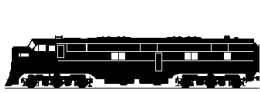
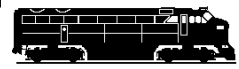




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 26, Mei 2009

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Amerikanen in Nederland - deel 1: de 2000-serie	1
Geforceerd perspectief in een diorama	2
Elektrische aandrijving voor PECO-wissels	2
Bezoek aan de N-stars	4
De PH&LF-fotogalerij	5
Clinchfield, een romantisch verhaal over een verdwenen spoorwegmaatschappij	6
The Old Main: modules in wording	8
Bouwen aan Jasperburg	9
The Timetable	10
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

## THE DEPOT



Afgelopen tijd speelt de "communicatie" per mail de PH&LF parten. Op het eerste gezicht lijkt het vooral te gaan om

misverstanden en onjuiste interpretaties van berichten. Toch krijg ik de indruk dat ook om het wel of niet betrokken zijn op de achtergrond meespeelt. Dat brengt mij dan ook tot de kern van dit verhaal. De PH&LF valt en staat bij de betrokkenheid van iedereen binnen (en zelfs ook daar buiten) de club.

Naar mijn idee moet je betrokkenheid niet laten afhangen van cctjes in emails. Je bepaald zelf in hoeverre je betrokken bent bij de club. Gelukkig zijn er altijd wel een aantal personen betrokken bij het maken van de nieuwsbrief. Dat mogen er wat mij betreft nog veel meer zijn maar in ieder geval heeft het voor nu al deze fraaie nieuwsbrief opgeleverd. Ik wil je wederom veel leesplezier wensen met deze nieuwsbrief.

*Hans Sodenkamp*

## AMERIKANEN IN NEDERLAND - DEEL 1: DE 2000-SERIE

Het meeste spoorwegmaterieel dat in Nederland heeft rondgereden, is gebouwd in Nederland, Duitsland en Frankrijk. Toch waren (en zijn) er ook Amerikaanse locomotieven op onze rails te zien. Eén van de

locomotiefseries met een Amerikaanse achtergrond is de 2200-serie.

Meer dan 100 van deze locs werden in 1943 en 1944 in Amerika gebouwd voor de US Army om als trekkraft te dienen tijdens de bevrijding van West-Europa. Het ontwerp was van de bekende fabrikant Baldwin, maar de locs zelf werden gebouwd door Whitcombe. Na de oorlog werden de locs te koop aangeboden en de NS kocht 20 exemplaren, waarvan eentje als plukloc zou dienen. Ze kwamen in dienst onder de nummers 601 t/m 619.



De locs werden ingezet in Drenthe en Overijssel. Ze reden de olietreinen vanuit Schoonebeek naar Zwolle, verzorgden de buurtgoederentreinen naar Emmen, de rangeerdiensten in Nieuw-Amsterdam en Schoonebeek, en af en toe waren ze voor een reizigerstrein te vinden. Vanwege hun geringe trekkraft verloren de diesels hun ritten met de zware olietreinen naar Zwolle aan de sterkere stoomlocomotieven uit de 3400-serie. Met het verdwijnen van de stoomtractie namen de locs de olietreinen weer over (ditmaal naar Almelo), maar uiteindelijk kwam deze dienst in handen van de nieuwe 2400-serie.

De 600-en kampten al vanaf het begin met problemen wegens de onbetrouwbare Buda-dieselmotoren. Tussen 1951 en 1953 worden deze motoren dan ook vervangen door in Nederland gebouwde Deense motoren. De 18 gerenoveerde locs werden nu omgenummerd naar de 2000-serie.

Met de komst van de nieuwe 2200-en en 2400-en is er geen werk meer voor de Amerikaanse diesels. Tussen 1958 en 1960 worden ze uit dienst genomen. Geen enkel exemplaar is bewaard gebleven.



Er is geen kant-en-klaar model van deze loc verkrijgbaar. Wel biedt [www.randgust.com](http://www.randgust.com) een kit aan waarmee je een '65-ton Whitcomb' kan bouwen op een chassis van Tomix.

Mathieu Hamelers

## GEFORCEERD PERSPECTIEF IN EEN DIORAMA

Ieder jaar een nieuwe uitdaging. Nu ben ik met een klein, op zich zelf staand project, bezig: een diorama met geforceerd perspectief. Wat dat is, zal ik toelichten. Het resultaat heb ik getoond in Houten, tijdens Rail 2009.

