

The Flowers Valley Railroad, een leuke tuinspoorbaan

Foto 1 : tuinbaan Flowers Valley Railroad

EEN TUINSPOORBAAN AANLEGGEN IS EEN UITDAGING DIE TOT DE VERBEELDING VAN VEEL MODEL-
SPOORLIEFHEBBERS SPREEKT. NIET ALLEEN HET SPOORTECHNISCHE ASPECT DIENT OVERWOGEN, VAAK
MOET OOK DE TUIN EEN GRONDIGE GEDAANTEVERANDERING ONDERGAAN. DIT LAATSTE IS VAAK
NIET ZO EVIDENT. JEAN-JACQUES BOUZIN, EEN LIEFHEBBER VAN AMERIKAANSE TREINEN, HEEFT HET TOT EEN
GOED EINDE GEBRACHT. TOEN HIJ DE SMAAK HELEMAAL TE PAKKEN KREEG WERD DE BAAN NOG TWEE MAAL
UITGEBREID. EEN SPOORBAAN IS NOOIT HELEMAAL AF, OOK NU OVERWEEGT HIJ NOG WAT VERBETERINGEN
EN HET DIGITALISEREN VAN DE BAAN.

Bij het ontwerpen van deze baan was Jean-Jacques' filosofie het naar buiten brengen (!) van Amerikaanse spoorwegen maar ook tegelijk deze te combineren met plantengroei en bloesems allerlei waar hij evenveel van houdt. Vandaar de bijna vanzelfsprekende naam "The Flowers Valley Railroad". In tegenstelling tot andere liefhebbers werden hier dus geen grote betonnen bouwwerken gemaakt en dammen opgegooid om er een diorama van te maken, maar werden slechts kleinere aanpassingen doorgevoerd zoals het verplaatsen van struiken en plantjes.

Hoe ziet de baan er uit?

Er werd een begin gemaakt met een dubbel spoor met aan beide zijden een lus, waaraan nog een uitwijkspoor werd toegevoegd. Vervolgens werd het tracé uitgebreid aan de linkerzijde van de tuin tot aan de vijver. Het loopt tot ongeveer een derde van deze laatste over een "trestle", een typisch Amerikaanse brug uit hout, om dan op zichzelf terug te keren of naar het eerst aangelegde deel te gaan.

Een tweede uitbreiding, naar rechts nu, vervangt de vroegere lus door een grotere keerlus die door een tunnel loopt en

daarna over een tweede "trestle" en een overdekte brug, en vervolgens om een prieltje heen. In deze configuratie is de baan zo'n 55 meter lang.

Er worden vier elektromagnetische wissels gebruikt die worden bediend vanaf een bedieningspaneeltje, en daarmee is het mogelijk een trein rond de vijver te laten rijden of hem op het initiële baandeel met de keerlus te laten rijden. Twee andere wissels laten toe een trein naar het uitwijkspoor te sturen.

In de nabije toekomst is gepland de wissels op een betonnen voetstukje te installeren om te vermijden dat grind van het ballast zich nog gaat nestelen in het wisselmechanisme. Daardoor wordt het onderhoud meteen ook een stuk gemakkelijker. De sporen komen van LGB en Piko. De spoorbreedte bedraagt 45mm, de staafhoogte stemt overeen met code 332 (dat



Foto 2: De spoorbaan in haar beginfase. Sedertdien zijn er twee uitbreidingen toegevoegd: een spoor links dat het vijvertje oversteekt met een keulus, en een rechts dat rond het prieltje loopt.

