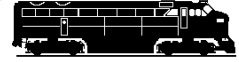




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 10 Nummer 36, Februari 2011

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Kraus-Maffei on the Waterlevel Route	1
Het Amerikaanse vervolg op het Duitse avontuur: de Alco Century 643DH	2
Spooktrein in Vermont	3
UP two-tone: real or fake	5
Second Hand Power	6
Project 'grote baan op zolder' deel 2	7
"Potter and Play" (knutsel en speel)	9
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	11

THE DEPOT



Inmiddels is de PH&LF begonnen aan de tiende jaargang. Het is wel bijzonder om terug te kijken naar het begin.

Kenmerkend voor die tijd is

het zogenaamde Plywood Central-tijdperk. Veel kaal hout met wat rails en dan lekker dagdromen bij de te bouwen modules. Wat een verschil met het heden!

De meeste modules zijn nu volledig van een landschap voorzien. De enkele modules die nog niet zover zijn worden over het algemeen ook een stuk sneller voorzien van landschap dan toen. Wat ook opvalt is dat in het begin nauwelijks "scratchbuilt" gebouwen gebouwd werden. Het meeste van de gebouwen waren "shake out of the box" producten. Al enige tijd wordt er door de verschillende PH&LF'ers het ene na het andere bouwwerk gemaakt. Na de Eurospoordip wordt er weer volop gebouwd.

Gelukkig wordt er niet alleen gebouwd maar ook af en toe geschreven. Dat heeft nu wederom geresulteerd in een zeer gevarieerde nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

KRAUS-MAFFEI ON THE WATERLEVEL ROUTE

In de vorige nieuwsbrief stond een verhaal over de Duitse Kraus-Maffei diesellocs in Amerika. In het boek "New York Central System, gone but not forgotten" staat echter nog een boeiend verhaal over deze locs bij de New York Central. Het verhaal is iets te lang voor de nieuwsbrief maar werpt wel een licht op de tekortkomingen van de locs.

De drie Kraus-Maffei diesel-hydraulische locs reden reeds een jaar bij de Denver & Rio Grande Western toen besloten werd de locs aan te passen. De besturing van de KM-locs is pneumatisch maar bij de meeste Amerikaanse diesels is dat elektrisch. Vanwege de grootte van de D&RGW-treinen reden de KM-locs altijd als één eenheid. Toen dan ook de 4001 werd aangepast stonden de andere twee locs (4002 en 4003) tijdelijk werkeloos.



De KM-locs op doortocht in Toledo Central Union Terminal, Ohio, op 22 februari 1963

Daardoor ontstond de gelegenheid voor de New York Central om eens deze KM-locs uit te proberen. Op 8 februari 1963 vertrokken daarom de 4002 & 4003 vanuit Denver met CB&Q-goederentrein 66 naar Chicago. Met de diesels ging ook een dynamometerwagon mee met drie technici van Kraus-Maffei en twee van de Rio Grande om het NYC-personeel te kunnen bijstaan. Een dag later kwam de goederentrein aan in Cicero, nabij Chicago, en de locs werden aldaar geïnspecteerd door zowel CB&Q als NYC.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De KM-locs staan klaar voor vertrek in Selkirk, New York, op 16 februari 1963

De diesel-hydraulische locomotieven zouden uiteindelijk 19 dagen doorbrengen op de New York Central-sporen en in totaal 4116 mijl (6623 km) afleggen. Bij het rijden van snelle goederentreinen tussen Chicago en Selkirk (NY) waren de prestaties vergelijkbaar met vier EMD GP-9 dieselelektrische locs. Door het relatief geringe gewicht van de KM-locs waren deze niet in staat om de goederentreinen probleemloos over steile hellingen te trekken waar vier 1500 pk gewone diesels wel toe in staat zijn. Op het moment dat de snelheid beneden de 12 mijl/uur (19 km/u) kwam begonnen de wielen door te slippen. Het verliezen van grip ontstond soms ook bij rijden met hoge snelheid.



Enige tijd later staat dezelfde trein in Dewitt Yard te wachten om verder te kunnen rijden richting Buffalo

Daarnaast vond de NYC het onderhoud excessief, ook al waren de locs nog in hun garantieperiode. Zo was er de wekelijkse en de halfmaandelijks inspectie voor het smeren, en het maandelijks verversen van de olie.

Ieder kwartaal een inspectie van de cardanassen waarbij deze gedemonteerd werd en gesmeerd, geïnspecteerd en vervolgens weer gemonteerd. Al met al redelijk arbeidsintensieve inspecties en onderhoud.

Een aantal jaren later zouden weer diesel-hydraulische locs worden getest op de NYC-sporen. Dit keer de drie Alco DH-643 locs bestemd voor de Southern Pacific Railroad. Alleen zou er geen NYC-personeel bij betrokken zijn.

Hans Sodenkamp

HET AMERIKAANSE VERVOLG OP HET DUITSE AVONTUUR: DE ALCO CENTURY 643DH

Dacht je na het lezen van bovenstaand artikel dat het verhaal van de Krauss-Maffei's helemaal verteld was? Nee hoor, er is toch nog een aardig vervolg op dit Duitse avontuur te vermelden!