Op de modelbeurs in Rijswijk was een diorama van Veghel met een trammetje dat heen en weer rijdt. De grap van dit perfecte diorama is dat in een heel ondiepe ruimte meerdere (standaard) schalen gebruikt worden voor de gebouwen en figuranten. De tram is in HO en N.



Mijn idee van een diorama is dat het hanteerbaar kan worden meegenomen en als het wordt getoond allerlei vragen oproept bij de kijker. Het wordt een soort kijkdoos. Ik gebruik nu de 4 standaard schalen 1:48 / 1:87 / 1:160 / 1:220 voor 4 sporen die min of meer parallel lopen. Op het spoor moet een treintje staan.

De totale zichtdiepte van het opengeklapte diorama is circa 60 cm.

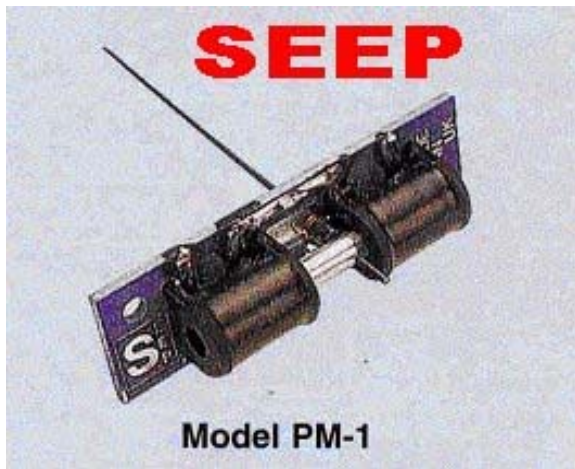


Ik probeer de natuurlijke dieptewerking te versterken door treintjes die verder van de toeschouwer staan ook een kleinere schaal te geven. Dit gebeurt ook met de telefoonmasten etc. Deze techniek is toegepast door de Grieken in de tempelbouw met zuilen, en wordt veel in theaters met coulissen gebruikt. Maar ook in antiektafereel schilderijen, die 5-10 cm diep zijn. Ook is het toegepast bij de film: the Lords of the Rings. Hier worden de Hobbits kleiner getoond t.o.v. de andere spelers, terwijl ze als mens even groot zijn. Gezichtsbedrog! Maar wel leuk.

Tjark van Heuvel

## ELEKTRISCHE AANDRIJVING VOOR PECO-WISSELS

Op onze modules zijn PECO-wissels de standaard. Nu zal dit verhaal niet geheel de lading dekken, want een ieder heeft zo zijn eigen waarheid. En wie ben ik om te bepalen welke wisselaandrijving je zou moeten nemen. De een zweert nu eenmaal bij de originele PECO-aandrijving, de ander kiest voor de aandrijving die het goedkoopste is ([www.conrad.nl](http://www.conrad.nl)). En de derde vindt de 'vingermethode' het prettigst ☺ Ik heb SEEP gekozen.



Mijn keuze voor SEEP is ingegeven door niet alleen goed te kijken naar het aansluiten ervan (zo eenvoudig mogelijk) maar tevens naar de prijs/kwaliteit verhouding. SEEP elektrische aandrijvingen voor wissels zijn niet alleen eenvoudig aan te sluiten - tenminste als je de bijgevoegde gebruiksaanwijzing hieronder volgt - ze werken ook nog eens foutloos. Een ander groot voordeel: je hoeft geen hele happen uit je baan te zagen zoals dat bij bijvoorbeeld PECO's eigen aandrijving wel dient te gebeuren.

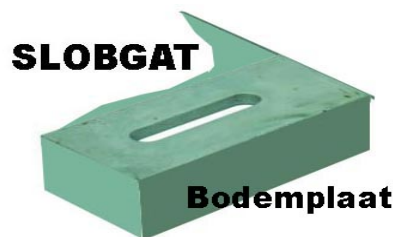


Binnen de PH&LF gebruikt ondergetekende de SEEP's tot volle tevredenheid, want aansluiten ervan is een fluitje van een cent: dat wil zeggen, de verbinding maken tussen de wissel en de aandrijving (spoel). Het elektrische gedeelte aan de praat krijgen valt ook reuze mee, maar daar is enig soldeerwerk toch noodzakelijk.

