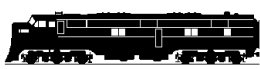
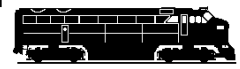




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 15 Nummer 51, September 2015

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Het logo van de Union Pacific	1
Unlimited Parking in Victorville	3
Bouwen aan de Midwest	3
Testbankje voor motortjes	4
New Eastbrook klaar voor Derby?	8
De PH&LF-fotogalerij	9
The Timetable	9
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

## THE DEPOT

Een nieuwsbrief vult zich niet vanzelf. Dat bleek ook deze editie weer het geval te zijn, dus in plaats van half augustus komt-ie pas half september uit. Met een krappe 10 pagina's is het nog steeds geen dik boekwerk, maar goed, we waren toch van mening dat we deze nieuwsbrief prima



konden versturen. En dat ondanks het feit dat er best wel veel westkust-onderwerpen aan bod komen: het logo van de UP, een onhandig geparkeerde trein van de UP, foto's van AT&SF-materieel, en een artikeltje over een Rock Island stationnetje (OK OK, je hebt gelijk, dat is de Midwest...). Wij bieden de oostkusters alvast onze excuses aan voor deze gang van zaken ☺

Volgende keer zien we dan ook graag een flinke hoeveelheid (oostkust)artikelen tegemoet. Dan is de balans weer wat gezonder ☺

Mathieu Hamelers

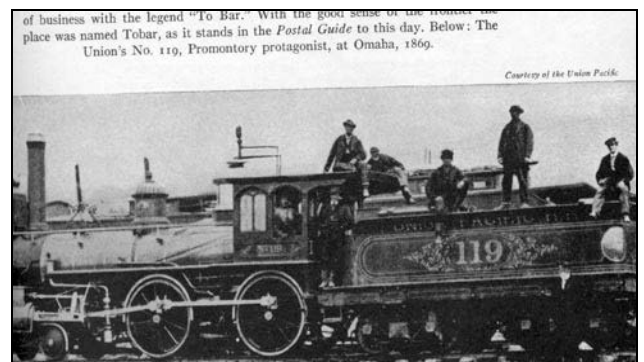
## HET LOGO VAN DE UNION PACIFIC

Het bekende logo van Union Pacific Railroad is in 1950 door twee grafici aangepast voor \$ 50. De kleuren waren gebaseerd op de kleuren van de vlag. Om de leesbaarheid te vergroten, werden de handgetekende letters van het oude logo vervangen door het letterfont Futura, dat in Europa was ontwikkeld. Voor de nieuwe reclamecampagne van 1950 werd ook het woord 'Railroad' opnieuw toegevoegd, om alle twijfel weg te nemen dat het om een spoorwegmaatschappij ging. Na

2000 kreeg het logo op de neus van locomotieven zijn vleugels weer terug.

De Union Pacific Railroad is opgericht dankzij de Pacific Railroad Act van 1862. Hierin gaf de federale overheid de opdracht aan de reeds bestaande Central Pacific Railroad (CP) en de nieuw op te richten Union Pacific Railroad om een Transcontinental Railroad aan te leggen. De CP startte in 1863 met de aanleg vanuit Californië, maar de UP had financiële problemen en kon pas in 1865 de eerste rails leggen vanuit Omaha. In 1869 kwamen beide spoorlijnen elkaar tegen in Promontory Summit (Utah), waar de laatste spoorpijler, de Golden Spike, werd geslagen.

De Union Pacific R.R. stuurde vanuit Omaha, Nebraska de kolengestookte 4-4-0 locomotief naar het punt waar de ceremonie plaats vond op 10 mei 1869. In 1979 werd een (oliegestookte) replica van de No. 119 bij het monument geplaatst. Maar in 1990 werd deze historisch onjuiste motor vervangen door een motor die kolengestookt werd. Boven het nummer staat de tekst Union Pacific R.R. zonder logo. De CP-locomotief die van de andere kant kwam had geen nummer maar de naam 'Jupiter'.



In de advertentiecampagnes om reizigers te trekken werd door UPRR een Victoriaanse afbeelding gebruikt waarop een 'mountain elk' prijkt met in de achtergrond een trein. In 1885 werd de merknaam Union Pacific Railway.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Union Pacific Railroad by Richard Browne

Zazzle

Het logo in de vorm van een schild kwam pas na 1887. Het was een symbool van sterkte. Er zijn daarna veel verschillende uitvoeringen gebruikt door de maatschappij. Rond 1900 werd het logo, genoemd naar tycoon Harriman, aangepast mede vanwege de samenwerking met SP en de kleuren werden toen donkerblauw en rood. Het prijkte destijds al op de neus van de snelle pasagierstreinen. De samenwerking stopte in 1912 op last van de hoge raad van de USA. Maar het logo bleef en onderging daarna maar kleine wijzigingen.

