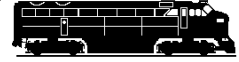




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 7 Nummer 18 - augustus 2007

THE SWITCHING YARD

The depot	1
De 'heritagelocs' van de New Haven	1
UP's Veranda turbine in Z. In Z?? Ja, in Z. Nou ja, bijna	2
Amerikaanse wagonbouw: de 'chipwood car'	3
Summer Jamboree 2007	5
Decodofobie	6
Rijdende auto's in schaal HO en N	7
Quebec Gatineau Railway	8
NYC's Pacemaker service	9
Standaarden binnen de PH&LF	10
Licht op de modules	10
The Timetable	11
Standaarden binnen de PH&LF	11
PH&LF Guidelines	12
The caboose	12

THE DEPOT



De vorige nieuwsbrief eindigde ik met de opmerking over de Jamboree 2007. Inmiddels ligt die happening alweer enige weken achter ons. Ik

denk dat mijn voorspelling dat iedereen het als positief heeft ervaren uit is gekomen. Noteer daarom maar alvast in de agenda, 22 tot en met 25 mei 2008! Dan vindt de Jamboree plaats in Ehekirchen, gelegen in Bayern.

Ondertussen staan de ontwikkelingen binnen de club ook niet stil. Het blijkt dat we niet helemaal zonder regels kunnen. Dat lijkt in eerste instantie misschien vervelend maar ik denk dat we daar juist veel profijt van kunnen hebben. Daarnaast schept het meer duidelijkheid.

Tevens zijn er ontwikkelingen op technisch gebied. Door de grootte van de modulebaan lopen we als club tegen grenzen aan die vragen om andere oplossingen. Het blijkt wel dat deze grenzen niet voortkomen uit het gekozen systeem.

Al met al zijn staan we als club niet stil. Zo ook met de Nieuwsbrief. Het is alweer de derde van dit jaar en ik hoop dat deze weer naar meer smaakt © Daarom veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

DE 'HERITAGELOCS' VAN DE NEW HAVEN

Afgelopen jaar trok Union Pacific veel aandacht met de heritageschema's op een aantal locomotieven: speciale kleurenschema's die herinneren aan door de UP opgeslokte spoorwegmaatschappijen als Rio Grande, Southern Pacific en de MoPac. Maar de UP is niet de enige die eer betoont aan Fallen Flags: de Connecticut Department of Transportation (ConnDOT) heeft diverse locomotieven rondrijden in de oude New Haven-kleuren.

ConnDOT

Deze overheidsinstantie coördineert onder andere het openbaar vervoer in Connecticut. Ze contracteren spoorwegbedrijven om reizigersdiensten uit te voeren. Zo verzorgt Metro-North de treindienst tussen New Haven en New York en Amtrak het forensenvervoer tussen New Haven en New London. ConnDOT heeft eigen materieel en eigen werkplaatsen. De locomotieven zijn als eerbetoon aan de New Haven RR voorzien van het zogenaamde McGinnis-kleurenschema uit de jaren '50.

FL9

De New Haven heeft tussen 1956 en 1960 zestig FL9's laten bouwen door EMD. Via opvolgers Penn Central en Conrail kwamen de locs terecht bij Metro-North, een spoorwegmaatschappij die het forensenvervoer in en rond New York verzorgt. Tien locs kwamen in bezit van ConnDOT en werden na een verbouwing voorzien van het McGinnis-kleurenschema: de eerste vier in 1985, de rest in de jaren '90. Metro-North zette namens ConnDOT deze locs tot voor kort in op de lijnen tussen New York en Connecticut; tegenwoordig worden de locs alleen nog gebruikt voor werktreinen.



Genesis

ConnDOT heeft bij General Electric vier Genesislocomotieven besteld en deze eveneens in de huisstijl van New Haven laten spuiten. Deze locs rijden eveneens richting New York, waar ze

gebruikmaken van het 3^e railsysteem om Grand



Central Terminal te kunnen bereiken. Metro-North is ook hier de uitvoerder van de treindienst.



GP-38/40

Tussen New Londen, New Haven en Stamford rijden op werkdagen de forensentreinen van Shore Line East. Dit bedrijf is een onderdeel van ConnDOT. De treindienst zelf is uitbesteed aan Amtrak, die overigens ook het onderhoud verzorgt aan het materieel in de werkplaats van ConnDOT in New Haven.