Voor we gaan beginnen is het beter om in geval van **electrofrog** wissels de twee binnenste railstaven te isoleren. Is dit niet mogelijk omdat de wissel al vastgelijmd op de baan ligt, kies er dan voor deze door te slijpen of te knippen. Je bent er op die manier verzekerd van dat je nooit kortsluiting hebt op de baan (met dank aan Rob Draaisma voor deze tip).

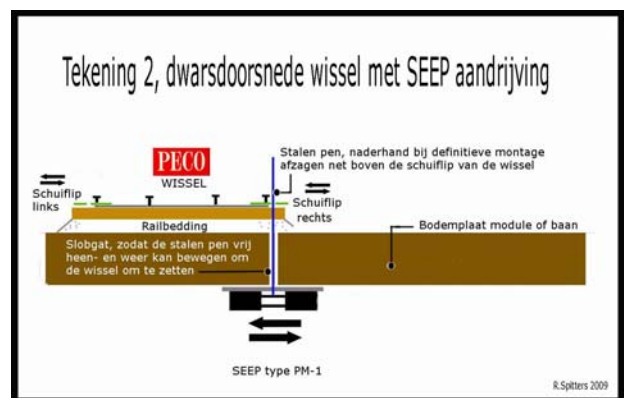
### Bouwkundig gedeelte

Laten we beginnen bij het begin. In elke wissel van PECO ligt onder de wisseltongen een kunststofstrookje dat heen- en weer beweegt. Er zitten aan beide uiteinden een klein nokje zodat men via de bovengenoemde 'vingermethode' de wissel kan bedienen: afbuigend of rechtdoor zetten van de wisseltongen. Nu zit er in dat kunststofstrookje direct naast het nokje ook een klein gaatje. Dit gaatje gaan we gebruiken.



De bedoeling is dat we met een klein boortje dit gaatje door en door boren tot onder de baan. We gaan als volgt

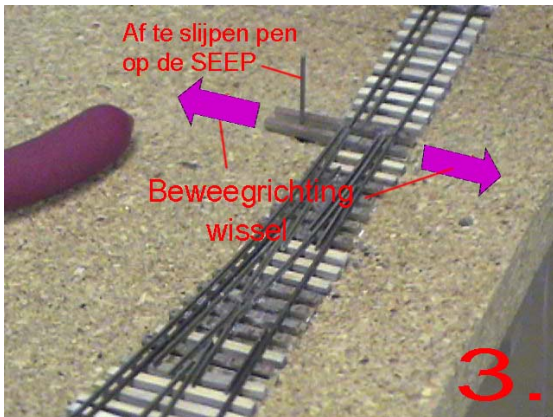
te werk. We schuiven de wissel naar links (of naar rechts), we boren het gaatje door de plaat. Vervolgens schuiven we de wisselstand terug en boren opnieuw een gaatje. We zagen, frezen of hakken het 'dammetje'tussen de beide gaten eruit zodat er een slobgat ontstaat waardoor de pen aan de SEEP heen en weer kan bewegen (zie voorbeeldfoto slobgat). De SEEP wordt vervolgens onder de bodemplaat gemonteerd waarbij de uitstekende pen door het gaatje in de schuif van de wissel wordt gestoken. Even controleren of de wissel ook echt heen en weer kan schuiven en dan is het nu een kwestie van de pen op de juiste lengte afkorten.



En hier moeten we even opletten!! Gebruik er geen railknipper voor want je kunt hem erna weggooien. De pen van de SEEP is namelijk van gehard veerstaal en het kost je geheid de bekken van je railknipper. De beste methode is de juiste hoogte aftekenen met een stift, de SEEP even demonteren en op lengte afsnijden met een Dremel (slijpschijfje). Eenmaal op de juiste