In 1942 verdween de tekst 'The Overland route' en werd er opnieuw een breed lettertype gebruikt voor de naam Union Pacific tot 1950.

De logo's van respectievelijk 1888, 1912, 1942 en 1950:



Van 1939 tot aan de zestiger jaren werd het logo op diesellocs voorzien van 'wings'. Vooral de FA, PA en Gasturbines zijn beroemd geworden met dit brede gevleugelde logo:



Dat de huidige productiemodellen dit logo ook hebben, komt door een besluit van de directie in 2000 om de zichtbaarheid (en herkenbaarheid?) van de locomotieven te verbeteren. Er ging een ongeluk aan vooraf.

In 2000 botste loc UP #6936 tegen een voertuig op een overweg in Louisiana en leed aanzienlijke schade aan de voorzijde. Een werknemer die zich in het voorste deel bevond werd gedood, evenals de bestuurder van het voertuig. Nadat de schade was hersteld, werd het gevleugelde UP-schildlogo aangebracht op de voorzijde.

Deze Union Pacific 6936 is een EMD DDA40X locomotief en nog het enige exemplaar dat eigendom is van UP. Het is tevens het enige voorbeeld van het "Centennial"-model dat nog in werking is, en af en toe gebruikt wordt voor excursietreinen. UP heeft 47 van deze grote diesellocs - 270 ton en bijna 30 meter lang - besteld tussen 1969 en 1971. Omdat toen het 100-jarig jubileum van de 'golden spike' speelde, hebben ze de serienummers 6900 gekregen.

Tjark (ook fan van UPRR)



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

## UNLIMITED PARKING IN VICTORVILLE

Vrijdag 24 juli hadden we tijdens onze vakantie in het zuidwesten van de Verenigde Staten een stop gemaakt in Victorville, California. Omdat de dames een sanitaire stop wilden maken besloot ik even bij het Transportation Center te stoppen. Terwijl ik stond te wachten zag ik aan de andere kant van de spoorwegovergang een oude Santa Fe boxcar.



Ik kruiste de spoorwegovergang om die wagon goed te kunnen fotograferen. Vervolgens kwamen er dus drie ronkende Union Pacific diesels (UP 8589 SD70AcE, UP 4942 SD70M, UP 4503 SD70M) met een goederentrein aan, alleen ging deze steeds langzamer rijden en stond uiteindelijk stil midden op de enige overweg in het plaatsje. Met mij waren nog een paar mensen gestrand bij deze overweg. Automobilisten konden nog via de verderop gelegen Interstate het spoor kruisen.



Na pakweg tien minuten reed achter de stilstaande trein een BNSF "Stack train" in dezelfde richting als waar de stilstaande trein oorspronkelijk heen ging. Na nog een keer tien minuten verscheen er een andere BNSF-trein maar nu uit de andere richting. Ook deze trein reed achter de UP-trein langs. Tussendoor kreeg ik een telefoontje van de echtgenote met de vraag waar ik nu bleef en ik legde de situatie uit. Gelukkig begon eindelijk na ruim een half uur de UP-trein langzaam weer verder te rijden en bleken er nog twee diesels (UP 8149 SD9043MAC, UP 3785 SD70M) aan de 112 wagons lange trein te duwen. Daarmee deed

Union Pacific zijn bijnaam "Unlimited Parking" wel weer eer aan. Na deze iets langer dan geplande stop gingen we weer verder met onze auto.

Dit voorval is te zien op YouTube:

[https://www.youtube.com/watch?v=fqWnB\\_Ourtw](https://www.youtube.com/watch?v=fqWnB_Ourtw)

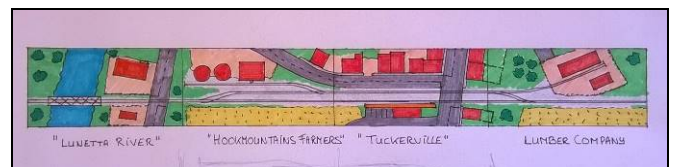
*Hans Sodenkamp*

## BOUWEN AAN DE MIDWEST

In de vorige nieuwsbrief heb ik verteld over mijn diverse modelbouwplannen. In dat verhaaltje werd duidelijk dat ik nogal eens mijn plannen wil omgooien. Zo verhuisde de Midwest van twee T-trakmodules naar één oNeTrakmodule. En jawel, je kunt het vast al wel raden: ik heb wéér een wijziging in de plannen aangebracht...

