



"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001

# Nieuwsbrief

Jaargang 15 Nummer 52, December 2015

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Toch een nieuwe tunnel onder de Hudson?	1
Kitbashing Atlas Helium Tank Cars	2
Transporteren van de carfloat	5
Herleggen spoor Jasperburg	8
Downtown Tuckerville	10
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	12

## The depot



Het jaar 2015 zit er (bijna) weer op. Toch wel een bijzonder PH&LF-jaar. Voor enkele leden niet alleen een Nederlands avontuur maar ook één of meer

keren naar het buitenland. Zelf ben ik tweemaal in Engeland geweest met de PH&LF. In maart een bezoek aan Bournemouth en in oktober een bezoek - dit keer met modules - aan Derby.

Er zijn in deze nieuwsbrief weer verschillende onderwerpen te lezen zoals bijvoorbeeld heliumtransport en de bouw van een "tugboat". Kortom, weer veel leesplezier gewenst met de 52<sup>ste</sup> PH&LF nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

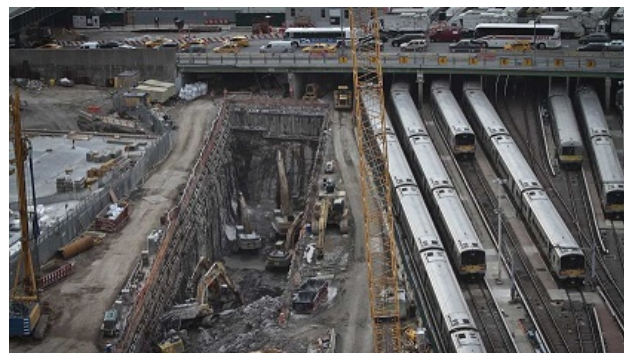
## Toch een nieuwe tunnel onder de Hudson?

Het lijkt inmiddels een vaste rubriek te worden, de ontwikkelingen rond een nieuw te bouwen tunnel onder de Hudson-rivier. Voor het eerst maakte ik melding in nummer 29 (november 2009) van de plannen voor een tunnel die in 2016 (!) dan geopend zou worden. Toen kwam in het nummer 35 (december 2010) het bericht dat de bouw vanwege de kosten - 7,5 miljard dollar - werd gestopt. Men was in juni 2009 met de voorbereidende werkzaamheden begonnen maar de feitelijke bouw van de tunnel was nog niet gestart.



Het tunneltracé naast de huidige spoortunnel onder de Hudson.

Wat is er sindsdien gebeurd? De capaciteitsproblemen door de huidige tunnels zijn niet opgelost maar werden verergerd door de Superstorm Sandy in oktober 2012. Toen is één van de twee huidige tunnelbuizen (North River Tunnels) overstromd en beschadigd. Dit en het feit dat de tunnels na honderd jaar gerenoveerd moeten worden in de nabije toekomst heeft geleid tot het besluit op 12 november 2015 om toch de nieuwe tunnels te bouwen. Het besluit is een overeenkomst tussen vier partijen (de staat New York, New Jersey, Port Authority en de federale ministerie van Transport) en staat bekend als de Gateway Development Corporation.



De werkzaamheden op Manhattan beginnen vorm te krijgen.



Door de nieuwe tunnel neemt de totale capaciteit toe van 23 naar 48 treinen per uur per richting. Het project omvat naast de bouw van de nieuwe tunnel en bijbehorende werkzaamheden ook het vervangen van de spoorbrug over de Hackensack-rivier in New Jersey en de herontwikkeling van New York Penn Station. Tevens ziet Amtrak dit project als een eerste stuk nieuw spoor voor een hogesnelheidslijn tussen New York en Philadelphia.

Hans Sodenkamp

### Kitbashing Atlas Helium Tank Cars

N.a.v. de oproep van Hans en Mathieu om materiaal aan te leveren voor de onvolprezen Nieuwsbrief wil ik proberen ook een duit in het zakje te doen en wel over de upgradering van de oude Atlas/Trix/Roco helium tank cars. Dit model werd al in 1969 door Atlas gemaakt en is naar de huidige maatstaven natuurlijk veel te grof uitgevoerd en klopt op een aantal punten ook niet.