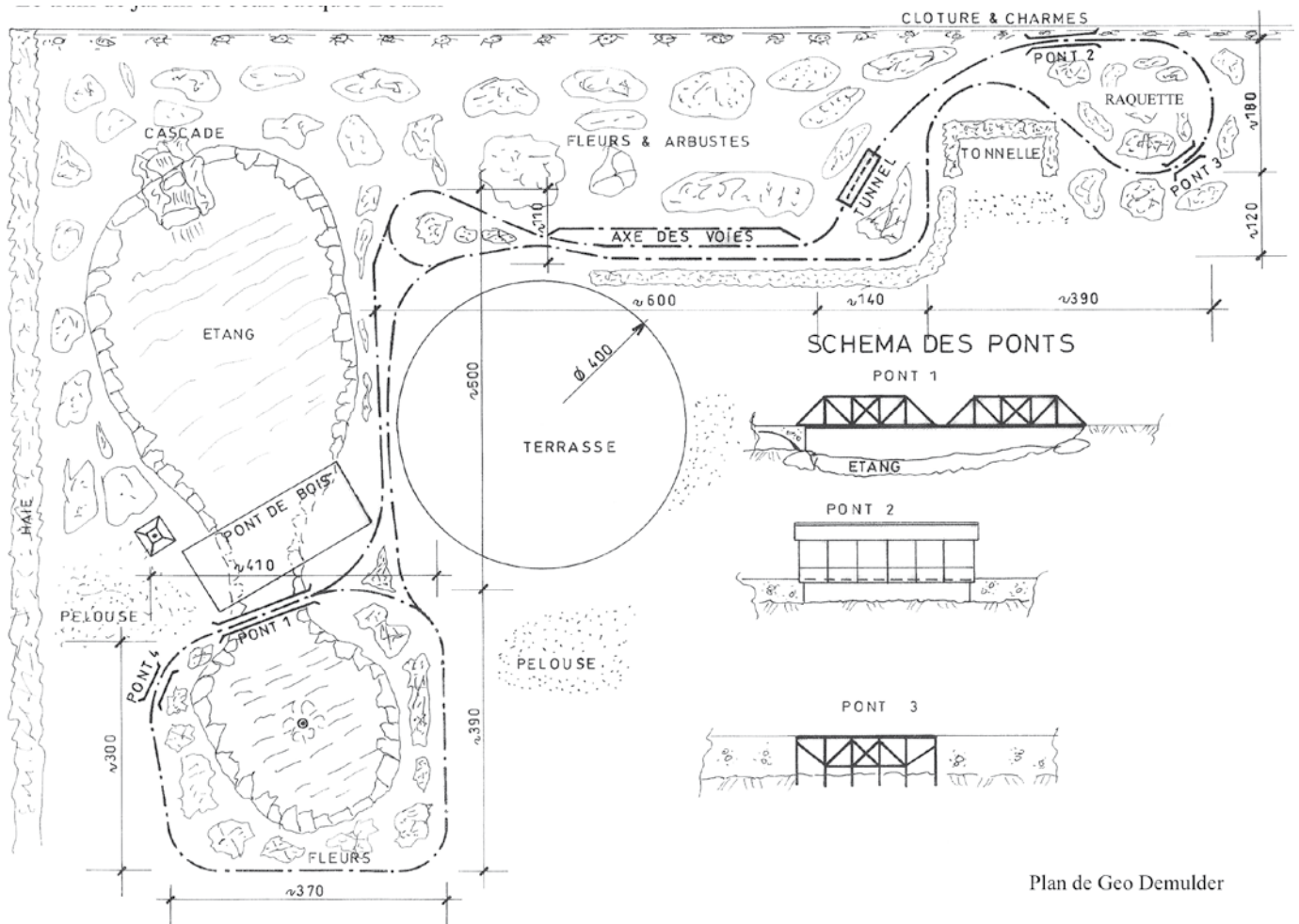




Foto 3: De sporen worden voorlopig en maar tijdelijk neergelegd volgens plan om de geulen te graven en de stalen banden aan te brengen die de ballast bij elkaar gaan houden.

Foto 4: Waar later sporen moeten komen wordt een plastic film aangebracht die tot doel heeft te verhinderen dat onkruid tussen de ballast en tot in de sporen groeit.

Foto 5: De geulen die werden afgebakend met RVS strips worden gevuld met steenslag van

middelgrote korrel dat een uitstekende ballast vormt.

Foto 6: De elektrische voeding komt uit het bedieningspaneel in het tuinhuisje naar de aftakdozen uit PVC buis. Van daar uit wordt de stroom verder geleid naar diverse aansluitpunten aan de sporen om een gelijkmatige voeding te verzekeren.

Foto 7: Bekisting van een bruggenhoofd. Men kan de elektrische kabel zien die in een be-

schermhuis in het beton wordt ingegoten.

Foto 8: Het eerste element van de keerlus.

Foto 9: De bekistingen van de hellingen worden gemaakt in dun triplex om gemakkelijk te kunnen worden gebogen. Transversaal zijn profielletjes aangebracht om overal een gelijke breedte te garanderen.

Foto 10: Een van de hellingen is klaar om van haar bekisting ontdaan te worden.

is 332/1000e duim) en zijn vervaardigd uit vernikkeld messing. Het rollend materieel is afkomstig van de fabrikanten Bachmann, LGB en Piko. De elektrische voeding is regelbaar tussen 0 en 18 Volt en kan een gelijkstroom van 5 Ampère leveren.

Aanleg van de sporen

Als u tuinspoor wil aanleggen zoals Jean-Jacques Bouzin dat deed dan begint U met het graven van een geultje van ongeveer 10 cm diep. Het sporenverloop wordt bepaald door het voorlopig neerleggen van

de benodigde rails. Daarna brengt U aan weerszijden van de geul fijne boorden uit roestvrij staal en een plasticfilm aan. Deze laatste zorgt ervoor dat onkruid niet tussen de sporen kan groeien. Nu kunnen de geultjes worden opgevuld met fijn grind dat als



Foto 11: Een keerlus in aanbouw. Rechts kan men de plaats zien waar een van de toekomstige Amerikaanse bruggen zal komen, een "trestle".

