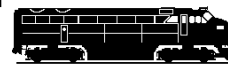




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 11 Nummer 40, maart 2012

THE SWITCHING YARD

The depot	1
NOUPT	1
De PH&LF als club	2
Brookville Equipment Corporation	3
Mountains....	6
New Eastbrook, part II	7
PH&LF op Rail-2012	9
Van West Detroit naar New Eastbrook	10
Jurassic Park: de PRR L5	11
Ramen maken met Excel en verf	12
The Timetable	14
PH&LF Guidelines	14
The caboose	14

THE DEPOT



Het nieuwe jaar begint alweer wat aan glans te verliezen. Maar de gemiddelde PH&LF'er maakt daar niet om. Of het nu gaat om het maken van ramen of

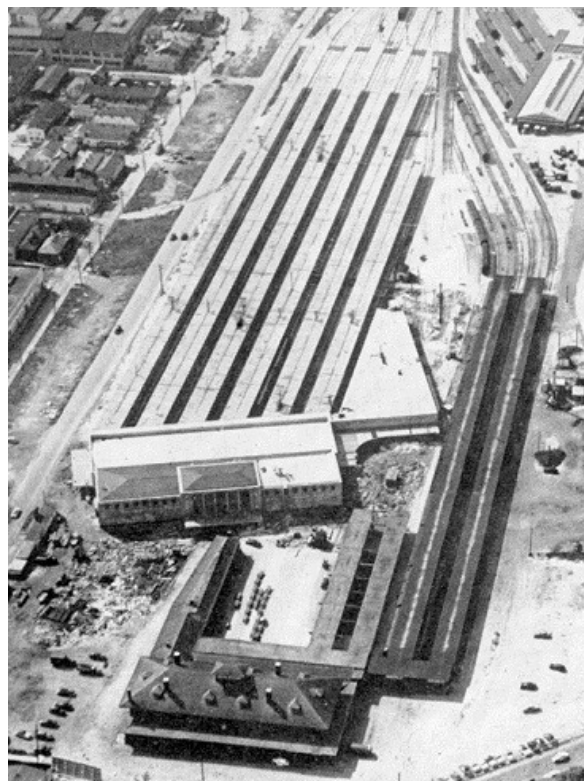
bergen. Ook zijn er ook weer de nodige wetenswaardigheden die gedeeld moeten worden. Daar is deze nieuwsbrief weer een mooi resultaat van. Toch lijkt het alsof slechts een beperkte groep actief is. Daar geloof ik eerlijk gezegd niet zo in. Blijkbaar sta ik daar niet alleen in. Zie daarvoor het artikel van de "chair" over "De PH&LF als club".

Hans Sodenkamp

NOUPT

Achter deze lettercombinatie gaat een station schuil. Eén van de laatste grote nieuwe passagiersstations in de Verenigde Staten voor de komst van Amtrak, namelijk New Orleans Union Passenger Terminal. In 1945 richtte de burgemeester de Railroad Terminal Board op om met de verschillende spoorwegmaatschappijen te komen tot één nieuw hoofdstation. De bedoeling was om daarbij verschillende gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen op te heffen. Op 22 oktober 1947 werd dan ook een overeenkomst gesloten tussen de gemeente, acht verschillende spoorwegmaatschappijen (Illinois Central, Kansas City Southern, Louisville & Nashville, Missouri Pacific, Southern, Southern Pacific, Texas &

Pacific Railroad en Public Belt Railroad) en werd de Union Passenger Terminal (UPT) Committee opgericht die verantwoordelijk werd voor de bouw van het nieuwe station.



Het nieuwe station in aanbouw terwijl het oude Union Station nog gebruikt wordt.

Het station is in 1949 ontworpen door een plaatselijk architectenbureau. Om de toegang tot het station te verbeteren werd het New Basin Canal gedempt. Op 8 januari 1954 werd met de komst van de Southern Pacific 'Sunset Limited' uit Los Angeles het station geopend. De eerste trein die vertrok van het 12 perronsporen tellende station was de 'Panama Limited' van de Illinois Central naar Chicago. Kort na de opening kon het nabij gelegen uit 1892 gebouwde Union Station worden gesloopt. De bouw van het station heeft totaal \$2.225.000 gekost en werd dagelijks gebruikt door 44 passagierstreinen.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Aankomst van de Sunset Limited op 8 januari 1954.

Helaas is het station in de nadagen van het passagiersvervoer per trein geopend. In de jaren zeventig zijn twee sporen ingekort om ruimte te maken voor de Greyhound Lines Intercity busterterminal. Tegenwoordig wordt het station door Amtrak gebruikt als "southern hub". Slechts drie treinen komen tegenwoordig in het station, de 'Sunset Limited' (New Orleans – Los Angeles), de 'City of New Orleans' (New Orleans – Chicago) en de 'Crescent' (New Orleans – New York). Gemiddeld zijn er dagelijks 550 passagiers.



Vertrek van de Sunset Limited in 2008.

Het station speelde tijdens de Orkaan Katrina nog een bijzondere rol. Het station heeft de orkaan doorstaan en werd korte tijd ingericht als gevangenis.

Tot slot wil ik nog wijzen op de bijzonder fraaie HO-baan, de fictieve Mississippi Alabama & Gulf, waarin het station een hoofdrol speelt.



Het bijzonder gedetailleerde en fraaie NOUPT in schaal HO.