Het was aanvankelijk de bedoeling dat ik één module zou wijden aan de Old Main Line en één aan de Midwest. Na eindeloos passen en meten met huisjes en rails kwam ik echter tot de droevige conclusie dat het allemaal niet zou passen. Op een module van 3ft lang kun je sowieso al niet erg veel scenery kwijt, maar het wordt nog lastiger als je reeds een aantal gebouwtjes hebt staan die per se hergebruikt moeten worden. Op de drie oude modules van de Old Main Line - tezamen 270cm lang - was er zat ruimte voor een stationnetje, een stadje, een boerderij en puur natuur. Op slechts één bakje gaat dit echter niet lukken. Tsja, wat nu?

Ik vond de oplossing in het samenvoegen van beide modules tot een setje. Dan heb je ruimte genoeg. Dat betekende ook dat ik een keus moest maken tussen de Old Main Line en de Midwest. Nou heb ik jaren geleden al eens een leuk ontwerp voor een setje Midwestmodules uitgetekend en dat bleek goed vertaalbaar te zijn naar deze twee modules. Samen met de reeds bestaande bakjes Lunetta River en Wamego Plains kom je dan uit op een lengte van maar liefst 330cm aan Midwest. Dit plan leek me uiteindelijk aantrekkelijker dan het krampachtig vasthouden aan één thema per module. Kortom, de Old Main Line moet nog even geduld hebben.....



*Wie wat bewaart, heeft wat: een ontwerpje uit de oude doos dat nu goed van pas komt!*



Dit betekent dat ik ook weer eens iets moet gaan doen aan het scratchbouiden. Ik was eind 2014 al begonnen met de bouw van een depot, maar na onze verhuizing gebeurde er vrij weinig meer mee. Afgelopen tijd heb ik de bouw echter weer opgepakt.



Rockford, Iowa.

Het grote voorbeeld is een depot van de Rock Island in Rockford, Iowa. Het is een houten, rechthoekig gebouw van twee verdiepingen, met een aangebouwde, lage goederenloods. Naast het station staan graansilo's. Op oudere foto's zie je een verwaarloosd stationnetje, ideaal voor het tijdsbeeld uit de jaren 70 dat ik wil gaan nabootsen. Ik heb overigens ook een foto van recentere datum waarop te zien is dat het station netjes is gerestaureerd. Wel zo handig om de juiste kleur verf uit te kiezen zometeen.



De stand van zaken op 16 augustus.

Op basis van de foto's heb ik een schetsje gemaakt. Vervolgens ben ik met styreen aan de slag gegaan. Het is wat dat betreft gewoon een kwestie van beginnen en daarna maar zien wat er modelbouwtechnisch op je af komt. Zo had ik van tevoren nog geen idee of en hoe ik de houten balken onder het overhangende dak zou gaan maken. Uiteindelijk heb ik deze gemaakt van dunne stukjes styreen die met een pincet aan elkaar geplakt moesten worden. Een heidens karwei..... maar het resultaat mag er zijn.



De stand van zaken op 9 september.

Afgezien van dit stationnetje zal ik ook nog diverse huisjes moeten maken. Ik heb tot nu toe slechts één hoekhuis en een pompstation tot mijn beschikking en dat is wel wat weinig voor een stadje. Komende tijd zal ik dus weer wat nieuwe bouwprojectjes moeten opstarten.

Thieu

## TESTBANKJE VOOR MOTORTJES

Voor de prijs van één Maxon of Faulhaber, motor van het zogenaamde "coreless" type, zijn minstens een half dozijn Chinese motoren te koop die door hun formaat ook aantrekkelijk zijn voor inbouw in N-spoor materieel. Mijn voorraad motoren werd dan ook steeds vaker aangesterkt met zulke koopjes. Daar hangt één belangrijk nadeel aan. Van een Maxon heb ik alle prestatiegegevens om een realistisch bewegende aandrijving te produceren. Bij gewone motoren ging ik af op wat ze in andere locs deden door de topsnelheid te meten en de vertraging te bepalen. Van zo'n Chineesje was helemaal niets bekend. Sterker nog: twee motortjes kunnen hetzelfde eruit zien terwijl ze intern met totaal verschillende ankers zijn uitgevoerd en dus ook volledig verschillende eigenschappen bezitten. Op zo'n moment ben ik aan het blindvaren, hetgeen ook een keer een aandrijving opleverde die veel te snel was. Het motortje produceerde een toerental van 46.000 in plaats van de geschatte 25.000! Als je op die manier een paar dagen werk ziet verdampen wordt de roep om meetgerei steeds luider.

