

Bouw van de 'Bokkeduinen'

De baan is niet groot en met 2 doorgaande schaduw stations en een kopstation kunnen er ongeveer 15 treinen /treinstellen /loc's staan en rijden zonder dat de boel vastloopt.

Na 3 jaar rijden met steeds meer digitaal gemaakte treinen, ontstaat er tekort aan opstelruimte. Zeker voor treinstellen, daar zijn er inmiddels 10 van aanwezig. Zo is het idee ontstaan een parkeer station te maken. Omdat er op de grote zolder geen ruimte meer is, wordt deze betrokken door een gat te maken naar de aangrenzende kleine kamer. Daar wordt -boven een 'kast' voor gereedschap- een aantal kopsporen gerealiseerd. Eén van de sporen zal voor het parkeren van (korte) treinstellen gebruikt gaan worden. Er wordt nog gestudeerd op een soort van losneembare constructie waarmee hele treinen (sets) in één keer van /op de baan geplaatst kunnen worden. Wie weet komt er ooit nog een treinenmagazijn (een verticaal beweegbare vitrine kast), maar daarvoor is op dit moment geen geschikte plaats op zolder.

Na wat passen en meten bleek in de kleine zolderkamer plaats te zijn voor vijf kopsporen, waarvan twee met een lengte van 1,75m en drie van 2m. Een ludieke naam kwam direct bij mij op: 'De Bokkeduinen'. Bij het grootbedrijf is dit een materieel opstel /verzorgingsplaats bij station Amersfoort.

Er zijn drie uitdagingen te overwinnen:

- 'Toestemming' om een stuk van de kleine zolderkamer te mogen gebruiken
- Gat door de muur om een verbinding tussen beide ruimtes te maken
- Kamer opknappen

Na 'witte rook' is eerst begonnen met het opknappen van de kamer en isoleren van het dak, daarna is gestart met de bouw van de muurtunnel.

Chaos tijdens het opknappen...



Bouw muurtunnel

Na bestuderen van de mogelijkheden is besloten om via een gat in de muur naar de "sauna kamer" een opstel terrein van 30cm breed met daarop 5 sporen te realiseren. Onder de sporen komt een opbergkast voor gereedschap en computer apparatuur. Toegang tot de sporen zal via een gat in de muur gaan. De sporen worden onder aan de hellingbaan aangesloten.

Foto 1. Afmeten van het gat en doorboren van de hoekpunten. Foto 2. Het tunnel gat is uitgeboord /gehakt. De doorgang wordt voorzien van een stuk elektra pijp voor de benodigde bedrading. Foto 3. E.e.a. is met een kartonnen "bekisting" afgewerkt en afgesmeerd. Foto 4. De ruwbouw is gereed...



Foto 1. Het aftakkende wissel is geplaatst en aangesloten. Foto 2. Doorkijkje met een tijdelijk aangesloten aftakking...



Omdat de muren van de “sauna kamer” in slechte staat zijn, worden deze eerst voorzien van nieuw behang. Het dak is nog niet geïsoleerd, dat wordt ook meteen aangepakt. Zolang deze werkzaamheden niet afgerond zijn, kan er niet verder aan het spoorse deel gebouwd worden.

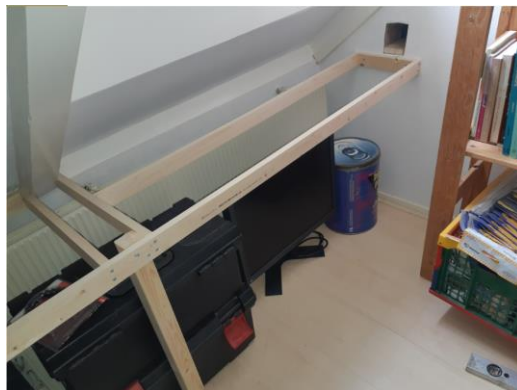
In Mei 2020 is e.e.a. opgeleverd en kan met de kast begonnen worden waar de sporen uiteindelijk boven op komen. Besloten is om de sporen op een twee platen hout /karton te leggen zodat in geval van een calamiteit de zaak snel kan worden losgenomen.

Over de wissels komt een losse ‘bescherm kap’ zodat de toegang tot het dak via een raam in de dakkapel veilig kan plaatsvinden zonder op de sporen en het gestalde materieel te hoeven staan.

Waterpassen van het frame...



Het frame staat...