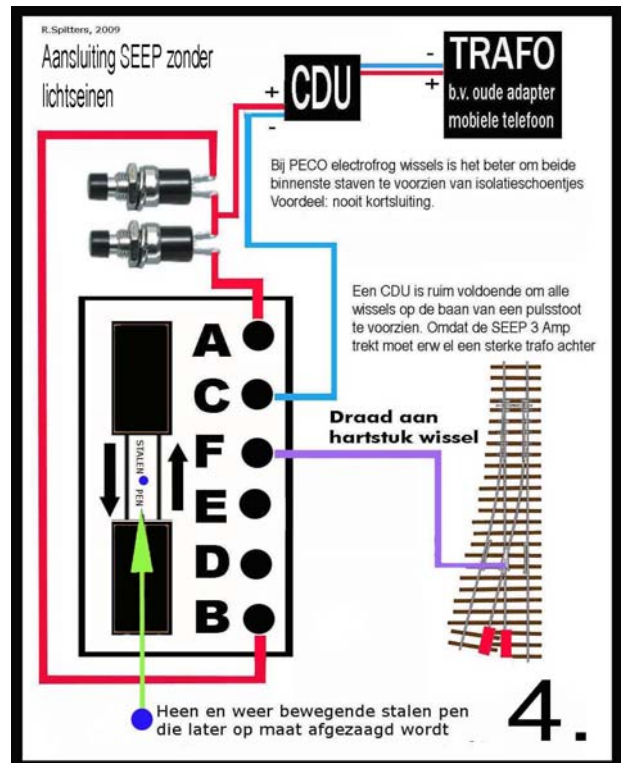
lengte afgekort kan de SEEP definitief gemonteerd worden. Waarmee het bouwkundige gedeelte klaar is. Zoals je ziet kinderlijk eenvoudig!



#### Elektrisch gedeelte

Na onze boortol te hebben opgeborgen is het tijd om de soldeerbout tevoorschijn te halen, want we gaan de wissel van 'prik' voorzien. Ook dit aansluiten valt reuze mee, het is zeker geen hogere wiskunde en een ieder kan het voor elkaar krijgen met wat goede wil en wat geduld.

Om er zeker van te zijn dat de stroomvoorziening voldoende power heeft om de wissels om te zetten is het zeer verstandig om er een CDU tussen te zetten. Dit apparaat zorgt ervoor dat er een sterke pulstoot naar de SEEP gaat, want onze wisselaandrijving vraagt behoorlijk wat vermogen (3 Amp). Een CDU zorgt ervoor dat dit vermogen ook geleverd wordt. En omdat het pulsstoten zijn en geen constante spanningstroom, is een CDU ruim voldoende om de gehele baan of wisselstraat te voorzien. Rest nog de spanning zelf, die kan geleverd worden door een oude adapter die je vast nog wel ergens in huis hebt liggen. Als je de boel aansluit volgens het onderstaande schema kan er niets fout gaan en met een beetje moeite is na een paar uurtjes werk je module of vaste baan veranderde van handbediend (vingermethode) naar elektrisch. Om het helemaal compleet te maken kun je zelfs je lichtseinen aansluiten op de SEEP, maar dat bewaar ik voor een volgende uitgave van ons clubblad.



Tot slot: hoe kom je nu aan SEEP's? Wel, de snelste manier is om deze te bestellen bij Godfather Models & Supplies, die tevens ook de CDU kan leveren. Voor de liefhebbers en overige geïnteresseerden, hierbij het adres van de website: <http://www.gmens.nl/>

© Rob Spitters, 9 april 2009

#### BEZOEK AAN DE N-STARS

Zaterdag 25 april staat het bezoek gepland aan de Starman-broers, beter bekend als de N-stars. Wij - Mathieu, Martien, Rob en ondergetekende - worden meteen al hartelijk verwelkomd door Marc en Hans. Al spoedig zitten we met z'n allen op de bank met de blik op de TV een video te bekijken van mega lange Australische (!) ertstreinen. Imponerend en bijzonder Amerikaans zijn wel de eerste indrukken die bij mij opkomen. Na nog een rondje koffie en koeken gaan we "even" naar de modelbaan op zolder.



Het hoofdstation op de modelbaan.

De modelbaan is nog wel in de 'Plywood Central-fase' maar al wel indrukwekkend. Tevens wordt er veel, heel veel, met Pennsylvania Railroad stoomlocs gereden. Kortom, voor mij als Pennsylvan het walhalla van de schaal-N Pennsy. Een aantal bijzondere PRR locs passeren daarbij de revue. Onder andere fraai om te zien en te horen is de PRR M-1 stoomloc. Deze is uitgerust met een Tsunami-geluidsdecoder.



De PRR M-1 stoomloc met geluidsdecoder.

Ook is een Western Maryland stomer te bewonderen. Rob zit daar verlekkerd naar te kijken. Daarnaast komt (uiteraard) de gehele Broadway Limited, getrokken door een GG-1, voorbijrijden. Deze wordt later afgelost door de PRR S-1.