Zie voor meer informatie en foto's:
www.magnoliaroute.com

Hans Sodenkamp

DE PH&LF ALS CLUB

De PH&LF bestaat dit jaar in juli alweer 11 jaar en dus bestaat deze club al weer een tijd. Ik noem expres het woord 'club' omdat dit terecht door velen zo gezien wordt. De doelstelling van de PH&LF is ooit duidelijk omschreven en heb ik al vaker vermeld: een club voor mensen die door middel van individuele modules een grotere modelbaan naar Noord-Amerikaans voorbeeld opzetten op publieke evenementen, beurzen en besloten bijeenkomsten.

De laatste tijd vraag ik mij echter af wat eigenlijk de bedoeling van een club is. Dus de Dikke van Dale er eens bij gepakt: **club de;** v(m) -s 1 besloten gezelschap of kring; sociëteit 2 vereniging tot beoefening van sport, ontspanning enz. 3 uitgaansgelegenheid waar op dance, house e.d. gedanst kan worden 4 golfstok. Wat dat betreft duidelijk betreffende het besloten karakter, echter elders vond ik een beter passende omschrijving: **club,** Uitspraak: klup de -woord (mannelijk) clubs Zelfst. Naamw. 1 georganiseerde groep mensen met dezelfde belangstelling, sport of hobby 2 enige mensen bij elkaar.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Wij zijn dus een besloten gezelschap met dezelfde belangstelling. Waar wil ik nu naar toe, vraag je je misschien af? Mijns inziens is het doel van een club ook om deze belangstelling op een actieve manier te delen, iets wat ik in de omschrijvingen tot op heden niet terug vond. Mogelijk dat dat de rust binnen de PH&LF verklaart. Rust? Ja, rust. Een aantal leden houdt regelmatig contact door lokaal afspraken te maken en soms hebben we een grote beurs en een klusdag waar we elkaar zien. Prima initiatieven en goed dat het gebeurt. Maar tussen deze hoogtepunten vind ik het opvallend rustig, eigenlijk te rustig voor een club. We hebben een prachtige nieuwsbrief zoals het exemplaar dat je nu weer leest, maar ook hier wordt er door een beperkt aantal leden en gelukkig ook niet-leden van de PH&LF copy aangeleverd.

Maar waar zijn al die andere leden van de PH&LF mee bezig? Zien we daar iets van terug op het mooie forum, <http://www.amerikaanse-treinen.nl/website/>, dat er is? Nee eigenlijk ook niet (meer). Via de PH&LF Facebook dan, <http://nl-nl.facebook.com/pages/PHLF-Railroad-Association/165877130106637>? Nee, ook weer een kleine club die daar wat nieuws brengt. Houden we elkaar dan via e-mail op de hoogte van waar we mee bezig zijn? Nee ook niet echt. Dus in feite klopt de omschrijving van club op zich wel: een besloten groep mensen met dezelfde belangstelling, want er wordt niks gezegd dat je binnen een club er ook actief onderling iets mee doet. Maar toen de PH&LF werd opgericht was dat wel de bedoeling.

Dus ik wil alle PH&LF'ers vragen om wat vaker van je te laten horen waar je mee bezig bent, hoe klein het project of de voortgang daarvan ook is. Maak hierbij gebruik van de Nieuwsbrief, het forum, Facebook, de e-mail of welke wijze dan ook, maar laat actief wat van je horen. Ga lekker aan de slag met de bouw van een module, een gebouw etcetera. Als je even een drempel daarvoor moet nemen, geen probleem, daarvoor heb je een club met leden die je kunnen ondersteunen en informatie kunnen geven. Als de leden het maar weten.....

Lars-Erik Sodenkamp

BROOKVILLE EQUIPMENT CORPORATION

Tussen het geweld van de grote jongens EMD en GE zijn er ook kleinere fabrikanten te vinden. Hun oplages beperken zich tot enkele locs, maar dat maakt het niet minder interessant. Eén van die 'kleintjes' is de Brookville Equipment Corporation uit Pennsylvania.

Geschiedenis

De ontstaansgeschiedenis van dit bedrijf is nogal origineel. In 1918 begon een Ford-dealer met het installeren van spoorwegwielen onder vrachtwagens. Met dit nieuwe bedrijf – Brookville Locomotive Works – hoopte hij de voordelen van het goedontwikkelde spoorwegnet te kunnen benutten. Al snel werden er locomotieven gebouwd, zowel met benzine- als met dieselmotoren. Het ging voornamelijk om locs voor industrieel gebruik zoals logging, plantages en fabrieken. Daarnaast maakte het bedrijf ook andere voertuigen, zoals flat cars, ziekenwagens en schoolbussen.



Een Brookville "critter".



Het bouwen van materieel voor de mijnbouw - zowel railgebonden als weggebonden trekkracht - werd voor Brookville steeds belangrijker. Nog steeds is dit een van de pijlers van het bedrijf.



De kleine Brookville gas-mechanical en een caboose tentoongesteld in Currie, MN.

Brookville heeft tegenwoordig drie divisies:

- mijnbouw: productie van locomotieven en wegvoertuigen t.b.v. de mijnbouw en tunnelbouw.
- trams: restauratie en modernisering van oude(re) trams; bouw van nieuwe 'oude' trams; ontwikkeling van een compleet nieuw tramtype.
- rangeerlocs.
- locomotieven.

Op die laatste categorie ga ik wat dieper in.