Het avontuur was van start gegaan toen de Southern Pacific drie locs bestelde bij het Duitse Krauss-Maffei. In 1961 werden deze locs geleverd. Toen de SP de vervolgorde van 15 stuks bij KM plaatste, bestelde de maatschappij tevens drie diesel-hydraulische locomotieven bij Alco.



Alco leverde in 1964 deze drie locomotieven. Het waren de eerste diesel-hydraulische locs van Amerikaanse bodem. Met de naam Century 643DH (of DH-643) leverden de zesassige locs een vermogen van 4300 PK. Net als de Duitsers verbleven ook de Amerikanen in de laaglandgebieden van Californië.

De SP bleek al snel niet zo tevreden te zijn over de diesel-hydraulische machines van KM. Bovendien haalden de Amerikaanse fabrikanten hun technische



achterstand in en leverden steeds krachtiger locs, waarmee het bestaansrecht van de KM's eigenlijk ten einde was gekomen. Al in 1968 werden de KM's uit de dienst gehaald, en eind van dat jaar waren alle locs – op één na, die later de Camera Car zou worden – gesloopt.

De machines van Alco hielden het langer uit, maar de SP was teleurgesteld over de prestaties van dit type locs en wou ook niet meer afhankelijk zijn van buitenlandse onderdelenleveranciers. In 1973 werden de drie Alco's uit dienst gehaald en gesloopt.

Mathieu Hamelers

SPOOKTREIN IN VERMONT

Het was 3 uur 37 in de nacht, op zondag 21 oktober 1973, toen de politieluitenant John Terry uit Essex Junction in Vermont een Alco RS-3 diesellocomotief met een snelheid van zo'n 10 kilometer per uur over de rails zag rijden en West Street oversteken. Dat is toch wel heel vreemd, dacht hij. Wie zou nu een losse locomotief midden in de nacht hierheen sturen?

Terry reed naar Pearl Street, die parallel met de spoorlijn loopt, en tuurde door de donkere nacht naar de cabine van de locomotief. Die lijkt wel leeg, zei hij tegen zichzelf. Terry bleef de locomotief volgen en realiseerde zich nu dat die achteruit reed. Zonder te stoppen of signaal te geven - zoals toch bij onbewaakte overwegen voorschrift is - stak de loc Summit Street over en leek zelfs nog sneller te gaan rijden. Volgens de nummerplaat op de zijkant was het de 602 van de Vermont Railroad, dus niet van de Central Vermont Railroad, de maatschappij over wier rails ze nu reed. Zou die machinist soms op de grond liggen, dood? vroeg Terry zich af.

Toen de locomotief rustig doorging met twee belangrijke overwegen te passeren zonder ook maar een piep als waarschuwing te geven besloot Terry in te grijpen. Met zijn mobilfoon gaf hij twee politieagenten uit het plaatsje, Wayne Bither en Rodney Mills, opdracht de locomotief te volgen, al liep hun vermoeiende zestienuursdienst net op zijn einde. Hij zei hun vooral op te letten bij de twee nog komende overwegen in Essex Junction om nietsvermoedende automobilisten te waarschuwen. Toen reed Terry zelf ijlings naar het politiebureau om de staatspolitie en het kantoor in St. Albans van de Central Vermont Railroad te bellen. 'Die heeft een tik te pakken,' zei agent Bither toen hij de radioboodschap doorkreeg. Een verdwenen machinist?



Hij en Mills konden zonder moeite de locomotief bijhouden en ongelukken bij de nog volgende overwegen in het dorp voorkomen. Ook zij konden geen spoor van een machinist in de cabine ontdekken; alleen maar een jas en een pet die in de cabine hingen. Het is misschien beter als we aan boord springen, stelde Bither voor. Mills was het met hem eens. 'We reden een paar keer die locomotief voorbij, zetten onze auto neer en probeerden aan boord te komen', vertelde Bither later. 'Maar elke keer reed die kar veel te hard - misschien wel een 50 kilometer per uur. We konden het niet riskeren.' Aan boord komen van die logge railreus was vooral daarom zo moeilijk, omdat de mannen hun zaklantaarns moesten gebruiken om te zien waar de opstap naar de cabine zat en daar de onderste tree van moesten vinden terwijl de locomotief langsreed. Dan moesten ze nog vlug die 40 centimeter lange zaklantaarns wegsteken, op de tast de grijpstang pakken en op de opstap springen. Dat vereiste precieze timing.

Een kilometer of 12 ten noorden van Essex Junction lukte de grote sprong de twee politiemannen eindelijk. Mills eerste greep was raak. De zwaarder gebouwde Bither kon wel de grijpstang pakken, maar kreeg zijn voeten niet op de onderste tree en bleef met zijn benen in de ruimte zwaaien. Eindelijk kreeg ook hij vaste voet. Het was toen 4 uur 10. 'Nu hoort het niet moeilijk meer te zijn', zei Mills. 'En luitenant Terry had gelijk', ging hij verder, terwijl hij zijn hoofd in de cabine stak. Geen machinist te bekennen.