Ronduit indrukwekkend zijn de beide PRR Centipede modellen. Zelfs in schaal-N zijn het mega lange locs met een grote hoeveelheid wielen. Fraai is de New York Central gestroomlijnde J-3. Het één en ander is op film vastgelegd.



De GG-1 op één van de twee schaduwstations

Bijzonder is ook dat het vocabulaire fors uitgebreid is met woorden zoals 'ozondoo's' (=e-loc), 'petroleumstel' (=dieselloc), 'prehistorische kruisraket op wielen' (=PRR S-1 model), 'spijkerstroom' (=rij-eigenschap van de PRR S-1), 'ladykiller' (=locje met opvallend

kleurenschema). Ook hebben we kennis kunnen maken met de vrouwelijke kanten van enkele leden (=voorkeur voor kleurige (diesel)locs).



De beide Centipede's.

Naast het rijden zijn ook enkele locs op de digitale operatietafel gelegd. Enkele locs kunnen na een kleine "ingreep" weer als "gezezen" worden verklaard. Een enkele loc is achter gebleven voor nader onderzoek.

Tevens is ook mijn Digitraxset opnieuw ingesteld zodat "slot max" voorlopig niet meer kan optreden. Na nog een NYC-video blijkt het al bijna twee uur 's nachts te zijn. Daarmee eindigt een bijzonder geslaagde avond.

Hans Sodenkamp

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Het thema is dit keer de modelspoor tentoonstelling 'Ontraxs' in het spoorwegmuseum. De foto's zijn op 21 februari gemaakt door Hans Sodenkamp.



New Ponca Yard



Higgins



Gringolandia

## CLINCHFIELD, EEN ROMANTISCH VERHAAL OVER EEN VERDWENEN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ

Het bouwen van een spoorweg van de kust door de Blue Ridge Mountains was altijd de grote droom vanaf het prille begin van het spoorwegnet in Amerika. Grondlegger John C. Calhoun kwam met het plan hiervoor in 1832: de aanleg van een spoorweg vanaf Charlestown tot Cincinnati, Ohio, een uitbreiding van het gebied rond de Ohio rivier en de Atlantic coast zeehaven. In 1836 werd een maatschappij opgericht speciaal voor dit doel om het achterland beter bereikbaar maken.

Er werd begonnen met de aanleg van een stuk rails dat slechts 18 miles lang was, tot de staatsgrens van South Carolina. Alle goede plannen ten spijt, het werk kwam al spoedig stil te liggen en pas in 1887 kwam het tot een doorstart door middel van de Charleston, Cincinnati and Chicago Railway, in de volksmond bekend als de 3-C. Het doel was om het rijke achterland in het zuidwesten (Virginia en oost Kentucky) met het elkaar te verbinden, door een noord-zuid aansluiting te creëren. In 1902 kocht George L. Carter met een aantal partners de prille maatschappij op en veranderde de naam in South and Western

Railway Company, met de achterliggende gedachte de enorme kolenvelden van zuid-west Virginia en oosterlijk Kentucky te ontsluiten. Ze kochten enorme bruinkoolvelden op en de spoorweg werd al snel in de volksmond the "Clinchfield Section" genoemd.



Een Mikado 117 tijdens het rangeren, februari 1952.

Het spoorwegennet liep van Marion, N. C., tot Kingsville, S. C. en van Johnson City tot aan Chestoa, Tenn., een afstand van 25 miles, en onderdeel van de Clinchfield Railroad. Kilometerslange spoorbedding werd aangelegd tot St. Paul, Va., maar het spoor is er nooit gekomen. Dit oude spoorbed met zijn vele bochten ligt er heden ten dage nog steeds troosteloos bij.

Op 7 september 1908 was de lijn eindelijk voltooid en vanaf dat moment reden de eerste passagierstreinen naar Marion. In 1910 was het aantal reizigers dat per trein reisde 12% van de totale inkomsten, maar de komst van de automobiel betekende een forse aderlating en het aantal betalende passagiers daalde naar slechts 5% en in mei 1954 reed de laatste passagierstrein. Het reizigersvervoer was onrendabel geworden!