Zoektocht

De catalogus van Brookville is niet erg dik. Een handvol locs en dan heb je het wel gehad. Overigens is het nog een heel gedoe om er achter te komen wat men nu precies aan materieel aanbiedt. De informatie op de site van Brookville is nogal onduidelijk en erg beknopt. Wikipedia vermeldt wel het een en ander maar doet dit niet erg uitgebreid; bovendien mist er info. Ik heb vooral gebruik gemaakt van de website van Green Rail News, maar ook daar ontbreekt soms informatie. Kortom: het was een hele zoektocht!

BL20GH

De BL20GH is een reizigerslocomotief. Bij Metro-North rijden 12 van dit type locomotieven. De helft hiervan is overigens in bezit van de Connecticut Department of Transportation en rijdt rond in de oude huisstijl van de New Haven.



BL20GH, 28 augustus 2008, Waterbury. De locs zijn gekocht door de Connecticut Department of Transportation, worden gereden door Metro-North, en zijn geschilderd in het New Haven-kleurenschema.

BL20G

Deze loc is een broertje van de BL20GH. Door het ontbreken van de zogenaamde 'Head End Power' is deze loc niet bedoeld voor reizigerstreinen maar voor het goederenvervoer of werktreinen. Staten Island Railway heeft 4 stuks in bezit.



BL20G van de Staten Island Railway, 12 maart 2009.



BL36PH

Deze loc is in het echt nog niet te zien, maar forensenmaatschappij Tri-Rail uit Miami heeft er al wel 10 besteld. Deze maatschappij heeft tevens een optie op 17 extra locs.



De BL36PH, een locomotief waarvan alleen nog een tekening voorhanden is.

BL14CG

Van dit type zijn er enkele gebouwd op bestaande frames en enkele zijn geheel nieuwbouw. Zo bezit de Buffalo & Pittsburgh Railroad enkele modellen waarbij gebruik is gemaakt van oude EMD-switchers, zoals een NW2 van de Rock Island.



Een BL14CG van de Buffalo & Pittsburgh. Oorspronkelijk is dit een SW1200 van EMD, gebouwd in 1954.

De units van Metro-North echter zijn volledig nieuw gebouwd door Brookville.



De BL14CG van Metro-North.

De BL14CG maakt deel uit van de zogenaamde CoGeneration-serie. Dit type locs heeft meerdere motoren en kan daardoor veel efficiënter de benodigde trekkraft leveren. Ze zijn zuiniger, en ze voldoen ook aan strenge milieu-eisen voor spoorwagematerieel.

BL20CG/BL21CG

Voor het prototype van deze serie is gebruik gemaakt van een GP38 van de Maine Central. De loc dient als demonstrator. Net als bij de BL14CG is ook in deze loc gebruik gemaakt van het CoGeneration-concept.



De demonstrator van Brookville.

Central California Traction heeft deze locomotief in november 2011 overigens overgenomen.



De demonstrator in de kleuren van de nieuwe eigenaar, de Central California Traction.

Op de website van Brookville staat deze loc trouwens vermeld als de BL21CG. Op zich wel zo logisch, want het getal staat voor het aantal HP's, en met drie motoren van 700HP per stuk is het getal '21' logischer dan '20'.

BP4

Ook bij deze locomotief is een GP38 gebruikt. Norfolk Southern heeft de loc in 2009 zelf omgebouwd tot een battery-powered unit. Dit project is gedaan in samenwerking met Brookville, Penn State University en enkele overheidsdiensten.



De BP4 (NS nr. 999) in Rose Yard, Altoona, 1 oktober 2009.

In plaats van een dieselmotor bevat de loc een aantal accu's die een vermogen van 1350 HP kunnen leveren. De accu's moeten regelmatig worden opgeladen aan een 'stopcontact', maar krijgen ook energie teruggeleverd van het remsysteem.

Kits

Brookville biedt ook kits aan om bestaande locomotieven te voorzien van CoGeneration-technologie. De bouwpakketten bestaan uit drie

modules. De koper kan deze zelf inbouwen in oudere locomotieven.

Tot slot

Brookville is geen bouwer van grote aantallen locomotieven zoals EMD en GE. Ze richten zich vooral op een klein segment van de markt, namelijk zuinige en milieuvriendelijke roadswitchers en reizigerslocs. Ik denk dat vooral de mogelijkheid tot hergebruik van oudere locs ideaal is voor maatschappijen die niet veel geld te besteden hebben, zoals shortlines.

Wanneer zou het eerste N-schaalmodel worden uitgebracht?

Mathieu Hamelers

MOUNTAINS....

'I was born in a valley of bricks', zongen The Nits al jaren geleden, want Real Mountains of pukkels die daar op lijken, die hebben wij niet. Daarvoor moet je minimaal 18 uur in je auto doorbrengen (rijdend wel te verstaan) om je aan de rotsblokken te vergapen in Sjermany, France of Italië. Maar... wij zijn modelbouwers, dus als Mohammed niet naar de berg kan, komt de berg gewoon naar hier.

Ik heb over dit 'wonder' middel al eerder de loftrumpet afgestoken maar dat werd me vooral door een heerschap uit Lunetten niet in dank afgenomen. Bergen, die maakte je van kilo's Fimo-klei met wat hulp van schuimplaat! Nadat ik wat argumenten aandroeg waarom het ook anders kan, werd de heer T. vilein en begon verbaal om zich heen te meppen (*de BL 2 is een gedrocht, zo, nou u weer dude*) Ik heb het dus even laten rusten, en daarom waag ik nu een nieuwe poging om mijn manier van bergen bouwen onder jullie aandacht te brengen.