ConnDOT beschikt als trekkraft voor de Shore Line East-treinen over een aantal GP40-2H's: dit zijn GP38's en GP40's van CSX die door AMF zijn omgebouwd. De rijtuigen zijn van verschillende komaf: coaches van het Canadese Bombardier, SPV-2000 railcars van Amtrak en Mafersa-coaches van Virginia Railway Express. Zowel de locs als de rijtuigen zijn in het McGinnis-schema van McGinnis gespoten.

Mathieu Hamelers

UP'S VERANDA TURBINE IN Z. IN Z?? JA, IN Z. NOU JA, BIJNA

De Union Pacific heeft in haar bestaan altijd een hang gehad naar grote, grotere en de grootste locomotieven. De stomers onder ons komen nu aanzetten met de Challenger en de Big Boy, de dieselgasten met opmerkelijke machines als de DD's 35 en 40 al dan niet in B uitvoering, de C855 en de lelijkste locomotief ooit gebouwd de U50. En natuurlijk de Turbines, van de eerste proefexemplaren tot en met de "Big Blows", een aparte groep locs die om meerdere redenen de aandacht trok.

Even wat info, ik zal het kort houden. Eind jaren 30 werden er twee steam turbines ontwikkeld samen met GE die echter na bijna 5 jaar alweer werden ingeleverd en gesloopt. Toch liet het turbine-idee de UP en GE niet los en met nummer 50 werd een demomodel gepresenteerd dat, heel verrassend voor de VS, twee cabines had. Minder dan vijf jaar later was het echter alweer gedaan met nummer 50 en in 1952 kwamen de eerste standaardturbines op de rails. Deze machines hielden het 10 drukke jaren vol alvorens ingeruild te worden voor U25B en U50C's.

In de periode 1954 tot 1964 waren ook de Veranda Turbines te vinden op de UP-rails, Veranda's genoemd omdat de looppaden aan de zijkant overdekt waren. 15 van deze monsters (61-75) werden gelijk met de standards ingeruild. Op dat moment waren al een tijdje de Super Turbines actief, ook wel de "Big Blows" genoemd. Zij waren te zien van 1959 tot begin 1970 en zijn toen alsnog ingeruild voor, je raadt het al, de U50's.



Tussen 1959 en 1968 is er ook nog wat getest en gereden met een kolenturbine locomotief, maar dat was niet echt een succes...

Mijn voorkeur gaat uit naar die Veranda Turbines en ik ben niet de enige want op het prachtige boek "UP's



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Turbine Era" staat er ook een bijzonder fraai afgeschilderd. Even iets meer over de Veranda's dus: 4500 horsepower en een startmotor van Cummins die zelf al 270 hp kon leveren. Pas in 1955 kregen ze een eigen tender (verbouwde Vanderbilts 20-C en later class 18-C), daarvoor werd er gewoon met de eigen tank gereden. Tegen het eind van hun veel te korte leven kregen ze vaak GP9's mee als begeleiding, meestal in de B versie, er zijn weinig foto's bekend van doubleheading Veranda's.

In model was er een HO versie van Lionel, van vlak voor dit bedrijf failliet ging. Onder de gelukkigen die hem hebben weten te bemachtigen tenminste één Nederlander, die er gelukkig vaak mee te zien is. Afgelopen kersttijd werd ik geattendeerd door de Amerikaanse Z-vrienden op een ding voor in de kerstboom in de vorm van zo'n Veranda loc, dus even snuffelen. Hallmark, jawel de kaartenboer, bracht het op de markt samen met een tender en een veewagen voor amper een paar dollar. Hallmark Nederland wilde er niet aan, de Amerikaanse vestiging doet niet aan export dus contact gezocht met ons verkoopkantoor in de VS. Of zij bij hun plaatselijke Hallmark een loc en een tender wilden gaan kopen voor mij en tzt meenemen naar Nederland. Na de gebruikelijke chantage (als jij die en die order morgen in de VS krijgt doe ik dat wel, je kent het) kwam de verkoopleider met de Kerst naar huis terug met mijn kerstornamenten. Dat was de bedoeling, want zijn koffers raakten zoek, in het nieuwe jaar werden ze alsnog afgeleverd, maar toen zat Tom al weer in zijn Amerikaanse huis. Geen nood, onze researchman moest toch die kant op, nam de koffers weer mee en kreeg voor zijn terugweg een pakje mee met daarin YES, YES, YES mijn turbine. Dat ding is dus drie keer de Atlantische Oceaan overgegaan en ik nog nooit, snif, snif....