Goederenvervoer ging echter gestaag door omdat de Clinchfield Railroad Company, in tegenstelling tot andere maatschappijen, dwars door of over obstakels (bergruggen, heuvels, ravijnen) ging en niet er omheen. Dit betekende dat de locs een geleidelijker traject konden volgen met minder bochten en minder grote hoogteverschillen. Door de rails zoveel mogelijk 'recht-toe-recht-aan' te leggen en het stijgingspercentage over het gehele traject te verdelen konden de grote stoomlocs enorme vrachten meezeulen. De lengte van de lijn strekte omstreeks 1947 uit tot bijna 277 miles (316 inclusief branch lines) en liep door 55 tunnels en kende een stijgingspercentage van ongeveer 3,5 % over het gehele traject. Op het hoogste punt in het terrein (Elkoghorn City) bevond de lijn zich 795 feet boven zeeniveau en in de Blue Ridge Mountains zelfs 2628 feet; het laagste punt van de lijn is de Pacolet River, S. C., waar het hoogteverschil 'slechts' 742 feet



is. En de lijn doorkruiste maar liefst 5 staten: Kentucky, Virginia, Tennessee, North Carolina en South Carolina.

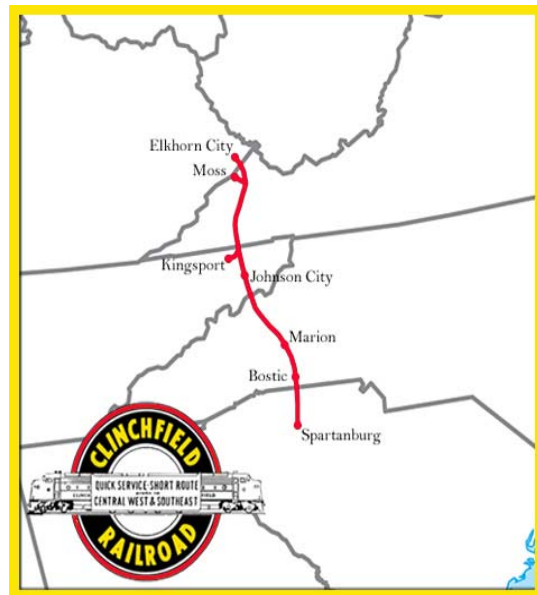
### ACL-L&N Railroad

De Atlantic Coast Line Railroad Company en de Louisville and Nashville Railroad Company maakten al veelvuldig gebruik van de faciliteiten van de Clinchfield en op 20 november 1924 werd een contract getekend voor de duur van maar liefst 999 jaar! En nadat de Chesapeake & Ohio Railroad de banden met de Clinchfield steeds meer aanhaalde had men omstreeks 1948 bijna 50 % van de toevoer vanuit het achterland in handen (kolen, hout, erts). De maatschappij was daarmee een van de grote jongens op het spoorwegennetwerk maar ondanks de visie die men had ging het toch fout.



Op 21 december schakelde de maatschappij over op diesel-elektrisch en de eerste loc arriveerde in Erwin, Tennessee, te samen met een trein uit Dante, Virginia, waar de nieuwe dieselunits werden geïnspecteerd en gereedgemaakt om het van de stoomwerkpaarden over te nemen.

In mei 1953 was het wagenpark gegroeid naar 66 diesel-elektrische locomotieven en niet lang daarna trok men de stekker uit het vervoer per stoomlocomotief. De laatste stoomloc reed op 16 april 1954.



De Clinchfield onderging grote veranderingen gedurende die jaren en groeide nog steeds gestaag. Eind jaren '50 had men zelfs een trotse vloot van 6496 wagons, waarvan er 102 waren voorzien van speciaal ontwikkelde laad- en losinstallaties. Tijdens deze jaren van voorspoed werden de loc- en wagonwerkplaatsen gemoderniseerd, rangeercomplexen vergroot of aangelegd op belangrijke knooppunten en er werd een begin gemaakt met een centraal treinmonitorsysteem. Omstreeks 1955 werden alle locs uitgerust met een korteband radio-ontvanger en werden er langs de lijn en in de stations callboxes geplaatst zodat de centrale leiding direct contact kon onderhouden met de machinisten.