Onder andere zijn de side beams en roofwalk veel te dik uitgevoerd, is er een vreemde uitsparing in de kopkanten van de shell om de truck-mounted Rapido koppeling de ruimte te geven en zijn alle ladders en handrails vast meegegoten. Maar de basis van het model klopt wel.



In de 4th quarter 2014 uitgave van de Warbonnet, het clubblad van de Santa Fe Railway Historical and Modeling Society, stond een artikel over de geschiedenis en HO kitbashing van deze wagens. Tot mijn verbazing wordt de N-schaal uitvoering met enige regelmaat op eBay aangeboden en ik besloot te proberen er een redelijk uitziend model van te maken.



### Eerst een klein beetje geschiedenis

In de Eerste Wereldoorlog werd op steeds grotere schaal gebruik gemaakt van luchtschepen. Na die oorlog volgde de ontwikkeling van commerciële luchtschepen. Meestal werd waterstofgas gebruikt maar dat was natuurlijk aardig brandbaar..... denk aan de ramp met de Hindenburg in 1937. Ook in de Tweede Wereldoorlog zouden de nodige luchtschepen/blimps worden gebruikt. Daarom experimenteerden het U.S. Army Air Corps en de Navy daarvoor al met helium als vervanger van waterstofgas. Bijna net zo licht, én onbrandbaar. Op een viertal plekken in Kansas, Oklahoma, Texas en New Mexico waren – als bijproduct van boringen naar olie en gas – heliumvoorraden gevonden. Het Bureau



of Mines bouwde op elke locatie een fabriek met railverbinding om het gas vervolgens per treinwagon naar een 20-tal Navy- en Armybases door het land te transporteren. In alle gevallen werd het eerste deel van de reis over de lijnen van de Santa Fe afgelegd. De periode waarover we spreken strekt van 1926 tot 1996 met de nadruk op het tijdvak 1940 tot 1970. En aangezien het timeframe van mijn baan 1950 tot 1960 is en de Santa Fe in Oklahoma als voorbeeld heeft is de link wel heel duidelijk.

Naast het eerder genoemde artikel in de Warbonnet (een scan is bij mij op te vragen als er belangstelling voor is) staat er ook een aardig stukje met veel foto's op internet via Google: A Portfolio of Helium Tank Cars 1926-1962.



Tot eind jaren 50 was de registratiernaam USNX; vanaf 1960 waren alle wagens geletterd voor het Bureau of Mines (MAHX) met nog een paar tijdelijk voor de Atomic Energy Commission (ATMX).

Het waren bijzondere wagens met een leeg gewicht van tussen de 105 en 115 ton.....en droegen daarom dan ook het opschrift DO NOT HUMP.

Het gas werd in de fabriek samengeperst tot 3000 psi, iets meer dan 200 atmosfeer. Zelfs bij die druk woog de lading niet meer dan 3000 pounds, ongeveer 1400 kilo. Afhankelijk van het wagen type hadden de wagens 28 of 30 cilinders.

#### **Kitbashing**

Zoals gezegd zijn de grootste problemen van het oude model de roofwalk, de kruisverbindingen eronder, de oversized side beams, de ladders/handrails en de niet natuurgetrouwe koppeling-uitbouw onderaan de kopeinden.

Allereerst heb ik de wagens gewoon een nachtje in de remolie gelegd. Vind ik nog steeds de beste paintremover die er is en ik heb nog nooit een bodyshell verknoeid. Met een oude tandenborstel de laatste restjes oude verf eraf geborsteld en er blijft een keurig schoon model over.

Vervolgens met een scalpel en een X-acto miniatuur beitel alle handrails en ladders van het model gesneden of geschraapt. Beetje bij beetje en neem de tijd, easy does it.....