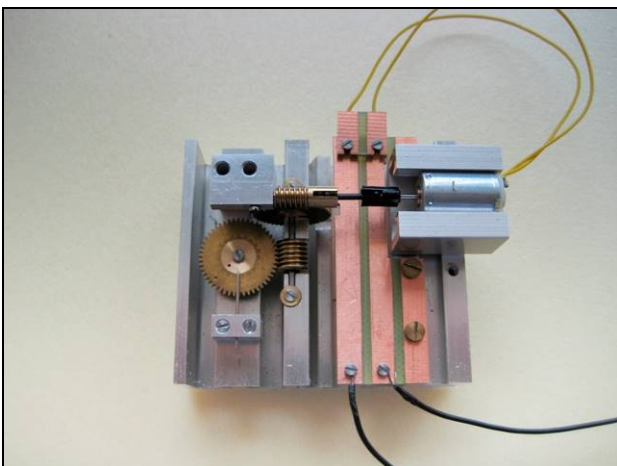
## Testbankje

Het infame megaproject van de spoorzone in Delft en andere externe oorzaken hebben mij doen besluiten het dit jaar eens over een andere boeg te gooien ten behoeve van de mentale gezondheid. De schaarse momenten van rust zijn geïnvesteerd in het uitwerken van lang uitgestelde projecten en nieuwe hulpmiddelen zoals het hierbij voorgestelde testbankje voor motoren.



De basis is een stuk geëxtrudeerd aluminium - van een kapstok nota bene. Daarop zijn de volgende zaken geschroefd:

1. Een blokje met een naald als wijzer.
2. Een tandwiel met 50 tanden voorzien van een klein gat om te tellen.
3. Een tussenas met worm en weer een tandwiel met 50 tanden en een telgaatje.
4. Een blok met een tweede worm voorzien van een cardanas-koppeling.
5. Een snel uit te wisselen bevestigingsvlak voor verschillende motoren.
6. Een verstelbare klemkikker om de motoren vast te zetten.
7. Een stuk 2-zijdig printplaat voorzien van twee punten voor 4-polige snelkoppelingen.



Wormoverbrengingen zijn behept met wrijvingsverliezen, maar aangezien er hier nagenoeg niets aan te drijven valt zijn de verliezen ook echt minimaal. Veel lager in ieder geval dan wat een motor in een totaal onbelaste loc op een vlak stuk recht spoor moet overwinnen. De vertraging van de eerste trap (3) bedraagt 1 op 50. De vertraging van beide trappen samen (2 en 3) bedraagt 1 op 2500. Zelfs bij 50.000 toeren per minuut passeert het telgaatje de wijzer niet meer dan eens per 3 seconden en dat is makkelijk bij te houden. Mijn standaard procedure is de motor voor 6 tellen, dus 15.000 toeren te laten gieren en dan afklokken met de stopwatch. Voor de zuiverheid wordt dat herhaald in de andere draairichting. De twee uitkomsten worden gemiddeld en dan herrekend naar toeren per minuut. Uit een gemiddelde van exact 40 seconden bijvoorbeeld rolt een motortoerental van 22.500.

Zo mogelijk nog interessanter is het minimum toerental met welk een motor nog redelijk schokvrij wil draaien.

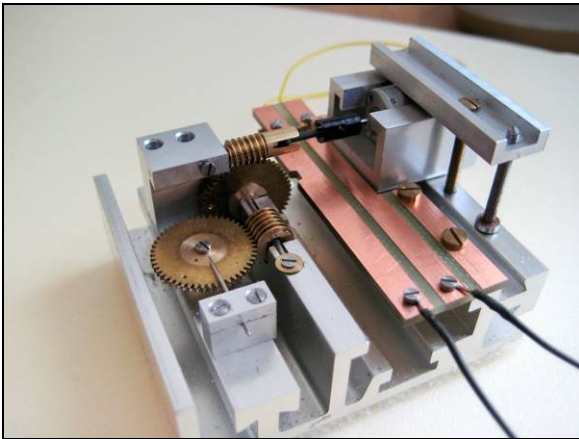
Uit de omschrijving blijkt al het wat arbitraire karakter van deze meting, waarbij alleen de eerste trap (3) van 1 op 50 wordt gebruikt. Afhankelijk van de geproduceerde minimumsnelheid en mijn geduld worden ook hier meerdere rondjes gedraaid. Soms wordt er al na 1 passage afgeklokt, zeker als het minuten in beslag gaat nemen. Deze meting wordt slechts in één richting uitgevoerd. Het gaat immers om een indruk, want in de praktijk zal het minimum toerental door de locweerstand beduidend lager liggen en als de loc niet soepel loopt zal er helemaal geen sprake zijn van een minimum snelheid. Maar deze indruk is van groot belang bij het uitzoeken van een decoder, waarover straks meer.