### Teloorgang van de maatschappij

De maatschappij kreeg het in de jaren '60 door teruglopende orders en concurrentie erg moeilijk en het lukte de maatschappij niet om het hoofd boven water te houden. Midden jaren '70 viel het doek definitief en ging ze op in de Atlantic Coast Line Railroad Company (dat al eerder gefuseerd was met Seaboard) en de Louisville and Nashville. Men ging gezamenlijk verder onder de nieuwe naam 'Family Lines Systems', waarin naast deze grote maatschappijen ook nog wat kleine spoorwegen werden ondergebracht.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Desondanks is de maatschappij niet vergeten. Een van de redenen waarom Clinchfield nog steeds levendig aanwezig is in het geheugen van de mensen is niet alleen de enorme transporttreinen met kolenwagons die men in de omgeving voorbij zag rijden, maar om zijn speciale Santa Claus Special. Deze trein zag voor het eerste het licht in 1943 en volgde het gehele traject van Elkhorn City tot Spartanburg, onderweg cadeautjes uitdelend aan kinderen die langs de route woonden. Vandaag de dag wordt het transport over het lijnennet verzorgd door CSX en als eerbetoon is deze speciale trein nog steeds operationeel onder de naam Santa Train.

Rob 'the dude' Spitters

## THE OLD MAIN: MODULES IN WORDING

Vorig jaar schreef ik een artikeltje over mijn plannen voor drie B&O-modules rondom het thema 'the Old Main'. Ik had de modulebakken reeds gemaakt, Petra had voor een herfstbos gezorgd, en het railplan kreeg vorm. Hoe ver staat het inmiddels met dit project?

Om eerlijk te zijn: niet ver. De modules hebben een plekje gekregen in een boekenrek annex 'moduleopstapelsysteem' en zijn voornamelijk gebruikt als opslagplek voor modelbouwmaterialen, wagonnetjes en locjes. Heb ik dan helemaal niks gedaan aan deze modules in de tussentijd? Jawel, ik heb wel degelijk een aantal zaken gedaan.

### Rotsen

Langs het spoor en de aangrenzende rivier komt een rotswand. Ik heb een mal van Woodland Scenics, maar deze is niet echt geschikt voor een rotswand. Gelukkig had ik ooit een schitterende mal gekocht van Anita Decor en daar heb ik nu flink mee geoefend: de ene rotswand na de andere kwam uit de mal te voorschijn. Ik heb de meeste uiteindelijk gebruikt voor mijn vaste modelbaan, dus ik zal voor de drie modules weer een

nieuw aantal afdrucken moeten maken. Maar de kennis en ervaring heb ik nu wel opgedaan!

### Gebouwen

Op Rail had ik een 'modular kit' van Walthers gekocht. Deze kit kan op verschillende manieren in elkaar worden gezet; ik heb gekozen voor de versie van een grote fabriek met 2 verdiepingen. Het bouwen van deze fabriek bleek in de praktijk wat tegen te vallen: de vele muurdeeltjes moeten zeer strak aan elkaar worden geplakt, maar door verfrestjes (ik had alles namelijk van tevoren al geleverd) was dit vaak lastig. Bovendien was er een flinke naad zichtbaar tussen beide verdiepingen en enigszins tussen de bovenste verdieping en de dakrand. Ik heb die naden verborgen met een baksteenrandje, gesneden uit een steentjesplaat. Toen het gebouw in elkaar zat, heb ik het opnieuw geleverd.



Daarnaast heb ik twee bouwdoosjes uit Amerika laten overkomen: een agrarische groothandel van Walthers en een houten kerkje. Dat laatste kitje was mijn eerste 'wooden lasercut' gebouwtje en gold als 'testmodel': zo kon ik met een relatief goedkoop bouwdoosje eens uitproberen hoe het is om dit soort kitjes in elkaar te zetten. Mocht het mislukken, dan is dat minder erg dan het verpesten van een dure bouwdoos van \$ 50, nietwaar? Uiteindelijk heb ik het kerkje met enige moeite in elkaar gekregen. Het is best een heel gepiel, en de onderdelen zijn ook erg breekbaar. Dus ik weet eigenlijk niet of ik nu de dure kits aandurf.....





### Railplan

Het railplan zal niet veel afwijken van de planning die ik vorig jaar heb gemaakt. Er zal geen spoor naar een granietgroeve komen, aangezien langs de Old Main dit soort steengroeven niet meer actief was in de jaren 50. Het spoortje zal dus naar een fabriek of freight house gaan lopen. Wel erg jammer, want een laadpunt voor steen leek me wel wat. Maar goed, enkele Amerikanen die ik op Trainboard tegenkwam legden me duidelijk uit hoe de industrie zich heeft ontwikkeld langs die spoorlijn, dus erg veel keus had ik niet meer. Tsja, internet bied je veel geweldige informatie, maar dat kan dus ook wel eens nadelig zijn voor je eigen ideeën.....