De nieuwe ladders en handrails zijn van Gold Medal Models. De ladders eerst op lengte gemaakt en vervolgens op een klein stukje 2-zijdig tape geplakt voor het spuiten, de handrails gewoon aan de mal gespoten. Gaatjes voor de handrails voorboren (0,4mm) en daarbij de meegeleverde mal gebruiken. Pas na het spuiten van het model aanbrengen. Mijn favoriete manier van lijmen is een beetje Zap-a-Gap ACC op een styreen plaatje druppelen en vervolgens met een houten cocktailprikker voorzichtig een hele kleine hoeveelheid lijm op de goede plek aanbrengen.

De roofwalk is het simpelst op te lossen. De oude eraf halen en weggooien en vervolgens de gaten in de kruisverbindingen en de beide eindstukken opvullen met Evergreen styreenstaaf (lijmen).

Als dat goed droog is kan je met een motortool met stalen zaagblad vrij eenvoudig de verbindingen in de lengterichting onder de roofwalk er uit zagen samen met de zijkanten van de ronde "schijven" waar de oude roofwalk pinnen in zaten. De 2 dwarsverbindingen blijven dan recht en redelijk natuurgetrouw over. Tot 1955 hadden de wagens houten roofwalks. Die heb ik gemaakt uit een dun (0,25mm) plaatje styreen waarop 4 Evergreen strookjes (0,25 x 0,75mm) net naast elkaar zijn gelijmd. Idem zo voor de 2 dwars uitlopende gedeelten naar de ladders. Na 1960 hadden de wagens metalen roofwalks. Ik had nog 2 messing ets-exemplaren liggen, vermoedelijk Gold Medal Models.

De veranderingen bij de koppelingen zijn wat lastiger. Aangezien (bijna) al mijn wagens koppelingen aan de wagenbak hebben moest dat nu ook gebeuren. Dat is bij dit model wat gecompliceerder omdat deze wagens erg laag op de wielen staan en dus de hoogte van het kleine voor- en achterbordes zelfs nog net onder de bovenkant van de aanbevolen bovenkant van het koppelinghuis valt. Om het daaruit voortvloeiende bevestigingsprobleem op te lossen heb ik de beide uiteinden van de bodemplaat (vanaf de bolster met het truckpin gat) van de bodemplaat gezaagd (motortool met dun zaagblad en een vaste

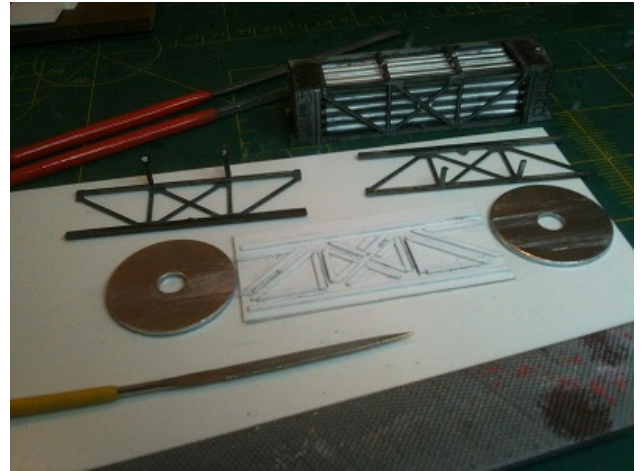


hand...) en vast in het uiteinde van de bodyshell gelijmd. Dan kan je een MT 1015 koppeling probleemloos op de goede hoogte vastlijmen en schroeven. Vervolgens met een scalpel en beiteltje de afzichtelijke oude koppelingombouw boven de eindbordessen weggesneden en de dan ontstane open gaten opgevuld met kleine dunne stukjes styreen. Hou de vrije ruimte voor de wielen goed in de gaten. De trucks zijn vervangen door MT Andrews trucks. Dat zou eigenlijk een zwaardere uitvoering moeten zijn met 3 verpakketten maar die zijn niet verkrijgbaar.....

De grootste uitdaging was het aanpassen van de veel te dikke side beams. Punt is dat de details aan de buitenkant in principe prima zijn. Er moet alleen 1 mm van de dikte af. Na lang wikken en wegen heb ik besloten om de side beams er gewoon in hun geheel uit te zagen.