Hij is niet helemaal in Z, de puristen hebben hem op 1:207 berekend en gemeten, imposant zou die toch wel geweest zijn... Er zitten wel draaiende wielotjes onder, maar geen motortje in en ook geen MTL koppelingen en hij is veel, veel te zwaar voor een

kerstboom, maar dat is voor mij geen probleem. En er zit natuurlijk nog een oogje in zijn rug....

Mijn loc komt als blikvanger voor een fabriek te staan die turbines maakt.

Met plezier opgezocht en geschreven,

Gert Velthuisen

AMERIKAANSE WAGONBOUW: DE 'CHIPWOOD CAR'

Het is beslist geen uitzondering als een spoorwegmaatschappij goederenwagons, die niet direct geschikt meer zijn voor het gebruik waarvoor ze werden gebouwd, op een andere manier nog rendabel maken. Hier zijn vele voorbeelden van te geven. Een enkele soort ben ik ooit tegen gekomen en die heb ik nagebouwd.

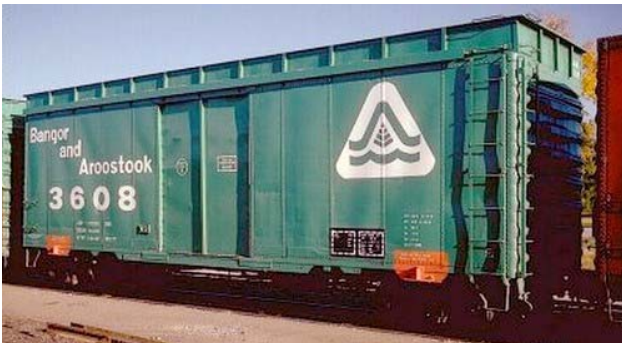
Een afvalproduct van een houtzagerij is zaagsel, wat aan de andere kant tegenwoordig toch wel weer een bruikbare grondstof is voor de productie van boardplaten. In het verleden wist men niet beter te doen dan dit maar te verbranden. Er bestonden hiervoor speciale "sawdust burners". Nu is zaagsel een vrij licht product, dus hoeven de transportmiddelen niet zwaar te worden gebouwd. Wat doet men dus? Men neemt een oude boxcar, last de deuren dicht, haalt het dak eraf, brengt enige versterkingen aan en de wagon is geschikt voor afvoer van zaagsel. Ditzelfde kunnen we in model ook doen, waarmee we dan een wagen krijgen, die niet in de catalogi staat en als zodanig ook door geen enkele fabrikant wordt gemaakt.

Walthers heeft een zgn. coke-car in zijn assortiment, die eerder als wood-chip car werd aangeboden. Het betreft hier een hopper met eveneens verhoogde wanden en verder vinden we in de Walthers-catalogus nog een moderne 63 ft wood-chip car van LBF Company aan. Maar omgebouwde boxcars zullen we zelf moeten fabriceren. Aan de slag dus.

Wat hebben we nodig?

Een oude boxcar (nieuw mag natuurlijk ook!), een kapzaagje (X-acto 240), wat stukjes styreen, een stukje piepschuim en wat zaagsel.

Ik had nog een 50' plugdoor boxcar van Tyco liggen, die me voor dit doel geschikt leek (40' boxcars werden ook gebruikt; zie foto van onderstaande BAR car).



Na demontage van de vloer en het remwiel, heb ik met de zaag rondom het dak losgezaagd. We beginnen met op iedere hoek van de wagon een klein stukje in te zagen, waarna we vanuit deze zaagsnee de hele bovenkant loszagen. Zaag liever iets te krap naar de bovenkant van het dak, zodat we de zijwanden mooi glad kunnen bijvijlen.

Hierna snijden we 2 lange stroken styreenplaat van 0,5 mm af met een breedte van 15 mm. **Voor N-wagons is 8 mm breed genoeg.** De twee lange stroken lijmen we vervolgens recht op de bovenranden van de zijwanden, aan iedere kant een. Daarna gaan de korte stukken van de kopeinden ertussen. Hiermee kreeg de wagon meer inhoud, het meergewicht telt voor zaagsel nauwelijks.

Van stripjes 0,3 mm styreen 1,5 mm breed (**1 mm voor N**) van Evergreen lijmen we vervolgens een flensrand op de verhogingen. Op regelmatige afstanden lijmen we dan nog extra versterkingen recht op de verhoogde strook.