Mills plotselinge optimisme over het gemak waarmee de zaak verder zou verlopen, berustte op een gesprek via de mobilfoon met het politiebureau. Luitenant Terry had hun toen verteld hoe volgens een sporman uit St. Albans de locomotief tot staan kon worden gebracht. Als je eenmaal in de cabine bent, hoef je alleen maar die grote hendel boven de stoel van de machinist te grijpen en om te gooien. 'Daar gaat ie dan', zei Mills opgewekt terwijl hij door het raam van de stuurcabine naar binnen klom, omdat de deur op slot bleek te zitten. 'Ik zal even...' maar hij maakte zijn zin



"The Ntrak Dutch Division"

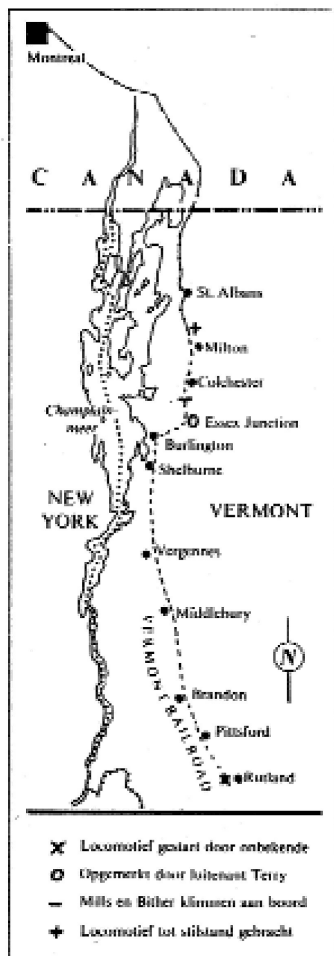
FOUNDED JULY 6 2001

niet af. Bij het schijnsel van zijn zaklantaarn moest hij vaststellen dat er helemaal geen grote hendel boven de stuurstoel te zien viel. Later bleek dat de spoorman zich vergist had in het type van de locomotief dat op stap was gegaan. Bij nadere inspectie zag Mills een hele verzameling hendels en knoppen, die hem verbijsterd deed staan. 'Ik zou voor hetzelfde geld in een ruimtecapsule kunnen zitten', kreunde hij.

Nu begonnen de twee mannen zich af te vragen hoe ze het best weer van die locomotief af konden komen, die intussen aan het afdalen was geraakt en daardoor meer snelheid had gekregen. 'Werk maar met al die knoppen en kijk wat er gebeurt', adviseerde Bither. 'Ik kijk intussen uit of we bij een open plek komen waar we er weer af kunnen springen.' Mills had geluk. Door aan een van de hendels te trekken, die later de gasklep bleek te regelen, lukte het hem de loc op een opgaande helling tot stilstand te brengen. Maar ze

begon terug te rollen naar de vorige helling. Door weer met de gasklep te werken kon Mills die beweging tot staan brengen, maar weer ging de locomotief de andere kant op. In de volgende tien minuten bleven de twee mannen steeds maar weer vooruit en dan achteruit gaan, tussen de beide hellingen in. Mills bleef met de gasklep bezig en kreeg de machine steeds bijna tot stilstand, maar nooit helemaal. 'Het gaat niet', riep hij ten slotte wanhopig uit.

Maar er kwam hulp opdagen. Een beter ingelichte politieagent uit het naburige Colchester krom aan boord toen de loc weer bijna stil stond. Hij draaide de handrem op de



kop van de machine aan. Eindelijk verroerden de wielen zich niet meer. Intussen waren er politieauto's gearriveerd en auto's met spoorwagens. Terwijl erover werd gedelibereerd waar ze nu heen moesten met die

machine, rees uiteraard de vraag: Waar kwam die eigenlijk vandaan?

Na uren onderzoek bleek dat de honderdtwintig tons diesellocomotief haar tocht moest zijn begonnen op het emplacement van Rutland. Rutland! Het leek haast ongelooflijk. Rutland ligt 119 kilometer ten zuiden van Essex Junction. Om die tocht vanuit Rutland te volbrengen moest de onbemande machine meer dan honderd gelijkvloerse overwegen passeren. Het leek ongelooflijk dat er geen ongeluk was gemeld. Nu moest nog vastgesteld worden wat de oorzaak was van die eenzame tocht van de locomotief door het nachtelijk duister, over heuvels en dalen, bruggen en wegwakruisingen.

Charles Bischoff, hoofdingenieur van de spoorwegmaatschappij, gaf een logische verklaring. 'Onze locomotiefloods in Rutland heeft maar plaats voor twee diesels', zei hij. 'We lieten onze derde buiten staan met de motoren draaiend in de vrijloop, om bevrozen te voorkomen.' De dader, wie dat ook mag zijn geweest, brak eerst het slot stuk - het werd onherstelbaar beschadigd teruggevonden - van het wissel naar het hoofdspoor, zodat de loc daar zou oprijden. Toen krom hij in de afgesloten stuurcabine van de machine via een van de grote vensters. En aangezien de machine met de kop van de hoofdlijn afstond, moest hij de locomotief starten in de achteruit. Alleen iemand die goed op de hoogte is met zo'n locomotief, kan hebben geweten hoe dat moest zonder de schakelhendel, die achter slot was opgeborgen in de loods. Toen de loc eenmaal op gang was ontmoette ze blijkbaar geen moeilijkheden. Ze volgde haar weg door rustige dorpen in Vermont zoals Pittsford, Brandon, Middlebury, Vergennes en Shelburne. Ze kon zonder moeite overgaan op het net van de Central Vermont Railroad, toen ze eenmaal het drukke goederenemplacement van Burlington was gepasseerd. In het spinneweb van sporen daar stonden de wissels precies goed voor de weg naar Essex Junction.