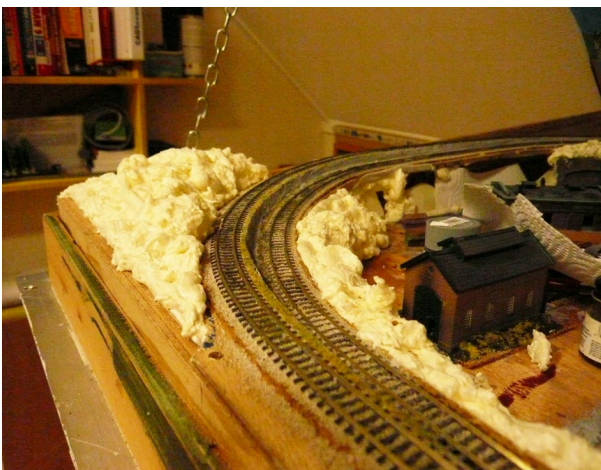




Purschuim! Wat zeg je nu dude? Ben je helemaal van de ratten besnuffeld! Nee hoor, let me continue. Inderdaad, het traditionele 'Puren' is waardeloos. Om de volgende reden. De toestroom van het schuim is niet te regelen en er komt een constante dikke stroom vloeibaar schuim uit. Het product zelf is geweldig, de manier van aanbrengen 'sucks'.



Daar is men in de bouw ook al een aantal jaar achter en daar heeft men een professionele purschuimspuit voor ontwikkeld. Die tot op een ½ mm nauwkeurig in gebruik is. Je kunt er gelijk een banketbakker prachtig dunnen laagjes mee aanbrengen, maar ook een hele berg volschuimen. Je hebt de unit als een pistool in je hand en nauwkeurig werken is een whistle from a nickel, of zo iets. De mogelijkheden zijn ongekend.



En daar zit nou juist de crux, in de 'doe het zelf' winkels, de vreselijke Gamma's van deze wereld (oh, u wilt drie schroefjes meneer? Nee dat gaat niet, u moet er 20 kopen en de rest... die gooit u maar weg...), zijn alleen de spuitbussen te koop die in een keer leeggespoten moeten worden.



Na uitharding (circa 8 uur) eenvoudig in model zagen met het blad van een ijzerzaag

Bouwmaterialengroothandels verkopen echter een losse spuitkop en aparte patronen (zie foto) En daar kun je echt als modelbouwer mee toveren. De meesten hebben mijn modules gezien en de bergen zien er (ja, bescheidenheid is mij vreemd) gewoon geweldig uit, toch? Gewoon gemaakt met dit spul. Na hard worden, circa een uurtje, bijsnijden, wat opruwen, laagje gips en klaar is the dude. En zijn de kieren te groot, even opvullen met keukenpapier, een fundatie leggen, laten uitharden en afmaken. Een blad van een ijzerzaag nemen en de boel in model zagen. Daarna een dun laagje roodband (of gips, whatever) en daar na uitharding de rotsstructuur erin krassen. Grijs spuiten, laagje wit en zwart (verdund) voor de contouren en klaar is (zelf uw naam invullen) ☺

Dude

NEW EASTBROOK, PART II

In de vorige nieuwsbrief van december 2011 meldde ik dat er weer was gestart met de verdere opbouw van de New Eastbrook-modules. Ik zal proberen elke nieuwsbrief een update te geven.

Gedurende de laatste week van 2011 en de eerste twee weken van 2012 heb ik op de eerste modulebak die ik aanpak, de oude ondergrond waar de rails op lag verwijderd. Na kurkstroken van 4mm dik, met een lengte van 91,5 cm kurk en een breedte van 12 mm te hebben gesneden, heb ik deze met houtlijm op de juiste plek gelegd. De kruk heb ik relatief goedkoop in België gekocht op een rol van 2 meter bij een meter.



Oude onderlaag vervangen door kurkstroken

Daarna de wissels uitgelegd en de gaatjes geboord voor de latere eventuele elektrische wisselaandrijvingen.

Tijdens de afgelopen Eurospoorbeurs was ik bij de stand van Anita Decor langs gegaan voor een mooie ballastkorrel voor de sporen en tevens vond ik toen een mooi potje acrylverf "donkere roest". Voordat ik nu de sporen vastleg verf ik de rails eerst met een penseeltje in de kleur "donkere roest". Overigens is Anita Decor acrylverf kleur Tabaksbruin ook een mooie wat donkere kleur voor de rails. Voor de ballast heb ik twee potjes gekocht van Anita Decor, AD 2010 Zandsteen en AD 1110 Ballast Diabas. Deze heb ik in een bepaalde verhouding met elkaar gemend samen met een ballastkleur van Woodland Scenics, Fine Dark Brown B71 Ballast. Dit gaf voor mij een mooie mix. Daarnaast heb ik een apart mix gemaakt op basis hiervan met wat zwarte korrels er door voor de industriesporen (in verband met het vaak slechtere onderhoud daarvan).



De ballastmix en rails met de donkere roestverf

De kurkstroken had ik niet afgeschuind. Het effect van de schuine kant van de bedding heb ik door middel van gips aan te brengen bereikt.