Tot nu toe heb ik vier verschillende oplegvlakken gemaakt die elk diverse typen van motoren kunnen opnemen (5). Ze worden met één schroef op de basis bevestigd en zijn zo uitgevoerd dat de motor-as redelijk zuiver met de eerste worm wordt uitgelijnd. De motoren worden vastgezet met een verstelbare klemkikker. De maximale motormaat is 15 mm doorsnede of breedte, hoewel het ook mogelijk bleek een 16,5 mm brede Fleischmann motor met enig kunst- en vliegwerk op te spannen. De motoren krijgen een tijdelijke cardanas-koppeling aangemeten waarvan er op dit moment een versie aanwezig is voor 1,5 mm en 1 mm motorassen. Een kunststof Roco cardanas verzorgt de verbinding. De tijdelijk aan de motor gesoldeerde draden kunnen natuurlijk meteen van een transformator komen, maar zitten in plaats daarvan aan een snelkoppeling, bevestigd op een 2-zijdig stuk printplaat.

44.635 is - afgerond op de dichts bijzijnde "stuiver" - het hoogst tot nu toe gemeten toerental, geproduceerd door een Sagami 1013 (diameter 10, lengte 13 mm) motortje, met als goede tweede de 1220 van dezelfde fabrikant met 38.840. Het laagste toerental was van een Zwitserse Faulhaber 1219, namelijk 4,17. Dat is al bijna met een draaischijf bij te houden, maar dan geproduceerd zonder de bijbehorende vertraging van bijvoorbeeld 1 op 17595, zoals in de draaischijf van Shamokin. Het toerenbereik tussen minimum en maximum is zo mogelijk nog belangrijker. Het 1013 motortje draaide pas bij 1150 toeren redelijk rond, maar met het hoge maximum toerental en een goed gekozen vertraging laat zich nog een heleboel startsnelheid wegpoetsen, vooral omdat zo'n motortje zijn toepassing eerder in een rangeerloc dan in een sneltreinloc zal vinden. De veel grotere en sterkere Sagami 1425 klokte een startsnelheid van 1050 en een maximum van slechts 15.700. Daar valt met een vertraging niet veel aan te doen en komt het op de keuze van decoder aan om er nog een aanvaardbare startsnelheid uit te persen. Overigens zij hier vermeld



dat de Sagami can motoren in twee uitvoeringen zijn geleverd, namelijk verfijnd met een magneet die gevoelig was voor pulse wave stroom en de hierboven vermelde grove 1425, die helaas in menige messing loc werd ingebouwd.



### Digitaal

Tot nu toe was het testbankje nog "analoog" en de printplaat slechts een extra en een handig punt om met de pennen de voltages te meten. De snelkoppelingen op de printplaat maken het echter mogelijk om een motor opgespannen te houden en dan of analoog of met zes verschillende decoders te testen. De decoders zijn daartoe met de rode en zwarte draad van de stroomafname, alsmede de oranje en grijze draden voor de motor, op zo'n snelkoppeling gesoldeerd. Deze snelkoppelingen zijn ook gefreesd uit dubbelzijdig printplaat en lijken veel op mijn loc - tender verbindingen. Iedere motor doorloopt dan zes of zeven keer dezelfde procedure van volgas in twee richtingen en minimum snelheid. De metingen zijn uitgevoerd met een oude Fleischmann transformator model jaren '60, waarvan de gelijkstroom uitgang dient voor de analoog metingen en de 14 Volt 1 Ampère wisselstroomuitgang een Digitrax Zephyr DCS 50 voedt.

Onverwacht werd het motoren-testbankje meteen ook een decoder-testbankje. De decoders zijn afkomstig van 6 merken uit 3 landen. Grote afwezigheid is bijvoorbeeld Lenz, maar dit is wat ik op dat moment op voorraad had. Van CT Elektronik en SoundTraxx zijn 2 typen decoders gebruikt. De lijst ziet er zo uit:

- Digitrax Dz 120
- Zimo Mx 621
- CT Elektronik DCX 75 of DCX 77z
- ESU Lokpilot V 4.0
- TCS Z2
- SoundTraxx mobile decoder of Tsunami 750