In de prototype wagons werden vaak dwars in de bak op dakhoogte extra versterkingsbalken aangebracht. Zaagsel is wel licht, maar het verband is toch wel uit de wagon als je het dak eraf haalt. We kunnen dit ook doen door op regelmatige afstanden styreen strips van 2x2 mm (**1x1 mm voor N**) tussen de zijwanden te lijmen. Wil men de wagon gevuld laten rijden, dan is dit niet nodig, de lading komt dan toch boven deze dwarsversterkingen uit. Ik loste dit op door op de vroegere dakhoogte een plaatje styreen in de bak te lijmen waarop ik later de lading plaatste. Deze sneed ik uit een stuk piepschuim op maat van de bak, bewerkte de bovenkant in de vorm van een lading en plakte hierop fijn zaagsel. Dit werd daarna op de "dubbele bodem" gelegd en mijn chipwood car was klaar voor gebruik.



Bovenstaande foto laat heel duidelijk het resultaat zien. Op onderstaande foto zien we de wagons onder de laadstort.



De totale ombouwtijd bedroeg iets meer dan 1 uur, zonder spuit- en letterwerk. Een leuk karweitje voor één avond.

Men heeft ook wel gondola's gebruikt om deze geschikt te maken voor het vervoer van zaagsel, maar dát bewaren we voor de volgende keer.

Ik ben wel benieuwd of iemand dit soort wagon wil nabouwen. Mocht de wil er wél zijn, maar tijd en/of vaardigheid niet, dan ben ik graag bereid een model om te bouwen tegen een kleine vergoeding. Wagon wordt *niet* meegeleverd, dat wel. Laat maar horen.

Fons Bossaers



SUMMER JAMBOREE 2007

Zoals elk jaar vond ook nu weer een "Summer Jamboree" plaats. Dit keer met een grote delegatie van de PH&LF. Daarbij ook nog het voordeel dat de locatie "Den Heyberg" vlak over de grens ligt, enigszins onder Nijmegen, van 7 juni tot en met 10 juni. Dit keer hadden we een aanhanger gehuurd voor het transport van bijna alle modules en dat is goed bevallen.



Na een voorspoedige reis kwamen we even na de middag aan. Al spoedig werd gestart met het meten van de vloer van onze hal. De hal was een voormalige opslagbunker net als onze vakantiehuisjes. Het bleek echter dat de vloer niet helemaal vlak liep. Terwijl aan de ene kant de poten te lang waren bleken ze aan de andere kant te kort. Met wat kunst en vliegwerk was de oNtrak-baan toch redelijk snel en horizontaal opgebouwd.



Bij Ntrakmodules van Germantrak was dit niet het geval. Daar hadden sommige lange treinen dan ook moeite om de hellingen die onvermijdelijk zijn, te nemen. Overigens was Tjark de enige PH&LF-er die

zowel een deel leverde voor de oNtrak- als voor de Ntrakbaan. De Ntrakbaan stond in een andere hal en dat was wel jammer want daardoor ontstond toch iets minder contact. Gelukkig stonden in onze hal alle eet- en drinkbare zaken. Dit had toch ook nog een nadeel helaas. Omdat er maar één stopcontact was moest alle energie daar vandaan komen. Dat was vooral merkbaar bij het rijden als de soeppan aan stond. Nog een lekker muziekje erbij en de sfeer kon niet stuk. Donderdagavond werd er gezamenlijk pizza gegeten. Opvallend dat PH&LF en pizza vaak samen gaan. Het bier vloeide ook nog rijkelijk uit het vat en daarmee werd het een lange avond. Enkelen eindigden die avond nog sportief met een tafeltennismatch.



Na een veel te korte nachtrust weer snel naar de bunker. In de loop van de dag werden Ivo door Lars en de familie Hamelers door Peter opgehaald. Ondertussen kwam ook Marsilius met zijn befaamde "snoepwinkel". Spoor-N snoepgoed wel te verstaan.



Weldra deed hij bijzonder goede zaken en een aanslag op onze financiën. Niet vanwege de prijs maar vanwege al die mooie spullen die hij bij zich had... Ondertussen tussen de bedrijven door nog lekkere soep gegeten en andere baksels.

Aan het eind van de middag sloeg het weer om en pakten zware wolken samen. 's Avonds ging het dit keer naar een nabij gelegen restaurant en dat kwam meteen goed uit want van de mogelijkheid om buiten te eten was op dat moment even geen



sprake. Gelukkig klaarde het weer aan het eind van de avond weer op.