Na de sporen met kleine spijkertjes vastgezet te hebben ben ik de boel van ballast gaan voorzien, per avond één spoor, onder het motto van 'haastige spoed is zelden goed'. Voorzichtig strooi ik beetje voor beetje de ballast tussen de wissels en overige rails en werk eerst met de vinger het grootste overtollige deel weg. Daarna ga ik door middel van een fijn penseeltje de rails langs en zorg dat er geen ballast tegen de rails zit aan de binnen- en buitenkant. Het vastlijmen van de ballast gaat via de bewezen methode van verdunde houtlijm en ontspannen water. Ik heb ditmaal eerst alles nat gesproeid met Glassex. Dit is twee vliegen in één klap: er zit al een sproeier op en het is ontspannen "water". Daarna druppel ik met een pipetje, dat ik iedere keer met de verdunde houtlijmmix vul, voorzichtig tussen de rails op de ballast. Na een dagje drogen zit e.e.a. muurvast.

In verband met de koude overgang naar de volgende modulebak zijn de uiteinden van de sporen nog niet gelegd. Deze leg ik meteen zowel op de ene als de andere bak waarna ik de rails doorzaag zodra de rails in de ballast liggen. Maar dat volgt later. Per drie maanden wil ik aan een modulebak werken. Dus de eerste module is tot en met maart aan de beurt.



Zodra de rails gelegd zijn kan ik met de gebouwen op de modules verder. Het eerste gebouw dat nieuw wordt gebouwd voor deze module is een seinhuis. Zie elders in deze nieuwsbrief.

Lars-Erik Sodenkamp

PH&LF OP RAIL-2012

Na Eurospoor, eind oktober 2011, was de algemene stemming dat drie dagen op een beurs staan toch best wel zwaar was. Dat bleek ook uit de opgave om deel te nemen aan Rail 2012. Lars-Erik vroeg eind november of er belangstelling was om mee te doen aan Rail 2012. Peter-Martijn reageerde daar snel op en bood, net als overigens Rob & de Dude, aan om de coördinatie op zich te nemen. Overigens bleek wel de datum verschoven te zijn van begin maart naar eind februari..... En dat had niet iedereen scherp in de gaten helaas ;-)



Vervolgens kwam het gebruikelijke inventariseren van de modules en deelnemers. Probleem was wel om voldoende bemensing te hebben op zowel vrijdag, zaterdag als zondag. Daarnaast ook nog opbouwen op donderdag. Inmiddels was wel al geregeld door Peter-Martijn dat de PH&LF kon deelnemen aan Rail 2012.

Vergissing

Twee weken voor de beurs ontdekte onze trouwe beursganger Mathieu dat hij een lelijke vergissing had gemaakt met de datum (24 tot en met 26 februari) en dat nog wel voor een beurs om de hoek. Aangezien Mathieu nu niet zelf kon deelnemen trok hij zijn modules terug maar als doekje voor het bloeden maakte hij in zeer korte tijd een fraaie nieuwe module: "Wamego Plains". Deze heeft hij nog wel zelf op donderdag neer kunnen zetten maar de module moest het de rest van Rail zonder de eigenaar stellen helaas. Om het kleine ontstane gat te vullen bood Lars-Erik alsnog aan om de Lake-Erik Modules in te brengen waardoor de lengte van de baan zelfs weer iets groter werd dan oorspronkelijk.



Kortsluiting!

Donderdagmiddag en -avond is de baan opgezet, hetgeen zeer voorspoedig verliep. Vrijdagochtend moest alleen nog wel compleet getest worden: kortsluiting! Een deel van de baan was al donderdagmiddag getest dus het moest aan het deel liggen wat die donderdagavond is aangebracht. Al spoedig bleken de bekabeling van de yards het probleem te zijn. In plaats van de stekkers om te wisselen zijn de modulebakken gewisseld en daarmee was het probleem opgelost.

Vrijdag

Toen alles goed en wel reed stroomde de zaal vol met bezoekers. Het was gezellig druk en we kregen diverse vragen van bezoekers. Ondertussen reed alles soepel en vloog de tijd voorbij. Het enige kritieke punt waren storingen als gevolg van wissels die niet juist omgelegd werden. Probleem was dat dan de hele baan heel even volledig stil viel. Na afloop nog met een aantal Chinees gegeten in het befaamde draaiende restaurant in Houten.



De nieuwe module Wamego Plains

Zaterdag

Zaterdagochtend was ik net weggereden toen Martijn mij belde met de vraag of ik hem kon ophalen. Prima, even omrijden maar dan hebben we iemand extra die



de baan kan bedienen. Aangekomen in Houten werd ik al spoedig gebeld door Johan Rutten, ons nieuwe lid uit het oosten, die voor de "artiesteningang" stond. Na even de hand geschud te hebben en een kaartje gegeven te hebben waren we zaterdagochtend dan toch redelijk bezet. Zoals afgesproken stond de baan al spoedig vol met veel donkergroene (of is nou toch zwart?) locs van een bepaalde oostkustmaatschappij ☺

In de loop van de middag arriveerden nog wat andere bezoekers. Tjark belde Peter-Martijn op vanwege de toegangskarten. Hij kon inderdaad een toegangskart krijgen maar dan wel voor de modelbeurs in Goes waar Peter-Martijn die dag was.... De karten voor Rail gaven overigens maar vrije toegang tot elf uur dus dat zou sowieso niet meer kunnen.