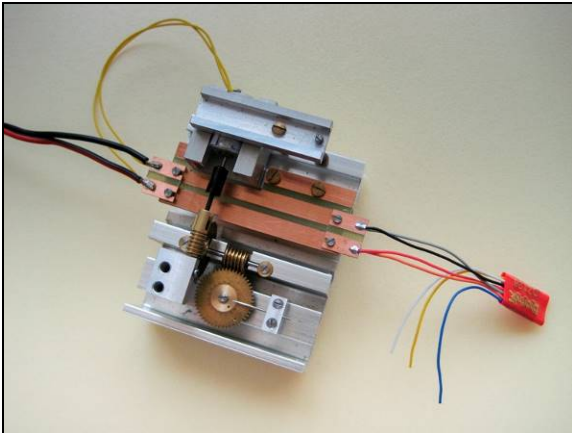
In DCC mode werd aanvankelijk de Zephyr open gedraaid tot de meter 12 volt aangaf. Maar hier openbaarde zich meteen de eerste verrassing: de 12 Volt werd lang niet altijd gehaald. Bij alle decoders openbaarde zich een soms goed merkbare invloed van de motoren op het uiteindelijke maximum voltage. In het vervolg werd de regelaar dan maar meteen op volgas gezet en het voltage genoteerd. Het minimum toerental werd telkens gemeten met de standaard fabrieksinstelling waarmee de decoder wordt geleverd. Natuurlijk, met programmeren kan het nodige worden "versteld". Maar voor testdoeleinden is dit ondoenlijk en de praktijk heeft bewezen dat lang niet altijd een nog lagere snelheid valt te behalen. De fabrikanten willen op dit punt immers meteen een gunstige indruk scoren.

### Digitrax

In het algemeen scoorde de Dz 120 van Digitrax maar matig met minimum snelheden. In de laagste stand komt het geregeld voor dat een motor even hikt en dan weer wordt opgestart. Meestal is er geen sprake van beter startgedrag dan in analoge toestand. In de laagste standen verloopt het draaien vaak onrustig. In de laagste regionen zit een duidelijke sprong in het oppakken. De praktijk leert dat desondanks diverse van onze locs toch goed presteren met Digitrax decoders en ze blijken taai genoeg om lang betrouwbaar te blijven werken.

### Zimo

De Oostenrijkse Zimo Mx 621 scoorde vaak goed, maar is beduidend duurder. Deze decoder kwam meestal als tweede uit de bus in de langzaamste toerentallen. De puls-stroom is van een mooi compromis die een brede keuze van motoren bedient en na het opstarten mooi gelijkmatig oppakt. Bij coreless motoren, met name de langere versies kon in de lage standen worden vastgesteld dat er tijdelijk even sprake is van een andere puls-stroom die voor wat onrustig starten van Faulhabers en Maxon motoren kan zorgen. De laagste draaisnelheden werden dan gemeten door de regelaar net iets verder open te draaien.

**CT Elektronik**

De absolute kampioen langzaam draaien was meestal CT Elektronik. De DCX 75 wist een keer een minimum van 17 toeren per minuut te noteren, langzaam genoeg om de ankerpolen te tellen. In theorie zou bijvoorbeeld een Kato SD 9 dan 58 minuten en 22 seconden nodig hebben gehad om één meter af te leggen. Die winst wordt echter met een flink nadeel betaald. CT Elektronik scoorde stevast de laagste toerentallen, bereikte vaak niet meer dan 10 Volt en slechts zelden 12 Volt. Andere decoders produceerden maximum toeren vergelijkbaar met analoog bedrijf. Met een standaard Fleischmann motor kwam de DCX 77z zelfs niet verder dan 7,8 Volt. Dan gaat er behoorlijk wat vermogen verloren, wat zich kan uiten in een loc die niet vooruit te branden is, terwijl er niets meer gebeurt in de tweede helft van de regelknop. Deze CT eigenschap kan worden weggeprogrammeerd door de Back-EMF uit te schakelen, maar dan ben je meteen die mooie startsnelheid kwijt en is de decoder ongeschikt voor Faulhaber en Maxon motoren. Daar staat dan wel weer een ongekend "inbouwcomfort" tegenover omdat een DCX 75 of 76 slechts 11 x 7,5 x 1,7 mm meet, met de componenten aangebracht op één zijde en voorzien van prachtig soepel draad. Ideaal bijvoorbeeld om in ketels van stoomlocs te installeren en zo een hoop draadwerk naar de tender te vermijden.

**ESU**

Opvallend waren ook de verrassend veel hoge starttoerentallen die de ESU Lokpilot V 4.0 liet noteren, waarbij moet worden aangemerkt dat het zaakje dan wel bijna altijd mooi rond liep. Bovendien biedt deze decoder ook de mogelijkheid van "Rangierfahrt" die zich snel met een functietoets laat oproepen. Hier moet nog worden uitgezocht of er dan sprake is van een andere golfvorm / puls die lagere toerentallen mogelijk maakt.