Foto 12: Een "trestle" wordt op zijn plaats gebracht.

Foto 13: Een potaarden schoorsteenpijpelement dat prima kan dienst doen om een tunnel mee te maken.

Foto 14: De dubbele brug die over de vijver komt te liggen is 2,15 meter lang.

Foto 15: Het bedieningspaneel dat in het tuinhuisje is ondergebracht en van waar de hele baan wordt bediend.

Foto 16: Bekisting van de helling met onderbogen die bij het vijvertje een plaats zal vinden.

ballast kan dienen. Sommige delen kunnen ook worden vol gegoten met beton om bijvoorbeeld een overweg te maken. In de ballast worden de rails op hun plaats gehouden door lange metalen pennen die door het ballast tot in de grond reiken, op het beton worden ze gewoon vastgeschroefd.

De elektrische bedrading bestaat uit soepel koperdraad van 2,5mm₂. De aansluitingen gebeuren in stukjes PVC buis onder

de grond die als aftakdoos dienen. In de betonnen ondergrond worden ze mee ingegoten na uiteraard eerst bekleed te zijn met een beschermende huls. De transformator en het bedieningspaneel voor de wissels worden uiteraard beschermd opgesteld in het tuinhuisje.

Om overal op de baan een gelijkmatige elektrische voeding te verzekeren worden de sporen om de twee meter gevoed. De

eerste verbindingen werden gemaakt met railverbinders van Piko, in de uitbreidingen werden schroefaansluitingen gebruikt van Aristocraft. Momenteel wordt overwogen ook een gesoldeerde draadverbinding aan te brengen bij elke rail.

De bruggen en de tunnel

De "trestles", de "cover bridge" en de dubbele brug over het vijvertje zijn gemaakt uit cederhout. De laatste, met een



17



19



18



20



21

Foto 17: Twee wissels, ingebouwd in de lus van het originele baanplan, laten nu toe het tracé te verlengen naar het vijvertje.

Foto 18: Jean-Jacques Bouzin, links, ontwerper van de "Flowers Valley Railroad" en Jean

Boels, een ander G-spoor liefhebber die eveneens een tuinspoorbaan bezit.

Foto 19: De schroefaansluitingen Aristocraft.

Foto 20: Deze kleine loc rijdt over een van beide "trestles" alvorens zich te begeven naar

de dubbele brug over de vijver.

Foto 21: Playmobil treinen rijden eveneens op 45mm sporen, zodat de kleinkinderen ook spoorman kunnen spelen als ze bij opa en oma te gast zijn.

lengte van 2,15 meter, werd opgebouwd op een kader van roestvrij stalen hoeklijn van 25 x 25 x 3 millimeter, waarvan de delen aan elkaar werden gelast. De stijfheid van het geheel volstaat om de brug niet in het midden te moeten ondersteunen. De

hellingen, die deels zijn voorzien van bogen, en de bruggenhoofden zijn gemaakt in beton dat werd gegoten in daarvoor op maat gemaakte bekisting. De tunnel op zijn beurt is een stuk schoorsteenpijp dat op zijn Amerikaans werd ingekleed.

Een paar tips

Om uw treinen in de tuin –zoals op elke spoorbaan– vlekkeloos te laten rijden moeten enkele principes in acht genomen worden. Zo zijn bijvoorbeeld plotse overgangen van de vlakke baan naar een

22



23



24



helling alleen maar aanleiding tot ergernis door ontsparingen en verlies van tractievermogen. Daarenboven zijn te sterke hellingen niet haalbaar, een maximum van 3,5cm per meter is aan te bevelen. Ook begrijpelijk is het niet nemen van te krappe bogen door langer rollend materieel, dus moeten bogen ruim genoeg worden aangelegd. Terloops merken we even op dat locomotieven van het Mallet-type door hun gelede constructie door kleinere bogen kunnen rijden. Ze werden precies

daarvoor ontworpen. De netheid van de sporen is van het grootste belang. Een wissel bijvoorbeeld op een ballastbedding of rechtstreeks op het gazon zal snel vervuilen door steenslag of ander vuil en dus niet meer behoorlijk werken. Een halverwege vastzittend wissel geeft ook weer aanleiding tot ontsparingen. Zoals Jean-Jacques Bouzin het trouwens zelf aanhaalt is het beter de wissels op een vlakke ondergrond te plaatsen, bijvoorbeeld op een betonnen sokkeltje. Netheid is ook nodig voor

Foto 22: Dit dubbele spoor en het uitwijkspoor vormen samen met twee lussen het begin van deze tuinspoorbaan.