Saturday, Brunswick-greenday

De laatste dag

Zondag verliep voorspoedig alleen trad er een onbekend probleem op, namelijk dat er te weinig (!) rollend materieel op de baan stond. Op de zondag was traditiegetrouw de grootste bezetting aanwezig en is er driftig heen-en-weer gereden over de baan.

Ondanks een relatief korte en verrassende voorbereiding door de opmerkelijke wendingen in (niet)deelnames en het daar weer op inspringen door anderen, en het rond krijgen van een voldoende bezetting kan er wederom gesproken worden van een geslaagde beursdeelname. Specifiek willen wij Peter-Martijn hierbij bedanken voor zijn PH&LF-vuurdoop in het organiseren van deze beurs. Hij is tevens met vlag en wimpel geslaagd in het onderdeel crisismanagement ☺.

Dank aan alle deelnemers en ook nieuwe en oude contacten die aan een leuk weekend hebben bijgedragen!

Hans Sodenkamp

VAN WEST DETROIT NAAR NEW EASTBROOK

Voor de verdere afbouw van de New Eastbrook-modules zijn er uiteraard ook nieuwe gebouwen en overige scenery nodig. Op de eerste module bevindt zich een junction waar de sporen van de NYC-lijn, die via Meesville loopt, samen komen met de PRR-lijn die langs de Pennsylvania-kolenvelden gaat en daarbij o.a. Barnesboro passeert. Gezien de drukke junction is een seinhuis op dit punt zeer wenselijk. Hiervoor wilde ik een origineel New York Central-seinhuis gaan scratchbuilden. Na enige overwegingen en speurwerk heb ik gekozen voor de helaas inmiddels afgebroken West Detroit Tower.

West Detroit Tower is logischerwijs gelegen bij Detroit en ligt, wederom logisch, ten westen van Detroit. Interessanter is dat dit seinhuis ligt aan de lijn die het enorme (voormalige) station van Detroit passeert, het Michigan Central Depot, dat 3 mijl van het seinhuis af ligt. Het Michigan Central Depot ligt op haar beurt weer vlak na de tunnel onder de Detroit River door die Detroit verbindt met Windsor in Canada. Dit alles ligt op de route van New York via Zuid Ontario in Canada via Detroit naar Chicago. Tijdens de gloriejaren van de New York Central Railroad reed onder andere één van de bekende passagierstreinen, de "Wolverine", dit traject.



Michigan Central Depot

Terug naar West Detroit Tower. Deze ligt aan de kruising van de bovengenoemde lijn met de Norfolk & Western/Detroit & Toledo Shore Line.



Het origineel: West Detroit Tower

Op het internet ben ik gaan zoeken naar foto's van dit seinhuis. Ik had uiteindelijk een paar aardige foto's te pakken die alle kanten van het seinhuis lieten zien. Op basis hiervan ben ik voor de eerste keer met het programma Google Sketchup gaan werken. Met dit programma kun je een foto dat een gebouw in perspectief laat zien door middel van het uitzetten van lijnen uiteindelijk onder andere de grootte nameten en de werkelijke grootte dus bepalen. Zodoende kon ik het gebouw aardig omzetten in schaal 1:160.

Daarna ben ik weer druk in de weer gegaan met het maken van de wanden uit 1 mm dik styreen. Deze platen werden uiteindelijk bekleed met Slaters baksteenplaat. Op zich gaat mij dit steeds beter af na het maken van diverse gebouwen. Voor de ramen zocht ik een nieuwe oplossing. Deze heb ik gevonden en is elders in de nieuwsbrief te lezen. De daken heb ik bekleed met kleine reepjes tissue (één laag van de meestal vier lagen van een tissue). Het dak eerst wat ontvet en daarna ingesmeerd met een mix van houtlijm, zwarte verf en een klein drupje wasmiddel. Daarna elk reepje voorzichtig aangebracht en indien nodig wat aangetipt met de mix.



New Eastbrook Tower met NYC U25B.

Na twee weken aan de slag te zijn geweest ben ik erg tevreden met het resultaat.

Lars-Erik Sodenkamp

JURASSIC PARK: DE PRR L5

Soms zie je locomotieven waarvan je denkt "wat is dat voor een dinosaurus"! Je zou daar zelfs een hele verzameling van kunnen aanleggen. Al eerder is geschreven over de Baldwin Centipedes (zie PH&LF nieuwsbrief, augustus 2006), een prehistorische diesel. Deze keer wil hier ik een elektrische dinosaurus nader bekijken voor ons "Jurassic locomotievenpark".

Met de bouw van Penn Station in de stad New York en de tunnels onder de East River en Hudson werd elektrische tractie onontbeerlijk. Tussen Sunnyside Yard op Long Island en Manhattan Transfer in New Jersey, was het spoor voorzien van een derde rail voor de "voeding". In eerste instantie werd hierop de DD1 ingezet.



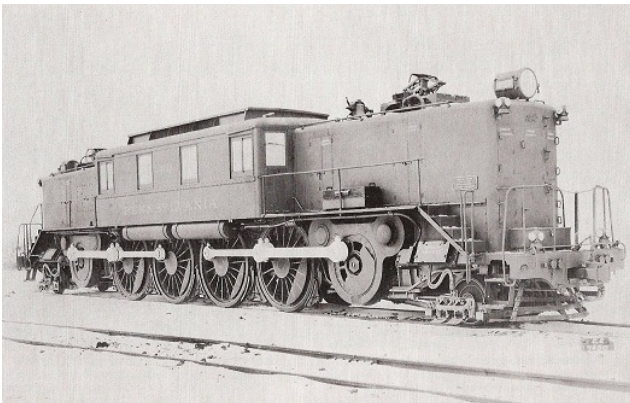
De DD1 in Sunnyside Yard, New York.