Tot de dag van vandaag is de dader niet gepakt. Er zijn vrijwel geen aanwijzingen, zelfs geen vingerafdrucken. Agent Mills had die weggewreven bij zijn pogingen om met alle hendels en knoppen uit de cabine de loc tot stilstand te brengen. De spoorwegmensen denken dat de dader een treinliefhebber kan zijn geweest die zijn technische kennis uit spoorwegtijdschriften had gehaald. Het is in elk geval maar goed dat luitenant Terry de locomotief bij Essex Junction opmerkte. Anders had de 602 misschien nog een internationaal incident kunnen veroorzaken door vierkant Canada binnen te rijden, dat



maar weinige kilometers verder ligt. De loc had voldoende brandstof aan boord om Montreal te halen.

Samengevat uit The New York Times van febr.'74. Copyright 1974 by The New York Times Co., 329 W.42nd St., New York, N.Y.10036. Nederlandse tekst met toestemming overgenomen uit Het Beste uit Readers Digest, onverkort, waarvoor onze hartelijke dank !

Fons Bossaers

UP TWO-TONE: REAL OR FAKE

Ik heb jaren geleden bij Harlaar een complete passagierstrein van Union Pacific (UP) gekocht, die door de firma Rivarossi/Arnold op N-schaal is vervaardigd. De set bestaat uit doos nr 5251, met een tweetal EMD E8-locs met nummer 920, en 3 dozen (genummerd 563, 537 en 550) met elk 3 rijtuigen. De passagierstrein heeft het kleurenschema dat bekend is onder de naam 'two-tone grey'. Maar wanneer deze trein door de USA reed? Ik had geen idee. Wat speuren leverde uiteindelijk de periode 1949-1952 op.

Op zoek naar de oorsprong van deze trein heb ik diverse boeken er op nageslagen, en uiteraard veel pagina's op het web. Maar nergens zijn foto's van een UP-trein in dit schema te vinden. In dit verhaal richt ik me daarom eerst op de het kleurenschema en daarna op de E8-locs en de wagons.

Het kleurenschema two-tone gray is geïntroduceerd door de firma Pullman, die eind van de jaren 30 haar rijtuigen in dit kleurenschema ging spuiten. Sinds 1910 werden de zogenaamde "heavyweight" passagiersrijtuigen gemaakt. Deze hadden de kleur donker-olijfgroen. In 1942 introduceerde Pullman de "American" en "Imperial" rijtuigen in two-tone gray. Door de maatschappijen UP, SP en C&NW werden in 1946 afspraken gemaakt om gezamenlijk op de "overland route" reguliere passagierstreinen te laten rijden die geen 60 maar 48 uur deden over de afstand.

De passagierstreinen van UP werden tot na de oorlog getrokken door grote stoomlocomotieven als de Northern, Challengers, Mountains en Pacifics. In 1946 besloot Union Pacific haar stoomlocs te spuiten in two-tone grey om ze te laten matchen met de passagiersrijtuigen die ze door het land trokken. De combinatie is een lichtgrijze ondergrond met donkergrijze band ter hoogte van de ramen, en zilvergrijze belettering. Het waren eigenlijk de voorlopers van de Amtrak passagierstreinen. Maar het bestuur van UP besloot in 1952 al dat het materieel de

overbekende geel/grijs-kleuren (Armour yellow and Harbor Mist Grey) moest krijgen.

Om langere passagierstreinen te maken kwamen in de Tweede Wereldoorlog lichtere rijtuigen op de markt, zodat dezelfde stoomlocs meer rijtuigen konden trekken. Maar ook de diesellocom kwam in beeld. Vanwege haar gelede vorm werden de EMD E-series ingezet voor de passagierstreinen. Door type A en B te combineren konden er voldoende PK's voor de lange heavyweight treinen worden geplaatst.



Een Fairbanks Morse en twee Alco's trekken de "westbound" UP-passagierstrein die zojuist de Upper Narrows is gepasseerd en begint aan de klim naar Summit, Canyon Pass, 1950.

Een van de eerste nieuwe-generatie diesellocoms, geschikt om de lange zware passagierstreinen te trekken, waren de EMD E8-locs (General Motors Electric Motive Division), met een vermogen van 2250 PK. Enkele gegevens op een rijtje:

- EMD bouwde 449 E8A units en 46 E8B units.
- Ze zijn gebouwd van augustus 1949 tot januari 1954.
- UP heeft 17 A-units en 28 B-units aangeschaft.
- UP nummerde de A-units 926-942 en de B-units van 922-949.
- Aandrijving : 2250 PK op 2 onderstellen, ontworpen door Blomberg met het schema A1A-A1A.
- De bijnaam van de locomotief was " bulldog snout".

Rivarossi brengt de E8-set uit als dubbele A-unit. De centrale motor drijft alleen het achterste draaistel op 3 assen aan. Het vele lood maakt dat het locje 120 gram weegt en met een vracht aan rijtuigen er vandoor kan gaan. De nummering is uit gemakzucht voor beide A-units "920". Dat moet dus nog een keer veranderen in bijvoorbeeld 926 en 929.