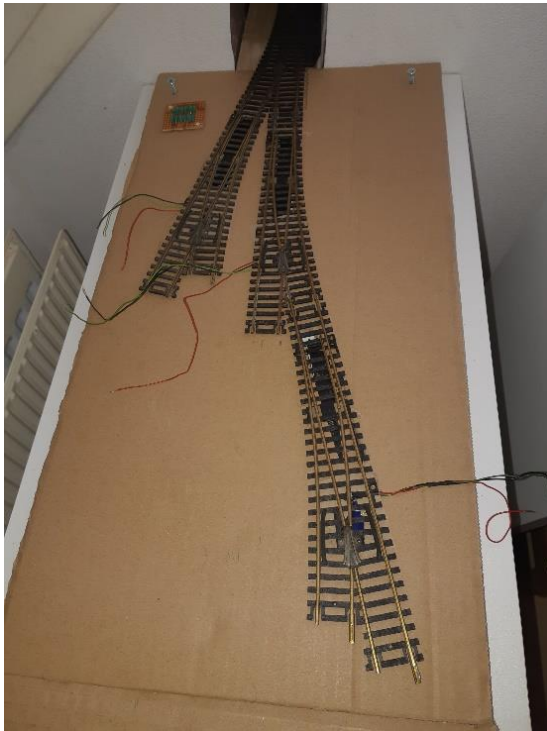


Probeersels voor de sporen lay-out...



Wissels zijn voorzien van ondergrondse aandrijving, ingezaagd en neergelegd op de plaat hout /karton...

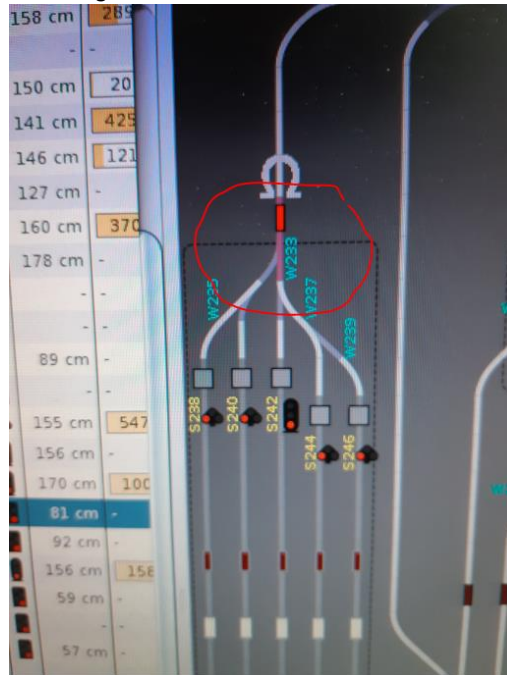
Flexrail met bedrading, connector voor verbinding...



Detectie test: Wissels...



Geslaagd!



Leggen en lijmen van de sporen...



Printen met wisseldecoders en relais voor de voeding van de sporen via één TM44. De bedrading naar de sporen -via één connector per bodemplaat- moet hier nog aangelegd en vast gesoldeerd worden...



Eindelijk, testrijden!



Vertrek van de VT 901 door de muur...



Goed zicht vanuit 'het Seinhuys' op de sporen...



Het spoordeel en seinhuis wat in de dakkapel is geplaatst, is met een losse, stevige een houten "bak" af te dekken. Als de bak over de sporen is gezet, kan die als opstap (via het raam in de dakkapel) naar het dak gebruikt worden.

In Dec-2023 was het nodig om een schoorsteen te inspecteren en te repareren. Voor die gelegenheid heeft de kap twee maanden over de “Bokkeduinen” gestaan zodat er zonder beschadigingen uit de dakkapel geklommen kon worden...



Het gebruik

Voor de exploitatie zijn per spoor een tweetal acties gemaakt:

- (Achteruit) inparkeren

Deze actie wordt gebruikt om een trein die 'met de neus naar Benningen' in blok 1 is gezet, via drag-and-drop te parkeren. Via een rangeer beweging wordt de trein, achteruit op het geselecteerde (e.v.t. bezette) spoor (erbij) geplaatst.

Een achteruit ingeparkeerde trein kan met drag-and-drop naar Benningen worden gestuurd, hiervoor is geen actie nodig.

Ook voor het vooruit inparkeren is geen actie nodig, dat kan met drag-and-drop vanuit station Benningen.

- (Achteruit) vertrekken

Deze actie wordt gebruikt om een trein die vooruit is ingeparkeerd 'met de kont naar Benningen' in blok 1 te zetten via een rangeer beweging, de richting van de trein om te draaien en dan de route die aan de trein gekoppeld is te starten vanuit blok 1.

Aankleding van het opstel terrein

De sporen worden van ballast en een schouw pad voorzien. Voor het seinhuis wordt "Bokstel" van Tilly Models aangeschaft en gebouwd. Er komt in ieder geval verlichting in. Verlichting van het terrein zelf d.m.v. lantaren palen is erg moeilijk te realiseren en veel te kwetsbaar bij het plaatsen van de kap. De verlichting bestaat uit "schijnwerpers" aan de dakkapel die van een stukje ledstrip zijn gemaakt.

Als achtergrond komt er een bezandings installatie en zelf te bouwen facades in de stijl van de Amersfoortse 'Rijtuigloods'.

Het gat in de muur krijgt een stukje 'tunnel' zodat het lijkt of de treinen daar uit komen i.p.v. een 'plat gat'.

Zichtzijde...



Achterkant met tunnelbuis...



Het eindresultaat met foto en vertrekkende trein...