Ik zal de komende tijd de drie bakken eens leegruimen en me gaan bemoeien met het leggen van de rails. Hopelijk heb ik daar nog genoeg van op voorraad, want in de tussentijd is er her en der wat proefrails vanaf geplukt om te gebruiken op mijn vaste modelbaan ;-)

Mathieu Hamelers

### BOUWEN AAN JASPERBURG

Nu de Ntrak-light module "Kingstreet Curve" goeddeels is voltooid richt mijn aandacht zich op de drie Ntrak-light modules die te samen "Jasperburg" vormen. Deze sluiten qua thema en landschap naadloos aan op "Kingstreet". Als eerste van de drie ben ik bezig met de meest rechter module. Deze was al te zien op Rail afgelopen maart van dit jaar. Op dat moment was deze modulebak nog kaal en alleen voorzien van rails die gedeeltelijk voorzien was van bedding. Inmiddels is het geheel al fors veranderd. Een deel is verlaagd door een stuk uit de module te zagen.



De module na het zagen.

Hier komt een belangrijke uitvalsweg die schuin onder de sporen door gaat. Op deze module komt het hoofdgebouw van de firma Jasper Steel. Dit kantoorgebouw stond oorspronkelijk op de gesloopte Mifflin-module en heeft dus nu een nieuwe bestemming gevonden.

Tevens is een belangrijk gebouw de "Hamelers Bank". Deze komt tussen de uitvalsweg te liggen en een zijstraat. Dit bijzondere gebouw is geïnspireerd op een bestaand gebouw in Montreal. Het één en ander is na te lezen op het befaamde Amerikaanse (model) spoor forum. Inmiddels is de bouw hiervan redelijk gevorderd en dient het volgende project zich aan. Dat zal zijn: het aanbrengen van de wisselaandrijving, verder ballasten van de sporen, schilderen van de uitvalsweg en het aanbrengen van de overige wegen. Ook staat het volgende gebouw in de planning. Dit is wederom een gebouw dat gebaseerd is op een bestaand gebouw in Montreal....



Een eerste impressie.



Ik hoop dat bij de modelspoorbeurs in Lochem in september deze module zover is dat ik deze kan tonen.

Wordt vervolgd.

Hans Sodenkamp

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Half juni: Jamboree 2009 (Duitsland).
- Rheinberg: (Duitsland) 20 en 21 juni.
- Lochem: 19 en 20 september 2009.

## PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak- en oNetraknormen kennen de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen).
- Standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen").



Voor oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk zijn aan Ntrak. De afmetingen van de modulebak zijn in principe 1x4 ft, het spoor ligt op 10,2 cm (of 4 inch) vanaf de rand. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende 'standaarden':



- Breedte van de bak kan 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40cm breedte in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.
- Achtergrond is niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

En dan bestaat er 'Ntrak Light': Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.

## THE CABOOSE



Er waart een nieuw virus rond binnen de club. Nee, het is niet de Mexicaanse griep. Het is het 'stoomvirus'. Er waren natuurlijk al wel enkele stoomlocs binnen de club aanwezig, maar erg vaak waren deze niet te zien. Bovendien was menig lid een dieselfanaat die weinig van de – vaak onbetrouwbare en onderhoudsonvriendelijke – stomers moest hebben.

Sinds enige tijd echter neemt het aantal stoomliefhebbers toe. Hoe komt dat? Als ik naar mezelf kijk, dan weet ik niet precies wat de reden is. Is het de mooie, goedrijdende 0-8-0 van Wim? Zijn het de aanbiedingen bij MB Klein? Is het de toegenomen aandacht voor Bachmann de laatste tijd? Ik weet wel dat de mooie stomertjes van de Starmannen de laatste twijfelaars over de streep trekken: zowel op Rail als tijdens een avond bij hen thuis hebben we diverse mooie stoomlocs letterlijk en figuurlijk langs zien komen. En als je dan ziet hoe vlekkeloos deze locjes rijden, dan gaat er toch wel iets kriebelen.

Wie weet zal het ons lukken om tijdens een beurs een 'steam only day' te organiseren?

Mathieu Hamelers