

Bouw hellingbaan

Het kopstation “Benningen” ligt 14 cm boven de schaduw stations “Noord” en “Zuid”. Om een verbinding te maken tussen de beide niveau's is na meten en testrijden besloten om geen spiraal te maken, maar een hellingbaan te construeren. Deze mag niet meer dan 3% (recht) of 2% (boog) verloop hebben.

Deze baan wordt als los deel gemaakt en later aan de baan gemonteerd. Op dit (eerste) stukje scenery worden voor mij nieuwe technieken toegepast.

- Gras leggen met een zelfgebouwde elektrostaat
- Rails schilderen
- Ballasten met echt (miniatuur) grind
- De poten van het baan frame wegwerken in een losneembare brug en tunnelportaal

Inspiratie deed ik op in Limburg, langs de miljoenenlijn.



De poten en steunen voor de baan moeten worden weggewerkt. Door de geringe beschikbare ruimte is gekozen om die poten te camoufleren met een brug en tunnelingang, gedeeltelijk over de poten. Hierdoor is het toch mogelijk om gebruik te maken van een ingraving met schuine wanden. Die te plaatse van de poten (die rechtop staan en waaraan de basis plank van de ingraving is vastgeschroefd) weggewerkt door de tunnelingang en brug..

De bouw

De basis bestaat uit een lat van 2400 x 12 x 88. De linker zijwand (waar tegenaan gekeken wordt) bestaat uit stukken karton, die enigszins zijn verbogen. Deze stukken worden langs het spoor aan de plank gelijmd en door op maat geknipte steunen gestut, zodat de uitgebeelde wanden van ingegraven spoorlijn, stevig onder een schuine hoek blijven staan. De rechterkant van de ingraving bestaat uit op maat geknipte eb in vorm gebogen karton wat aan een op de baan te schroeven lat is gelijmd.

De basis (voorzien van de benodigde bevestigings punten en rails) op de werkbank...



Foto1: Constructie van de ingraving. Het getoonde deel wordt vastgelijmd op de basis, de lat valt precies op de steunen van de bovenbaan en wordt daarop vastgeschroefd. Foto 2. Begrassen van de ingraving met de zelfgebouwde elektrostaaf (Blokker vliegenmepper + Hema cacao strooibus). Foto 3. De van gras voorziene wanden liggen te drogen. Foto 4. De rails zijn geschilderd en in ballast gelegd, schouwpaden maken het af...



Foto 1. De achterwanden van de ingraving zijn klaar. De ingraving verloopt van +/- 3cm (boog) naar +/- 14 cm (tunnelingang). De wanden zijn dus niet overal even breed, wat op de foto moeilijk te zien is. De brug en tunnelingang zijn van triplex en karton gemaakt. Om de betonnen wanden te imiteren zijn deze bestreken met fix & finish, vermengd met houtlijm. Daarna zijn de wanden in bruin /grijze tinten geschilderd en met groen, zwart en een witte dry-brush verouderd. Foto 2. Test van de doorgang met een plan W. De hoogte is voldoende om een E-loc met panto "omhoog" veilig doorgang te geven. De schuine delen vallen naast het schaduwstation en zijn nodig om daar voldoende vrije ruimte te creëren tot de op het buitenste spoor rijdende treinen. Foto 5. Constructie van de ondersteuning, duidelijk zijn de op maat geknipte verstevigingen voor de gegolfde wanden te zien...



De losse brug over de baansteun (voorzijde) steekt door de achterwanden van de ingraving (achterzijde)...



De brug moet nog voorzien worden van “bakstenen” leuningen, een “klinker” wegdek en smalle stoepen. Ook zal er voor de brug nog straat verlichting komen en een oversteek voor een fietspad en bebording voor de wegversmalling...

Tunnelingang...

De brug...



De brug weggenomen,,,

Brug is voorzien van streek bus (met verlichting),,,



(Bijna) machinist view...



Te zien is dat er nog weinig struiken en “wilde begroeiing” staat op de ingraving. Helaas was ik tijdens de bouw nog niet zo ver met de hernieuwde kennismaking met de modelbouw zodat deze (onmisbare) hier nog niet zijn geplaatst. Omdat de ingraving vrij moeilijk te bereiken is, wordt het nog een hele toer om die extra details aan te gaan brengen.