De firma Pullman maakte de "heavyweight" rijtuigen sinds 1910. Het zijn zware rijtuigen op 2 wielstellen met elk 3 assen. Er werd veel staal gebruikt en de vloer was van beton. Pas na 1930 worden nieuwe constructietechnieken en materialen zoals roestvrijstaal of aluminium toegepast. De heavyweights zijn gebruikt tot in de vroege jaren 50. Ze waren comfortabel, maar uiteindelijk te zwaar. De balkonrijtuigen verdwenen ook vanwege het feit dat ze als laatste rijtuig altijd gekeerd moesten worden.

Rivarossi heeft de rijtuigmodellen nummers gegeven: 130 ("railway express agency" is de voorloper van UPS!!); 630 (baggage); 250; 251; 252; 355; 356; 3628 (diner); NOB Hill (eindrijtuig met balkon of ook wel het observation balcony). De naam Nob Hill is een mooie plek in San Francisco. Maar een link met UP kan ik niet vinden anders dan dat de Pacific-Union club er een prachtig clubhuis had. Het rijtuig met balkon werd vaak gebruikt door politici als ze door het land reisden met de verkiezingsstrein. Zoals te zien is op bijgevoegde foto met president Hoover in 1932.



Conclusie: Union Pacific voerde de two-tone grey kleuren van 1946 tot 1953. Maar de E8A-locs kwamen pas in 1959 in dienst van UP. De eerste zijn waarschijnlijk in de grijze kleuren gespoten zoals Rivarossi ze heeft uitgebracht, maar omdat nummer 920 niet bestaat heeft, zal deze combinatie waarschijnlijk niet hebben rondgereden. Als iemand een foto heeft, wil ik die graag zien.

Tjark van Heuvel

advertentie



SECOND HAND POWER

Zonder tweedehands spullen zou de wereld niet meer kunnen bestaan, dat weten we allemaal. Ook bij de spoorwegen is dit niet anders. Onze eigen NS heeft daar ook al wel gebruik van gemaakt: denken we maar even aan de ex-USA diesellocomotieven van de serie 2000, de locomotieven nrs. 1500 en de diesels van de serie 2900.



Ook in de USA was en is het niet anders, dit blijkt uit bovenstaande foto. De rokende gele diesel, een ALCO C-630, heeft duidelijk een UP-jasje, maar schijn bedriegt. Deze grote 6-asser behoort, evenals de kleinere SD-9, aan de Duluth, Missabe & Iron Range Railroad (DMIR). Deze in Michigan gevestigde spoorwegmaatschappij (inmiddels overgenomen door de CN) dient hoofdzakelijk voor het vervoer van ijzererts. Men kwam tijdelijk een aantal locomotieven te kort en de nieuwbestelden lieten nog even op zich wachten. De UP was niet zo tevreden met de 10 ALCO's en had deze in de aanbidding. U voelt al waar het heen gaat: de DMIR nam deze locomotieven graag over voor een leuk prijsje. Maar om ze nu helemaal over te spuiten in de Maroonkleur van de andere locomotieven? Een veel simpeler oplossing: verf de Union Pacific-naam en -logo over met gele verf en zet er eenvoudig de letters



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

'DMIR' op. Van het originele UP-cijfer 2901 werd simpelweg de 2 weggeschilderd en de serie werd ondergebracht met de nrs. 900 t/m. 909 (nr 10 werd als plukloc gebruikt). Na een aantal jaren dienst te hebben gedaan werden ze weer doorverkocht aan Cartier Mining Co. In Canada.

Deze truc kunnen we natuurlijk ook heel goed in onze modelspoorwereld toepassen. Zeker als we onze eigen privéspoorwegmaatschappij hebben is dit een leuke oplossing. Nu is dit fenomeen in ons land niet zo uitgebreid bekend als in de USA, waar er net zoveel "Private Model Railroads" zijn als echte kleine lokale privélijntjes, sommige niet langer dan een mijl of 5. Ik heb dit onderdeel van de Amerikaanse modelspoororderij altijd erg apart en leuk gevonden.

Daarvoor ga ik nog even terug in de tijd. Als fervent New Haven-fan ben je natuurlijk erg gebonden aan rollend materieel en trekkracht van je favoriete railroad. Toen ik dus voor Sinterklaas van mijn vrouw een leuk klein B&O Docksidertje kreeg, zat ik er blij, maar tegelijk vragend naar te kijken. Tja, wat doe je met zoiets?



Een clublid had al gauw een oplossing. Je woont toch in Schiedam, de BOLS-stad? Ja, ik woonde zelfs naast de grote silo waarin de grondstoffen voor de bekende drank werd bewaard. Dus de "B" werd bestemd voor *Bolstown*. Wie een beetje bekend is in het Rijnmondgebied weet dat de grote olie raffinaderijen soms behoorlijk kunnen stinken! De "O" werd daarom vertaald in *Oilsmell*. Ik had mijn eigen B&O, niet te verwarren met de grote Baltimore & Ohio.

En toen was daar op de modelspoorbeurs in Amersfoort een goede, niet te dure Atlas GP-38 in Illinois Central oranje/wit.