De bodyshell wordt dus in 3 delen gezaagd, wederom met de vertrouwde motortool met dun stalen zaagblad. De zaagsnede is zo miniem dat je er na het weer aan elkaar lijmen van de delen nauwelijks wat van ziet. Vervolgens heb ik van styreen een malletje gemaakt waar de zijkant precies in past.



De 2 metalen ringen zorgen ervoor dat ik met een gewone grote platte houtvijl (op zijn kant) de hele binnenkant tot op de juiste hoogte/dikte kon wegvijlen. Dat moet natuurlijk wel met beleid gebeuren maar ging verbazingwekkend makkelijk. Bijkomend voordeel was ook dat de safety placard in het midden op de onderbalk nu ook opeens een keurige natuurgetrouwe dikte had..... Een nadeel was wel dat de tanks nu aan beide kanten 1 mm ruimte te veel hadden.

Door het bovenste deel van de 3 tankdelen middendoor te zagen en er een 2x2 mm styreen balkje tussen te lijmen is dat op te lossen. Deze noodgreep valt precies onder de roefwalk en is later nauwelijks zichtbaar. Helaas brak de tussenverbinding tussen de 2 zijkanten tijdens de vijlwerkzaamheden.



Maar als alles weer aan elkaar gelijmd is, is het een uiterst stevig model en zie je er niets meer van. Voordien heb ik trouwens de wagen op het goede gewicht (NMRA RP-20, ½ ounce + 0,15 ounce/inch, 1 ounce = 28 gram) gebracht door midden op de



bodemplaat wat extra lood te plakken. Ik heb jaren geleden bij de loodgieter een kilo 1 mm dik daklood op rol gekocht voor een habbekrats en daar heb ik nog steeds plezier van. Met een Stanley mes kan je het makkelijk snijden. Een briefweger doet de rest.



Dan moet het model nog gespoten worden. *Battleship gray* is de goede kleur. Ladders en handrails zwart. Houten roofwalk heb ik *railtie brown* geverfd.



Decals tot slot: Alain Kap heeft masters gemaakt in HO. Die kan je vinden via Google op internet: Alain Kap, Decals for AHM Helium Tank Car. Dan kom je trouwens op de site van de Santa Fe Railway Historical and Modeling Society, voor de ECHTE liefhebber. Van de masters heb ik in Engeland N-schaal decals laten maken. Voor belangstellenden heb ik nog een aantal sets beschikbaar tegen kostprijs.



Er rijden nu 4 wagens van dit bijzondere type rond op mijn baan met een duidelijke link naar de Santa Fe. Als iemand vragen heeft ([djblik@hotmail.com](mailto:djblik@hotmail.com)) dan hoor ik dat graag.

*Dirk Jan Blikkendaal*

## Transporteren van de carfloat

In de nieuwsbrief van april dit jaar heb ik een stuk geschreven over de bouw van mijn carfloat. Om deze carfloat te transporteren van A naar B heb je een tugboot (sleepboot) nodig. Dus ja wat ga je dan doen? Snuffelen op internet, zoeken naar een bouwmodel van een tugboot. Om deze in de schaal 1:160 te vinden is iets minder gemakkelijk. Ik heb één model kunnen vinden dat mij aansprak en deze was van Sylvain. Het zou wel heel gemakkelijk geweest zijn om deze te bestellen, in elkaar te frutten, kwast erover en klaar is Rob. Nee, dat is niet wat ik wilde dus zelf bouwen, makkelijker gezegd dan gedaan maar ja ik ben er aan begonnen en ik moet zeggen: het resultaat is verdienenstelijk.

Tijdens de bouw van de carfloat was ik al begonnen met de ruwbouw van de romp van de tugboot. Nu klinkt ruwbouw erg imposant maar dat was het niet, het was meer een blokje hout modelleren tot een bruikbaar voorwerp in de vorm van een romp. Deze was nodig om wat verhoudingen uit te puzzelen maar ook leuk voor de show.