Voor de verdere elektrificatie naar Philadelphia was de Pennsylvania Railroad op zoek naar een grotere elektrische locomotief, de L5. De L5 bestaat uit één rigide chassis - in tegenstelling tot de twee-delige DD1 - met de asindeling 1-BB-1. De aandrijving gaat via een blindas met stangen naar de aandrijfassen. Tussen 1924 en 1928 werden vijftig stuks gebouwd in vier verschillende subklassen. De eerste machine van de klasse was uitgerust met een pantograaf (later twee) voor de wisselstroom bovenleidingsysteem, terwijl de andere 24 voorzien waren van een afnemer voor het gelijkstroom derderailsysteem.



Het prototype van de L5.

De klasse werd gebouwd met het oog op de toekomstige lange-afstand elektrificatie, met wisselstroom bovenleidingsysteem, en de bestaande met derderail gelijkstroom-geëlektrificeerde zone in New York City. De PRR gebruikte de L5 om elektrische installaties van de verschillende fabrikanten (Westinghouse, General Electric en Brown Boveri) uit te proberen. Hierdoor ontstonden vier verschillende subklassen. De locs kostten per stuk maar liefst \$142.000, hetgeen een hoog bedrag was. Het vermogen bedroeg 3040 pk (2240 kW) en de maximale snelheid was 112 km/u.



De L5 voor het derderailsysteem.

De L5 was niet zo succesvol als de DD1 en het concept bleek ongeschikt voor de lange afstand. Zelfs voor de korte afstand tussen Sunnyside Yard en Penn Station bleek de L5 door de lange rigide wielbasis geen succes. Bij wat hogere snelheid begon de loc extreem te schudden.



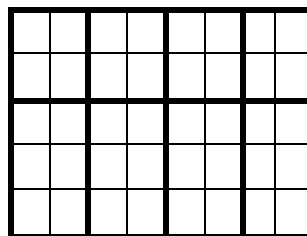
De L5 is zojuist los gekoppeld van de trein in Manhattan Transfer Station in New Jersey. De trein gaat verder naar Philadelphia, getrokken door een K4 stoomlocomotief.

Daarnaast stond de technische ontwikkeling niet stil waardoor kleinere, krachtiger, elektromotoren mogelijk werden. Daardoor was de stangaandrijving al spoedig achterhaald. Eind 1942 zijn de meeste L5's gesloopt; alleen het prototype dat geschikt was voor het wisselstroom bovenleidingsysteem heeft het leven tot mei 1944 kunnen rekken. Uiteindelijk zouden de DD1's de L5, oorspronkelijk de beoogde opvolgers, ruimschoots overleven.

Hans Sodenkamp

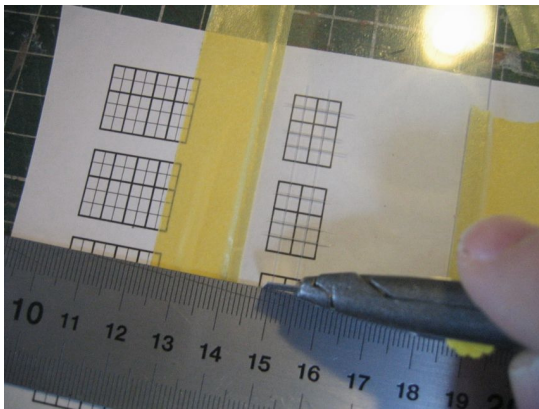
RAMEN MAKEN MET EXCEL EN VERF

Onlangs heb ik op het forum een kort artikel geplaatst over het maken van ramen met stijlen. Helaas is dat artikel door een fout van het forum verdwenen en daarom nu ook dit verhaal in de nieuwsbrief. Het is een heel eenvoudige methode. Ontwerp je raam in Excel of Word, print het uit in de juiste grote. Zorg dat je gelijk alle ramen op een A4'tje hebt.

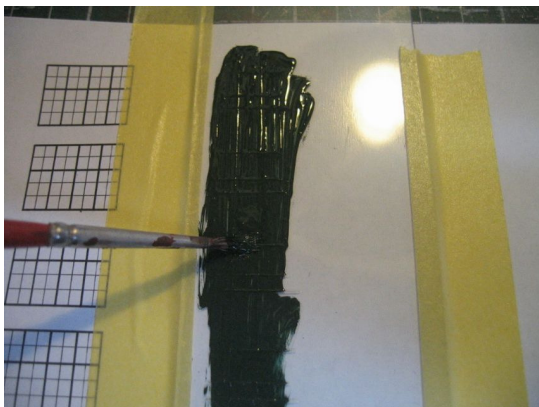


Een raamvoorbeeld in Excel gemaakt

Neem een stuk doorzichtig kunststof, niet te dun, kan ook b.v. van een blisterverpakking zijn. Leg dit met tape vast op het A4'tje met de raamprint. Snij nu de raamstijlen over van het onderliggende A4'tje op het doorzichtige kunststof, uiteraard niet te hard snijden anders ga je door het plastic heen.