Deze werd eerst flink geweathered, daarna een laag witte verf over de oude naam en vervolgens het nieuwe logo van mijn B&O plus de naam in kleine letters op de cabine. Klaar! Dit tweedehandsje heeft nog geruime tijd als zodanig dienst gedaan. Samen met mijn originele B&O-locs in geel/blauw.



Wat ik met dit verhaal duidelijk wil maken: als je eens een loc (of wagen) op de beurs of zo ziet die nu net niet past in je eigen maatschappij, maak er dan een tweedehands model van. Een beetje schilderwerk en wat losse (overwrijf)lettertjes, eventueel Microscale transfers (zij hebben allerlei vellen met alle mogelijke alfabetten, ook in N) en de zaak is gepiept.

Nog geen eigen "Privé RR" ? Verzin er een, is beslist een hele leuke sport! Succes ermee.

Fons Bossaers

PROJECT 'GROTE BAAN OP ZOLDER' DEEL 2

Het moet tot in het verre Utrecht te horen zijn geweest, tenminste dat denk ik. Ik kreeg namelijk vrijwel direct na mijn oerkreet een mail van Thieu. Of het goed ging, met het sleutelen aan mijn baan. Nee dus! Ik wilde



passagierstreinen en goederenvervoer door elkaar heen laten rijden. Edoch, een riskante onderneming.

De passagierstreinen worden door het Lizzy-systeem aangestuurd en de goederentreinen wilde ik handmatig blijven bedienen. Vette pech, dat wat ik wilde kon wel, zo kreeg ik te horen, maar het zou me opnieuw op een schadepost komen te staan, dit keer een bedrag van ongeveer 500 euro. Ik had nog tig zenders en ontvangers nodig en dan NOG bestond het risico dat een passagierstrein op een goederentrein zou klappen. Want het probleem zit hem in het feit dat de Lizzy-gestuurde treinen een extra decoder hebben en de niet-automatisch gestuurde locs niet. Die denderen dus over een zender (die ingebouwd zit in de tracks) heen en hebben er maling aan dat voor hen een passagierstrein staat te wachten voor een sein. Problems, problems dus!

Nu zit bouwen en aansluitend weer slopen een modelspoor in het bloed, maar in mijn geval begon het ernstige vormen aan te nemen. Ben al dik 25 jaar bezig en er had nog geen trein over mijn grote baan rondgereden. Toch besloot ik om opnieuw tot slopen over te gaan. Niet alleen was het bedrag dat het me zou kosten om de extra beveiligingen in te bouwen me een brug te ver, ik was er tevens wel klaar mee, met het automatiseren. Want het houdt gewoon nooit op. Denk je alles in huis te hebben, hup moet je dat weer extra aanschaffen. Ach, het wordt je zo mooi voorgespiegeld in de winkels. *"meneer, dit systeem (pick one) is geweldig, bla, bla bla....* En wat blijkt na aanschaf? Hulp tot aan de buitendeur.

Ik herinner het me nog als de dag van gisteren, bij de aanschaf van mijn Intellibox. Ik had wat vragen, want het instructieboek leest erg lastig. Stap dus een week later die spoorwinkel in Vlaardingen, Modeltrein Express binnen, wachtte netjes op mijn beurt....om vervolgens door de eigenaar van MTE de tent te worden uitgekafferd, in een winkel vol klanten. Echt ongelooflijk. Hij had eerst zijn eigen vader de volle lading gegeven en kwam toen tot de conclusie dat ik - een *klant*- maar eens even flink de les moest worden gewezen. Ik was helemaal verbouwereerd, en had die kerel eigenlijk bij zijn stropdas moeten grijpen voor z'n onbeschofte reactie. Dat is iets waar ik tot op de dag van vandaag nog steeds spijt van hem. Modeltrein Express, die winkel mijd ik dus al jaren en het bloed stijgt nog steeds naar mijn hoofd als ik die eigenaar ontdek op een spoorbeurs. Ja, het zit diep lieve lezertjes!

Het moraal van het verhaal? Geloof de mooie praatjes niet van h.h. heren winkeliers en fabrikanten. Ze proberen je van alles aan te smeren en eenmaal

verkocht zoek je het zelf maar uit. Een collega van mij heeft zich een Marklincentrale in de maag laten splitsen. En je raadt het al, hij rijdt nog steeds met zijn nieuwe spul op exact dezelfde manier als met zijn 30 jaar oude trafo. En ik ben helemaal gesterkt in deze mening toen ik de importeur van het Lizzy-systeem vroeg tijdens de laatste modelspoordagen in 2010 of ze me misschien op weg konden helpen. Men stond me aan te kijken alsof ze water zagen branden. En voor alle duidelijkheid, we hebben het hier dus over de importeur van het spul! Het wel verkopen, maar vervolgens niet weten hoe je eigen materiaal werkt. Zoals gezegd, ik ben er dus klaar mee.

Terug naar mijn baan. Er waren slechts twee oplossingen mogelijk: toch overgaan tot nog meer Lizzy spul, met alle ellende van dien, of... de passagierstreinen fysiek scheiden van het overige vervoer per rail. Een tweede spoor dus! Ik heb dus gekozen voor het laatste. Wat zoveel wil zeggen als: opnieuw de zaag en sloophamer ter hand nemen en rammen! Ik had de zaag echter nog niet in het eerste gedeelte gezet of daar verscheen via de mail opnieuw een reactie, dit keer vriend Wiki....