De verdere bouw van de tugboat heeft stil gelegen totdat de bouw van de carfloat zo goed als klaar was. Het is begin maart als ik herstellende ben van een hernia en al enig tijd thuis ben en mij stierlijk verveel en nog veel pijn heb met alles wat ik doe of juist niet doe. Maar ja, de dag doorbrengen met 10 min zitten, 10 min liggen, een stukje proberen te lopen enz. enz., dat gaat het niet worden. De frustratie slaat toe en ik moet wat gaan doen maar alles wat ik wil of doe is zwaar en erg pijnlijk. Maar goed, ik ga dus modelbouwen in hele kleine stapjes telkens als ik dus even ga zitten. En zoals al zo vaak gezegd: modelbouw ontspant en doet tijd enz. vergeten. Zo is het dus dat telkens als ik voorzichtig aan het fröbelen ben en ik toch wat ontspan, het de pijn enigszins iets verzacht zodat het langzaam aan beter gaat, en de tijd dat ik zit telkens iets langer wordt en dus de bouw van de tugboat telkens iets verder gaat.

Maar goed, even terug naar het begin. Ik had dus een ruwbouw romp gemaakt. Deze is gemaakt uit een stuk vurenhout en bijna alles hierna is gemaakt van styreen. Nu is algemeen bekend dat hout en styreen niet zo gemakkelijk met elkaar verlijmen, daar moest dus een oplossing voor gezocht worden. Om dit probleem op te vangen heb ik het dek ook van styreen gemaakt, het dek is uiteindelijk met een constructielijm aan de vurenhouten romp gelijmd. Het uittekenen van diverse zaken zoals wanden langs het gangboord, de boeg, het achterstevan, en de kajuit, deze moeten allemaal in de glooiing van het dek meelopen om zo netjes mogelijk aan te sluiten. Om dit uit te tekenen gebruik ik ivoorkarton, dat is stevig en niet dik dus goed te knippen en in model te houden om zo weer het een en ander aan elkaar te plakken of verder af te tekenen. Als al deze delen netjes op maat zijn teken ik ze over op styreenplaat. Voor de boeg en achterstevan heb ik diverse delen van 2mm styreenplaat op elkaar gelijmd. Na het drogen van de lijm heb ik er de vorm op afgetekend en dit met een hobbyzaagje grof in model gezaagd. Daarna ben ik deze met de dremel in model gaan schuren en slijpen.



Om de ronde vorm van de kajuit netjes te kunnen buigen heb ik hier ook een mal voor gemaakt uit vurenhout. Voor de zijwand van de kajuit gebruik ik styreenplaat van evergreen metal siding 030"spacing. Hierop heb ik de mal overgenomen die ik al eerder heb gemaakt uit ivoorkarton. Na de wand uitgesneden te hebben heb ik deze verwarmd met een föhn op de warmste stand en om de mal gebogen. Vooraf heb ik op de houten mal en de kajuitwand het midden afgetekend om zo goed uit te komen met de glooiing in het dek. Als dit allemaal pas is gemaakt is het tijd om de gangboordwanden, boeg en achterstevan op de romp te verlijmen. Een klusje dat veel makkelijker lijkt dan het is. Dit heeft mij dan ook wel even tijd gekost voor ik tevreden was.

Nu is het tijd voor het dak van de kajuit. Deze is niet zo moeilijk. Zet de kajuit op een plaatje 0,5mm styreen en dan rondom 2mm groter aftekenen, uitknippen en het dak vastlijmen op de kajuit. Dan volgt de stuurhut. Ook voor deze heb ik een mal gemaakt van vurenhout.





Eerst moet ik de totale hoogte van de stuurhut bepalen inclusief de ramen. Deze moet zo hoog zijn dat je bij de carfloat over de wagons heen kunt kijken. Dus alles op elkaar zetten inclusief de carfloat met wagons ernaast om zo een realistische hoogte te krijgen. Nu de hoogte is bepaald maak ik de stuurhut van het zelfde materiaal en op de zelfde manier als de kajuit. Een stuurhut heeft rondom glas, allemaal kleine raampjes met allemaal kozijntjes. Deze heb ik gemaakt door allemaal losse stripjes styreen op elkaar te lijmen waarna ik deze weer op een stukje transparant materiaal heb gelijmd. Na goed drogen ook deze enigszins warm gemaakt en om de mal heen gebogen. Na alles gelijmd te hebben is er ook voor de stuurhut het dak gemaakt. Tijdens het bestuderen van diverse foto's bleek het dak van de stuurhut redelijk bol te zijn met schuine zijden dus dat werd druk vijlen en schuren op het toekomstige dak. Na er een behoorlijke tijd met vijl en schuurpapier in de weer te zijn geweest is het gewenste resultaat bereikt op een stukje styreen dat dak genoemd mag worden en dus ook verlijmd mag worden met de stuurhut.