Foto 23: Dank zij hun beide tweeeassige aangedreven draaistellen kunnen Mallet locs zonder problemen vrij enge bogen doorrijden.

Foto 24: De rechter lus van het originele tracé is verlengd naar een verderop gelegen keerlus.

een goed elektrisch contact tussen wiel en spoor, de rails moeten dus ook zeer regelmatig gepoetst worden.



Foto 25: De Mallet van Jean Boels en de boomstammentrein rijden over de brug van het vijvertje.

Foto 26: De keerlus die wordt gesierd door een "cover bridge". De reportage werd in september gemaakt zodat we helaas niet kunnen genieten van de schoonheid van de bloesems, maar de zon maakt wel veel goed...

Foto 27 & 28: Een klein overzichtje over een reële referentie op tuinspoorgebied: Jarditrain, een toeristisch park gelegen in Saint-Didier, in de Franse Vaucluse.

Om nog even verder te gaan over de wissels, het is aan te bevelen plastic wielen onder wagens te vervangen door metalen exemplaren. Niet alleen in verband met slijtage, maar ook omwille van het natuurgetrouw geklik van de wielen op overgangen en puntstukken dat het treingevoel zoveel meer benadrukt...

Ook de snelheid van de treinen moet ingesteld worden op een realistische waarde. Zo rijdt de trein dan veel natuurlijker en

beter door "gevoelige" stukken en rijden voertuigen met een hoog zwaartepunt ook vlotter door bogen zonder gevaar te kantelen.

Al de beschreven fenomenen zorgen stuk voor stuk voor probleempjes die door gepaste voorzorgsmaatregelen kunnen worden vermeden. Kunt u zich voorstellen wat een puinhoop het wordt als ze zich tegelijk voordoen? Kort en goed, ook een modelspoorliefhebber moet zijn spoorbaan "beheren als een goed huisvader" en rekening

houden met voornoemde principes, dan komt men steeds als winnaar uit de bus!

Tot besluit

Zonder twijfel geeft een rijdende trein een gevoel van rust aan de toeschouwer, vooral als men ervan kan genieten in de tuin met een lekker glas. Zo ook voor de "Flowers Valley Railroad" van Jean-Jacques Bouzin, die er met volle teugen van geniet met familie en vrienden. Ook het werk dat erin gestoken werd verdient aandacht en lof, ook al is het nog niet helemaal klaar. Zo staat bijvoorbeeld nog het digitaliseren op het programma, en wie weet wat nog... De sporen in schaal "G" worden over het algemeen gebruikt voor voertuigen op de



Jean-Jacques Bouzin was al altijd een miniatuurtreinliefhebber. Lange tijd oefende hij zijn hobby niet uit om diverse redenen. Als zeventienjarige begon hij met H0 maar een paar jaar geleden schakelde hij in één klap over naar de schaal "G" met 45mm spoorbreedte. Plaatsgebrek in huis en liefde voor het tuinieren deden hem bijna vanzelf voor deze grotere schaal –overwegend 1/22,5- kiezen.

Miniatuurtreinen brachten hem kort voor de pensioenleeftijd weer de vreugde uit zijn jeugd, maar lieten hem bij het lezen van diverse vaktijdschriften ook merken hoe groot de vooruitgang wel is sinds die jeugd. Naar zijn eigen zeggen "een sprong van het stenen tijdperk naar de eenentwintigste eeuw"!



schalen 1/22,5 of 1/29, maar ook Märklin materieel in schaal 1, op schaal 1/32 kan daarop rijden, al valt de schaal dan wel een beetje uit de toon. Tevens kunnen deze rails ook dienen voor het laten rijden van de speelgoedtreinen van Playmobil. Raymonde, Jacques' echtgenote, beaamt dat de kleinkinderen dolle pret beleven door hun radiobestuurde treinen tussen de andere door te laten rijden en ze zorgen er tegelijk voor dat de hobby "intergenerationeel" is geworden binnen de familie. En

wat konden we nu beter wensen voor de toekomst van ons aller hobby?

Ter informatie...

Jean-Jacques Bouzin heeft een eigen internetsite waarop niet alleen foto's en andere informatie is te zien en te lezen, maar ook filmpjes van de rijdende treinen: <http://www.sodemaf.com/train/> Jean-Jacques is ook vice-voorzitter van een dynamische en sympathieke club: "Les Amis ferroviopathes et modélistes enghien-

nois" (AFME): <http://www.sodemaf.com/afme/>

Een van de mooiste verwezenlijkingen in schaal "G" is zonder twijfel Jarditrain, in het dorpje Saint-Didier in de Franse Vaucluse. Het gaat hier om een toeristisch park dat zowel groot als klein aanspreekt: het landschap is er verdeeld in diorama's waarin talrijke treinen rondrijden: <http://www.lejarditrain.com/>

Tekst en foto's: Eric Bauthier