**TCS**

Van de drie Amerikanen sprong de TCS Z2 er gunstig uit en scoorde vaak een derde plaats in langzaam draaien, maar liet wel duidelijk merken de ene motor beter te lusten dan de andere. Bij de Z2 kan het voorkomen dat de motor zijn maximum op regelstand 80% haalt en bij verder opendraaien juist iets afneemt. Deze decoder heeft ook een eigenschap die TCS aanduidt met "Dither", een extra stroomstoot door de gewone stroom heen om motoren in de laagste toeren over het dode punt te helpen. De frequentie van de "Dither" kan met eenvoudig programmeren op de motor worden afgestemd of helemaal uitgeschakeld. Dat laatste moet wel bij een aantal coreless motoren want daar werkt het alleen maar averechts.

**Soundtraxx**

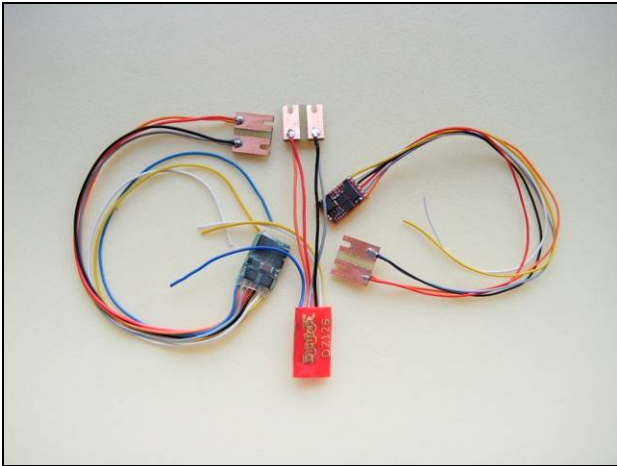
De decoder van Soundtraxx scoorde vergelijkbaar of een fractie beter dan Digitrax, waarbij de motoren na het opstarten meestal wel rustig liepen. Ook in vergelijking met de Lokpilot in normale stand werd beter gescoord dan verwacht. De Micro Tsunami - die overigens nog zeer aan de maat is! - heeft wel een erg beperkende motor capaciteit van slechts 750 mA die zeer beslist niet overschreden mag worden. Te weinig bijvoorbeeld voor de standaard Kato motor. De Soundtraxx Mobile is in dat opzicht betrouwbaarder en ook handzamer in formaat. In de praktijk heb ik de Micro Tsunami bijna altijd op een coreless aangesloten, met verdienstelijk resultaat, ook al is bij onze exact gelijk gemotoriseerde PRR 2-10-0 duo duidelijk te merken dat het geluidloze exemplaar met de CT Elektronik DCX 75 langzamer en mooier start.

**Conclusies**

Algemeen kan worden gesteld dat mijn uitspraak in Harry Potter-stijl: "De decoder zoekt de motor uit" nog steeds geldt. Dat is te merken aan de maximum voltages die per decoder van motor tot motor verschillen en bij CT Elektronik zelfs sterk verschillen. Ik ben geen elektrotechnicus, maar weet wel dat de stroom die naar een motor gaat een surrogaat is van gelijkstroom met pieken en dalen van pulsen. Het compromis zit 'm dan in de gekozen golfvorm, waarbij de fabrikanten tamelijk standvastig blijken met hun keuze. Met andere woorden, decoder A of B van Merk X maakt meestal weinig uit. Zimo heeft een prachtig compromis weten te vinden dat met veel (maar niet alle!) motoren overweg kan. Het zachte snorren in de laagste stand verdwijnt al snel met optrekken. TCS zit daar dichtbij en biedt met het formaat van de Z2 meer inbouwcomfort. CT Elektronik produceert in de laagste stand een kenmerkend zeurtoontje dat is te vergelijken met het dubbeldekker interregio materieel (DDIRM) van de NS. Of de uitgesproken pulsform van deze fabrikant tot voor- of nadeel strekt hangt dan toch weer



van de motor en de toepassing af: rangeerwerk of de hoofdlijn.



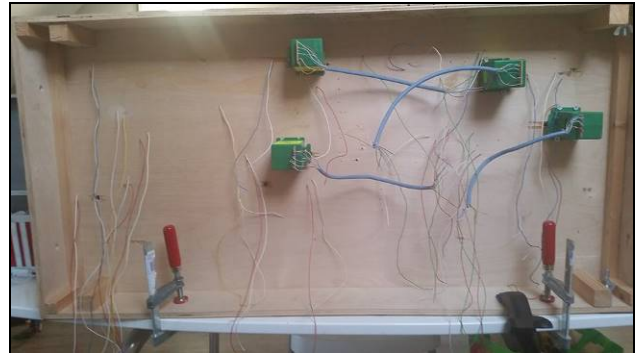
De testresultaten in droog cijfermateriaal zijn beschikbaar voor wie het interesseert. Het primitieve testbankje heeft nu al zijn waarde bewezen. Van twee Faulhaber 1524 motoren met verschillende as configuraties moest worden bepaald of ze gelijkwaardig waren. Dat was het geval en leverde twee gelijklopende N&W mallets met eindbestemming Engeland op.