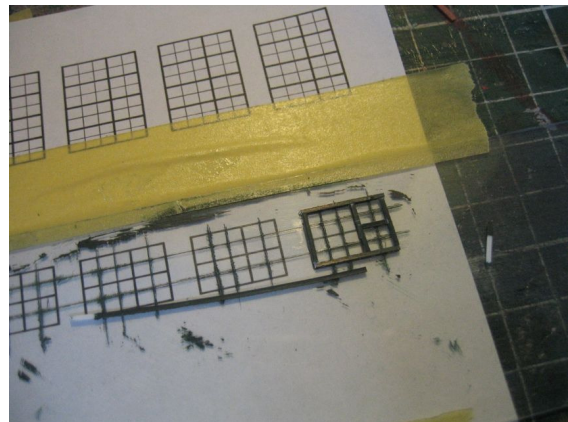
Neem daarna de verf in de kleur waarin je de raamstijlen wilt hebben. Neem een penseel en vul de naden die je ingesneden hebt met de verf.



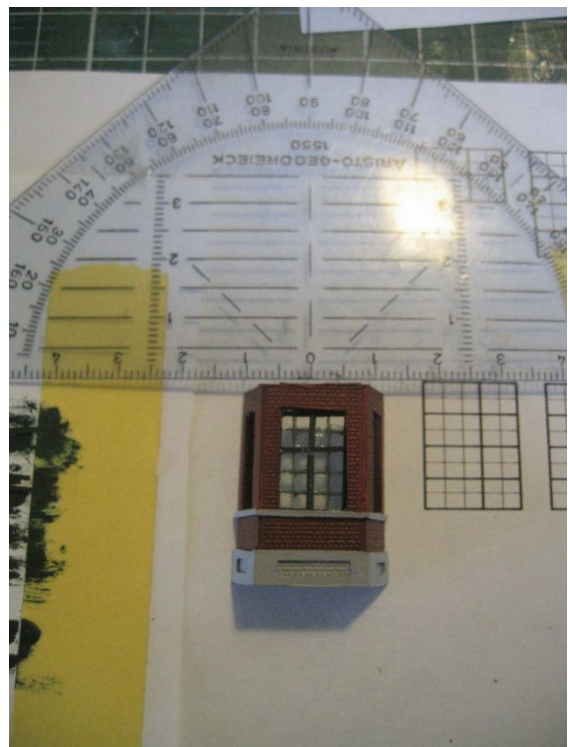
Wrijf kort daarna met een doek de overtollige verf weg. Als het goed gegaan is heb je nu keurig mooie dunne raamstijlen.



De dikkere buitenste stijlen maak je (eventueel) met dunne styreen strips uiteraard geschilderd in dezelfde kleur als de ramen, tenzij je daarvoor een andere kleur wilt gebruiken. Zorg voor een beetje donkere raamstijl kleur voor het betere effect.



Het lijkt op het printen op overhead sheets echter het leuke is dat het glas nu meer tussen de raamstijlen zit.



Ik hoop dat de werkwijze enigszins duidelijk is zo.

Lars-Erik Sodenkamp



THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Nederlandse Modelspoordagen, 31 maart en 1 april, Fioretti College te 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 modulenormen:

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

THE CABOOSE

Dat was wel even schrikken: ik had me een paar weken vergist in Rail. Hoe kan dat nou? Denk dat het ligt aan een niet-bijgewerkte website van Rail, en een



gedachtekronkel van mezelf. Doordat Rail nog de oude website van 2011 in de lucht had en daar nog steeds de beursdata van 2011 vermeldde – een weekend in maart – maar tegelijkertijd aangaf dat in

2012 de datum naar februari was verschoven (had te maken met Ontraxs), maakte ik hier een combinatie van: de data van 2011 maar dan verschoven naar februari 2012. Lekker handig. Ik zat dus al te plannen hoe ik alles op donderdag richting Houten zou krijgen toen bleek dat ik twee weken te vroeg was....

Omdat ik al andere plannen had voor dat weekend – hotelletje in het oosten des lands – zat deelname aan Rail er voor mij niet meer in. Hierdoor zou er wel een gat vallen in de baanopstelling, en om dat gemis te compenseren besloot ik een nieuwe module te maken. Ik had nog een oude yard-module liggen, dus het timmermansgedeelte kon ik gelukkig overslaan en ik kon meteen aan de slag met de scenery. Ik koos voor het thema 'Midwest' en wilde graag een graanveld maken. Maar waarmee?



Omdat ik al lang tijd geïnteresseerd zat te kijken naar grassmasterachtige apparaten, en er mogelijkheden in zag om er graanvelden mee te maken, bestelde ik via Amazon een exemplaar van Faller. Maar waar haal je



lang, geel gras vandaan? De modelspoorwinkel in Utrecht had alleen kort, groen gras. Op internet blijkt er ook vrij weinig te koop. Lijkt wel alsof Nederlandse modelbouwwinkels geen interesse hebben in online-verkoop?? Uiteindelijk vond ik een leverancier, daar die deed er maar liefst een week over om één zakje statisch gras te leveren..... Vlak voor Rail kreeg ik het spul eindelijk binnen.

Goed, alles is alsnog goedgekomen. De module Wamego Plains heeft wuivende graanvelden; ik heb een mooi grasapparaat; de club is een module rijker. En onze presentatie op Rail had een gloednieuwe inbreng.

Volgend jaar eens wat beter in mijn agenda kijken.

Mathieu Hamelers