Of ik soms van die jongens met die ribbelstaarten besnuffeld was (*voor degene die de vocabulaire van onze lopende encyclopedie niet herkennen, hij bedoelde: van de ratten besnuffeld*). Twee sporen, dat is toch waardeloos dude! Nu neem ik deze memberdie *stug blijft volhouden dat zijn treinenpark uitsluitend uit groene locomotieven bestaat* -natuurlijk niet serieus, want alleen Vincent Bijloo trekt datgene dat wiki beweert niet in twijfel. Alle andere PHLF'ers weten beter :)

Maar ik dwaal af! De kritiek van wiki naast me neer leggende, ben ik begonnen aan een baan met twee sporen. Perfect te zien op de plattegrond, zie de foto's. Ik kan nu met een passagierstrein flink gas geven en zelfs een trein wegzetten waar ik wil. Maar uit zichzelf kan een passagierstrein uit het blauwe gedeelte niet



meer op het rode gedeelte komen zonder dat ik **HANDMATIG** de wissel heb omgezet.

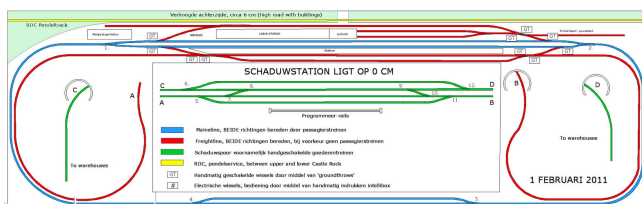
Vandaar dat ik bij de bestelling die Thieu eind december heeft geplaatst een aantal groundthrows heb



gezet. En als ik het wil kan ik een passagierstrein tenminste stallen in het schaduwstation (groen). Ook heb ik vanuit het schaduwstation links en rechts een spoor doorgetrokken, waar ik fabrieken kan neerzetten. Of de bierbrouwerij die ik in elkaar heb geflanst. Kortom, dit is het wel zo'n beetje. Echt, dit gaat de definitieve versie worden, met misschien hier en daar een aanpassing. De tracks zijn intussen voorzien van ballast, de directe stroken langs de baan voorzien van strooisel dus het ziet er naar uit dat ik eindelijk aan de scenery kan gaan beginnen.



Er zijn wel enige elektrische wissels toegepast (had de SEEP-aandrijvingen toch over van mijn modules) maar daar waar ik er goed bij kan duw ik als een echte wisselwachter de wissels handmatig om.



Nu hoor ik u denken: maar je Lizzy-spullen dan? Inderdaad, ik heb dat spul niet meer nodig en verkoop dus een groot gedeelte. Met veel verlies, dat dan weer wel. Echter niet alles, want na wat ge-google vond ik een site waar je eenvoudig een pendelstrook kunt aanleggen, te besturen met Lizzy. Dat ga ik dus doen. Ik heb slechts twee zenders, twee ontvangers en 4 leds nodig om dat te bewerkstelligen, en mocht het programmeren niet vlotten, geen probleem, ik kan toch "treinen" want de lijn waar de RCD over rijdt ligt apart van de baan. Dus kan ik me later, als ik me te pletter zou vervelen vele uren kwijt raken aan programmeren van de RDC.

Die RDC komt achteraan aan de bovenzijde. Aan de achterzijde van mijn baan wilde ik namelijk een verhoging aanbrengen om diepte in de baan te brengen. Daar stond een mainstreet gepland. Die mainstreet verdwijnt nu en er komt nu een rij huizen en fabriekshallen en ervoor komt de raildieselcar (gele gedeelte) heen en weer te rijden, volautomatisch. Dat dan weer wel. De RDC rijdt van lower naar upper Castlerock. De RDC spuit ik dan ook over in een leuk kleurtje *milka blauw*, zoals de conraillocs, geïnig voor "de Draai"© en voorzie hem van mooie decals.

Qua aankleding van de stad "Castle Rock", daar zal ik mee moeten schuiven, maar daar kom ik wel uit.



Rest me het laatste probleem. De beide hoeken op mijn baan. Op de plek waar de trein uit het zicht verdwijnt richting schaduwstation. Omdat ik het zelf niet zie hoe dit probleem mooi te tackelen hoop ik op inzicht van heer wiki en meneer T. die binnenkort hun wagons van een vuillaag komen voorzien tijdens een nog te plannen airbrush sessie.

Ill keep you informed.

'the dude'

"POTTER AND PLAY" (KNUTSEL EN SPEEL)

Recent heb ik de hele Rivarossi-passagierstrein van UP weer eens op het spoor gezet en plannen gemaakt om de loc digitaal te maken, en te voorzien van de goede koppelingen.