Tussen alle droogtijden van lijm en afkoelen na verwarmen is er ook met de romp nog het nodige gebeurd. Ik heb deze geheel in de plamuur gezet en strak geschuurd. Na diverse malen plamuren en schuren is ook de romp naar wens. Ondertussen ben ik met dit stukje huisvlit alweer 25 dagen bezig. Ja, elke dag een stukje is ook een groot stuk.

Ondertussen ben ik begonnen met de schoorsteen, ook deze heb ik gemaakt uit styreenplaat van 2mm dik waarvan ik diverse stroken op elkaar heb geplakt. Na het drogen van de lijm ben ik deze ovaal gaan vijlen en schuren. Op de schoorsteen ligt ook een pet waar diverse pijpenwerk uitsteekt voor de afvoer van b.v. rookgassen. Ook een stoomfluit mag aan de schoorsteen niet ontbreken en is aangebracht net als de borden voor het maatschappijlogo. Langzaam krijgen de belangrijkste delen die een Tugboat moeten gaan voorstellen hun definitieve vorm en wordt het tijd om al deze delen samen te lijmen maar niet eerder dan dat de kajuit en stuurhut een kleurtje hebben gekregen aan de binnenzijde. Ik heb er nog diverse patrijspooten op aangebracht en deuren op de kajuit welke zijn voorzien van grepen en handels. Ook zijn de scharnieren niet vergeten welke ik heb gemaakt van dunne strookjes aluminium. Het voordeel van dat materiaal is dat je er heel gemakkelijk reliëf in aan kunt brengen.



Om zware schepen te kunnen slepen staat er achter de kajuit het sleepjuk en om aan te meren of een Barge dan wel een Carfloat te kunnen verslepen op de zijkant van de Tugboat gebruik je de bolders. Ook deze heb ik zelf gemaakt uit rond styreen. Eerst verwarm ik met een aansteker het uiteinde van het stukje rond styreen. Dit bolt iets op en zet iets uit door de warmte en hierdoor krijg je de typische vorm die bij vele bolders gebruikelijk is. Deze snijd ik op maat af en zo maak ik ook de volgende. De tijd en manier waarop je het ronde styreen verwarmt bepaalt de vorm, dus om zoveel mogelijk gelijken te krijgen is enige oefening wel even gewenst maar het resultaat is erg grappig.

Als al de bolders op maat zijn gemaakt verlijm ik deze aan de boeg en de den. Hierna is ook de kajuit op het dek gelijmd en de stuurhut op de kajuit gelijmd. Het begint nu op een Tugboat te lijken zonder kleur. Om toch wat beeld te krijgen hoe alles er straks uit moet gaan zien heb ik de Tugboat eerst maar eens in de verf gezet. Het resultaat valt mij niet tegen.

Ondertussen ook maar eens verder gaan kijken wat ik allemaal nog op en aan de Tugboat moet gaan maken. Een schijnwerper is dus o.a. ook nodig, maar hoe maak ik die zo klein? Na wat denkwerk maar eens geprobeerd of je styreen ook kunt afdraaien. Maar ja, ik ben niet in het bezit van een draaibank dus dat wordt lastig. Gelukkig is Robbie niet voor een gat te vangen en dus de Dremel ingespannen in een Jobber (mini variant van de Workmate), in de dremel dus een stukje rond styreen en proberen een sokkel te draaien uit het styreen. Na de eerste poging bleek al dat de styreen op deze manier te warm wordt en dus smelt. Na nog een aantal pogingen en de tijd van bewerken steeds iets korter maken is het toch gelukt om een stukje draaiwerk af te leveren. Uit het zelfde stukje styreen stafmateriaal is ook de grote lamp wat de schijnwerper moet voorstellen gemaakt. Door deze met een klein stripje samen te lijmen en een mooi verfje er over lijkt het heel sterk op wat mijn idee was van een schijnwerper.