*Hans Starmans*

## **NEW EASTBROOK KLAAR VOOR DERBY?**

Ter voorbereiding van de conventie in Derby ben ik begonnen met mijn derde New Eastbrook module aan te pakken. Daarvan doe ik regelmatig verslag over op Facebook. Omdat niet iedereen op Facebook zit volgt hier een kort overzicht van de voortgang.

Begin augustus eindelijk weer even puf gevonden om te starten met het aanleggen van vier tortoise wisselaandrijvingen en het herbedraden van module drie van New Eastbrook. Gelukkig nog 2,5 maanden voor de deadline. Een week later is module drie zo goed als technisch klaar en het werkt. Alleen nog de bedrading voor de schakelaars van de wissels en dan weer de sporen van ballast voorzien. Zodra dat klaar is maar eens verder met de scenery van New Eastbrook.



*De tortoise wisselaandrijvingen zijn aangebracht, nu alleen de bedrading nog op orde brengen.*

Eind augustus is module drie van New Eastbrook van ballast voorzien. Daarna verder met de gebouwen en overige scenery. Het "Freight house", gebouwd in 2001, is nodig aan reparatie toe... Het gebouw is overigens naar een voorbeeld in Dubuque gemaakt. Deels scratch, deels DPM modulaire delen. Blijft ook één van mijn favoriete gebouwen, vooral ook vanwege de grootte.



*Tijd om het Freight House te renoveren.*

Tussen alle (verhuis)stress door kan ik af en toe nog wat doen zoals het aanbrengen van gras met hier en daar wat extra schakeringen. Het resultaat zorgt dat ik steeds meer weer zin in de hobby krijg en het leuke is het creëren van een bepaalde sfeer op de modules....

Weer een belangrijk moment. Bak twee en drie aan elkaar gekoppeld.....en het werkt. Alle sporen getest. Bij een klein aantal wissels zal de frogjuicer een extra steuntje zijn.





Inmiddels begint het gras al aardig te groeien en wordt het tijd voor een grasmaaier.

Dit is de stand van zaken van mijn New Eastbrook module tot medio september.

Lars Erik Sodenkamp

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, modelbaan thuis of modelbanen op tentoonstellingen als ook van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's afkomstig van Hans Sodenkamp, gemaakt tijdens zijn vakantie in het zuidwesten van de Verenigde Staten. Het thema is rollend materieel van de "Atchison, Topeka & Santa Fe Railway". Ondanks dat deze maatschappij al bijna twintig jaar geleden (1996) is opgegaan in BNSF zijn er nog wel "sporen" te vinden zoals uit deze foto's blijkt.



De elders al getoonde Santa Fe boxcar in Victorville, California, in gebruik als opslag.



Achter de indrukwekkende Santa Fe stomer staat deze fraaie caboose gekoppeld, in Kingman, Utah.



Bijzonder is dat deze twee BNSF SD40-2's nog hun fraaie Santa Fe beschildering hebben bij vertrek uit Albuquerque, New Mexico.

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- NMRA British Region Convention, Derby, Engeland, 23 – 25 oktober.
- MSC Modelspoorbeurs, Emmen, 31 oktober.
- Houten digitaal, Houten, 12 december.



## 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. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende breedte maten mogelijk maar 40cm is standaard:



- De lengte van de (rechte) modulebak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt op 20 cm van de achterzijde van de module.

- 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 die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

## THE CABOOSE

Veel modelspoorders hebben als favoriete periode de jaren veertig en vijftig en dat geldt in zekere zin ook voor mij. Onlangs kwam bij Kalmbach een boek met de titel "Freight cars of the '40s and '50s" en natuurlijk mag die niet in mijn verzameling ontbreken.



Wat mij daarbij enorm aanspreekt is hoe die, gemengde, goederentreinen er toen ongeveer samengesteld waren. Ik ben voorstander van realistische modeltreinen en daarvoor is dit een mooie informatiebron. Dus als ik volgende keer bij de modelbaan een kritische opmerking plaats over de samenstelling van de (model)goederentrein dan weet je hoe dat komt ;-)

*Hans Sodenkamp*