Allereerst een losse Kuendecoder gekocht bij Freebit. Deze rijdecoder met 2 functies is middelgroot en kan 1

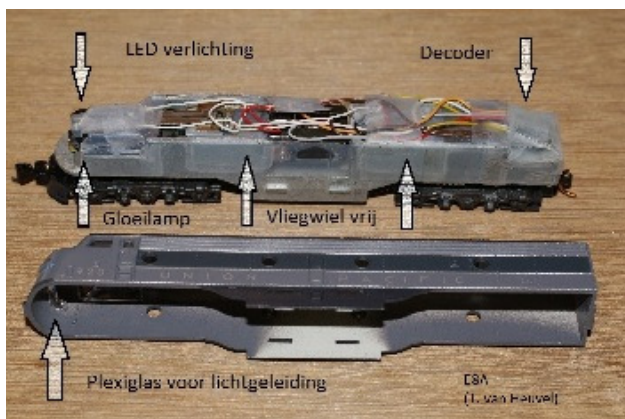


"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

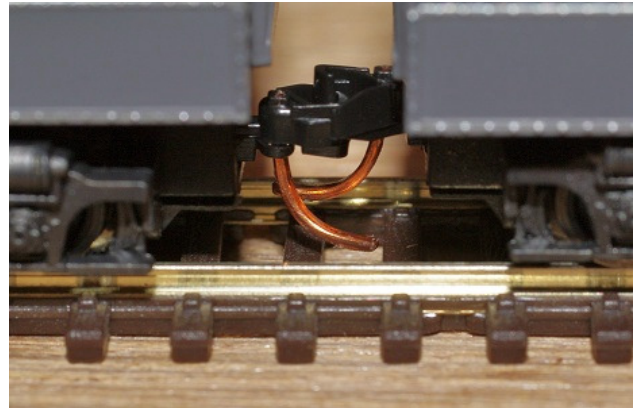
Amp als piekbelasting aan. Mijn Arnoldloc blijkt echter tot de nok gevuld met motor en lood, zodat er echt gezaagd en geslepen moet worden om ruimte te maken voor de decoder. Dat heb ik uiteindelijk aan de achterzijde gedaan door een blok lood van 3 mm hoog en 11 mm diep weg te halen. De decoder past er mooi in terwijl de draden allemaal naar voren steken. Ik heb wel wat 3M plakband moeten gebruiken omdat bleek dat er nauwelijks ruimte zit tussen de draaiende motor en de plastic kap van de E8. Voorkomen moet worden dat de draden niet tegen de 2 vliegwheels aanlopen.

De stroomvoorziening wordt van beide draaistellen gekoppeld aan de juiste aanvoerdraden van de decoder. Ik check altijd de rijrichting en instelling van de throttle met een standaard Kato-loc. Als dat goed is gelukt test ik het geheel met de motor en de koplamp/rijrichting.



Daarna moet je de dradenboel inkorten omdat de overbodige lengte veel ruimte inneemt. In deze loc zit standaard een gloeilampje ingebouwd dat altijd stroom krijgt. Omdat het zo fraai zit ingepakt heb ik het laten zitten. Ik heb de functie voor het voorlicht gekoppeld aan een Kato led-verlichtingplaatje dat vrijkwam toen ik een "plug and play" decoder inbouwde. Het plexiglas geleidt nu zowel het gloeilamplicht als de led naar voren. De LED-verlichting is ingesteld als "marslight".

Omdat de standaard Arnoldkoppelingen aan beide kanten voorkomen heb ik besloten de voorzijde van de aangedreven loc te voorzien van een Micro-Trains-koppeling. Met wat hakken, breken en lijmen zit er een aan de voorzijde die werkt, maar het is niet fraai. Toen toch nog maar eens bij Harlaar geïnformeerd. En jawel hoor Micro-Trains heeft een "coupler conversion kit" nr 1049 (001 30003).



Het is een heel priegelwerk, maar het past precies, en heeft twee voordelen: de twee E8A-bodies staan nu 2-3 mm dichter bij elkaar, en het is ook mogelijk om als single loc met bijvoorbeeld goederenwagens rond te rijden. De dummy behoudt zijn rapidokoppeling omdat alle passagiersrijtuigen deze nog hebben, en voorlopig houden.

Tjark van Heuvel

advertentie





THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Zaterdag 26 en zondag 27 maart: deelname aan de Landelijke Modelspoordagen, Hillegom.

PH&LF GUIDELINES

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.
- 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).
- Standaardkleur 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 is 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 40 cm 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.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNetrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulennormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNetrakmodules met 2 hoofdsporen.



THE CABOOSE

In de vorige nieuwsbrief gaf Hans aan dat er na Eurospoor een modelbouwdip was ingetreden: menig PH&LF-er kon geen motivatie meer vinden om te knutselen. Het viel bijvoorbeeld tijdens de dins-/woensdagavonden – een wekelijkse informele bijeenkomst van leden uit het westen des lands – erg op dat de modelbouwspullen in de tassen en koffers bleven, terwijl de DVD-spelers overuren draaiden. En ook thuis kwam er bar weinig uit ieders handen.

Voor mij heeft de klusdag in januari weer het vuurtje aangewakkerd. Ik ben toen begonnen met de bouw van een landhuisje uit Connecticut. Aan de hand van foto's – wederom afkomstig van de website van de Library of Congress – heb ik de muren en de raampjes uitgesneden. Op de daaropvolgende klutselavonden ben ik met de bouw verder gegaan en inmiddels staat het huisje te wachten tot het plekje op mijn modelbaan 'bouwrijp' is.



In de Randstad is in ieder geval de draad weer opgepakt. Ben benieuwd of dat ook geldt voor de leden die buiten de Randstad wonen?

Mathieu Hamelers