Een reddingssloep mag natuurlijk niet ontbreken. Uiteraard word deze ook zelf gemaakt door laagjes styreen op elkaar te leggen die elke keer een stukje kleiner worden maar wel al grofweg de omtrek vorm van de sloep hebben. Het bewerken van dit hompje styreen vergt het nodige vingergevoel. Het sloepje is immers maar 10mm lang en 4 mm breed. Na deze in vorm te hebben gesmeed heb ik er mooie stootranden en een middenspannd op aangebracht. Het lijkt nu net een echte sloep.



Tot hier ben ik ongeveer met het bouwen van mijn zelf ontworpen Tugboat. Alles is uit de hand gemaakt zonder een bouwtekening. Wel heb ik heel veel foto's en video's bekeken. Het vele zoeken op het www heeft aardig wat informatie opgeleverd maar vooral de twee mooie boeken uit de collectie van Hans Sodenkamp met mooie foto's van toen en nu hebben de Tugboat gemaakt tot wat zij nu is. Een mooie tugboat die al helemaal af is kan ik helaas nog niet tonen, zij ligt immers nog op de scheepswerf om afgebouwd te worden. Voor alle foto's: kijk op mijn facebook-pagina

in het album Tugboat N-scale 1:160

[https://www.facebook.com/rob.draaisma/media\\_set?set=a.831131053611962.1073741838.100001452252088&type=3](https://www.facebook.com/rob.draaisma/media_set?set=a.831131053611962.1073741838.100001452252088&type=3)

Mocht je na dit gelezen te hebben zelf zin krijgen in bouwproject, veel plezier en niet te snel opgeven, dat geeft mooie resultaten.

*Rob Draaisma*

### Herleggen spoor Jasperburg

Meestal ontstaat bij mij na een beurs een modelbouwdip. Dit keer is het anders. Na de bijzonder geslaagde beurs in Derby kwam ik terug met ideeën om de tentoongestelde modules te verbeteren. Op de beurs zelf hebben de modules prima voldaan. Het enige minpunt was dat ik de perrons iets te veel naar het grote voorbeeld had gemaakt. Bij N-spoor blijkt men namelijk toch een iets grotere marge te hanteren waardoor een enkele lok moeizaam langs het perron reed. Gelukkig waren er nog andere sporen waardoor het een niet al te groot probleem was. Sterker nog, het bleek juist een extra dimensie te geven omdat treinen over verschillende sporen verder konden rijden.







Thuisgekomen was het aanpassen van het perron prioriteit één. Omdat ik dan toch bezig was kon ik die ene wisselcombinatie er ook uit halen die geen functie meer had. Ook bleek op een module het ene spoor een fractie lager te liggen dan het andere. Dit werd veroorzaakt doordat bij de aanleg kunststof schuim is gebruikt in plaats van kurk. Kortom, ik ben begonnen om de hoofdsporen opnieuw te leggen. Na acht jaar dienst zijn de oude sporen dan ook opgebroken. Het kunststof schuim is verwijderd en vervangen door een plaat triplex.



Voordat de rails opnieuw gelegd wordt is deze plaat geschilderd waardoor het hout niet kan kromtrekken als gevolg van het aanbrengen van de ballast. Ik ga daarbij tevens dezelfde ballast gebruiken als die Lars Erik gebruikt voor zijn New Eastbrook modules waardoor alles als één geheel overkomt. Tevens schilder ik mijn rails-zijkanten nu wel. Hoewel ik nog niet klaar ben zit er sinds ik begonnen ben eind oktober voortgang in. Ik wil de Jasperburg-modules dan ook gereed hebben voor de "try-out" ergens in

april 2016 en kunnen gebruiken op de Jamboree voor 2016 in Duisburg.



*Hans Sodenkamp*



## Downtown Tuckerville

Het is al weer bijna een jaar geleden toen ik besloot dat ik iets zou gaan doen met het thema Midwest. Aanvankelijk ging het om enkele T-Trakmodules, maar uiteindelijk besloot ik om het thema uit te beelden op twee oNtrak-modules. Tevens besloot ik dat alles scratchbuilt moest worden. Ik had nog een grain elevator over van mijn voormalige module East Tuckerville. Ook had ik een hoekgebouw liggen dat ik ooit had geknutseld voor een 'ooit-te-bouwen-Midwest-module'. Kan-ie nu eindelijk eens gebruikt worden waarvoor-ie bedoeld is!



*Dit tankstation heb ik ooit gebouwd voor een vaste New Haven-modelbaan thuis, maar kan nu mooi dienst doen in Tuckerville.*

Scratchbuilden gaat langzaam. Ik ben inmiddels wel behendig in het ontwerpen van een gebouw (in feite is het niet veel meer dan een doos met een dak), maar het in elkaar zetten kost best veel tijd. Je moet immers alles zelf uitsnijden en op maat zien te krijgen. Vooral het stationsgebouw kostte me heel wat hoofdbrekens.



*Vervallen winkelpandjes zijn een ideaal object voor de modelbaan.*

Op dit moment heb ik de meeste gebouwen in elkaar gezet. Ik wil nog een fabriekje (ik ben er echter nog niet over uit wat voor een het moet worden), en misschien moet er nog een winkelpand bij. De modules moeten niet te vol worden, want ze beelden een Midwest-stadje uit dat zijn beste tijd gekend heeft: het stadscentrum is leeg aan het lopen, winkels sluiten, en onkruid neemt de straten over. Een bruisend centrum met talloze bloeiende winkeltjes is dus niet aan de orde.



*Net als het grote voorbeeld zit ook hier een postkantoor in het hoekpandje. Rechts heb ik een Piggly Wiggly ondergebracht.*

Het enige bouwwerk dat ik niet zelf heb gebouwd, is de ronde, stalen graansilo. Ik zag het niet erg zitten om een ronde silo te maken en vond een prima compromis in het bouwsetje van Rix. Hierin zitten twee kleine silo's, maar ik vond ze wel erg klein dus ik heb ze op elkaar geplaatst. De graanlift moest wel een stukje verhoogd worden, en met wat styreen ging dat prima.



*De oude graansilo van East Tuckerville heeft een nieuwe (maar flink verroeste) stalen silo gekregen.*



Ook de pijpen waar het graan doorheen gaat, moest ik zelf maken. De meegeleverde exemplaren waren namelijk niet erg handig. Met wat ronde styreen-strips heb ik de pijpen zelf in elkaar gefruitseld.



De twee modules met alle gebouwen.

Met bijna alle gebouwen gereed, denk ik dat het nu eens tijd wordt om de rails te gaan leggen. Uiteindelijk moeten de bakken klaar zijn vóór Hilversum.

*Mathieu Hamelers*

## The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Knutselweekend in april, n.t.b.
- 'Station N-spoor', 28 en 29 mei, Dudok Arena te Hilversum.
- Summer Jamboree GermaNtrak, 26 t/m 29 mei, Duisburg.

## 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

Soms moet je niet te lang wachten met het uitvoeren van je plannen. Zo had ik jaaaaren geleden het plan opgevat om een module met een carfloat te bouwen.



Een vaag ontwerpje, een mooi boek en een hoop gedroom verder heb ik dus

niets van dit plan gerealiseerd. Maar anderen hebben dit inmiddels wél gedaan: eerst ging Wim een carfloat

bouwen, en nu doet de Draai het nog eens dunnetjes over. Tsjja, dat gedraal was niet zo handig van me, want nu hebben anderen al de show gestolen met dit geweldige thema....

Daarom moet ik nu lekker doorpakken met mijn Midwest-modules. Want voor je het weet komt iemand anders ook op het idee om zoiets te maken. Gelukkig hebben we niet al te veel liefhebbers van die regio in ons midden, dus dat scheelt. Maar toch.... Een beetje opschieten maar.....

*Mathieu Hamelers*