Zaterdag kwam al snel. Het is dan weer verbazingwekkend hoe snel die dagen omvliegen. Die avond werd afgesloten met een barbecue. Een beetje in de sfeer van Asterix maar dan zonder een bard. Die avond is ook een nieuwe loot ontstaan aan de module boom. Microbentrak of naNotrak. Het was aanstekelijk hoe inspirerend dat idee werkte bij iedereen. Met een biertje erbij werkt het zelfs nog veel beter.



Zondagmiddag stond alweer in het teken van opruimen. Rond vier uur eindigde de laatste trein en na ruim een uur was alles al redelijk opgeborgen. Nog even wat napraten, handenschudden en uitzwaaien en iedereen ging weer op weg naar huis. Zo kwam een eind aan een bijzonder geslaagde "Summer Jamboree" editie 2007.

Hans Sodenkamp

DECODOFOBIE

Ongeveer nu een jaar geleden reisde ik op een mooie zomerdag richting Kaarst om daar een stel treinen te kopen. Bij de grensovergang werden wij aangehouden in verband met het WK voetbal wat op dat moment ook in Duitsland plaats vond. Na dit oponthoud werd de reis snel voortgezet, en tweeënehalf uur later waren we in Kaarst gearriveerd.

In de treinenzaak, die overigens erg klein was en tegenviel, stonden wel een tweetal prachtige GP30's mij toe te lachen. En die wilde ik maar als te graag hebben. Echter waren ze niet digitaal. De verkoper had dit bewust gedaan omdat volgens zijn zeggen je er makkelijk een decoder in kon plaatsen, en hij door het niet-digitaal zijn van de trein een groter afzetgebied had. Het klonk aannemelijk, dus de twee GP30's gekocht. De rest van de dag had Jennie het voor het zeggen en hebben we in Roermond doorgebracht. Al met al een heerlijk dagje uit.

Veertien dagen later ging ik naar de plaatselijke treinenzaak om mijn GP30 te voorzien van de benodigde decoders. De kap ging er af en al snel kwamen we er achter dat hier geen Europese decoder in thuis hoorde zoals ik die tot nu toe altijd gewend was. Wist ik veel dat Atlas met complete printplaatjes werkte. Dat viel mij even rauw op het dak. Teleurgesteld ging ik naar huis. En vertelde Jennie het nieuws, wat zij erg rot voor mij vond. Nou daar zat ik dan met mijn treinen zonder decoders.



Een paar weken later kom ik op een Duitse site precies dezelfde treinen tegen, met en zonder decoder. Bijna een halve dag lang heb ik er over gedaan om in het Duits mijn probleemgeval voor te leggen. Na het versturen van de mail was ik blij ervan af te zijn. Het valt niet mee om in het Duits een mail te schrijven. Echter binnen een half uur had ik antwoord terug. Soms wens je dat sommige dingen niet zo snel gaan. Hij had geen oplossing voor mij, maar voor een paar euro's meer had ik deze GP30 ook in digitale uitvoering. Ach zei Jennie dan bestel je deze toch ook, dan heb je ze in ieder geval in de digitale uitvoering. En



zo kom ik dus aan vier GP30's. Twee in digitale uitvoering en twee analoge. En die laatste wil ik ook graag digitaal hebben.

Dus maar verder zoeken. Ondertussen vermoedde ik dat de Digitrax DN163A0 decoder in de trein thuishoorde. Inexspoor bleek de Nederlandse importeur van Digitrax te zijn. Maar ze hadden helaas de decoder op dit moment niet op voorraad, en zouden deze voor mij bestellen. Een maand ging er overheen toen ik bericht kreeg dat er een zending van Digitrax binnen was, maar niet met de door mij bestelde decoders. Maanden gingen voorbij en ik hoorde er niks meer van.

Begin dit jaar kwam ik op Ebay een stel decoders tegen. Ze past in de meeste Atlastreinen, werd er gezegd; type decoder was er niet bij vermeld. Omdat de prijs mij wel toelachte besloot ik ze alle vier maar te kopen. Nu zullen ze vast in de meeste Atlastreinen passen maar niet in de mijne. Daar zat ik dan: 4 decoders zonder trein en 2 treinen zonder decoders.

Eigenlijk had ik de moed al verloren totdat ik per toeval in maart op een Duitse site terecht kwam. Daar stonden mijn GP30's en er stond bij vermeld welke Digitraxdecoders er in moesten. En laat deze zaak ze nu net op voorraad hebben. Ik heb gelijk de bewuste twee decoders besteld.



Ik had ze amper besteld of Ja hoor, Inexspoor meldde zich. Mijn decoders besteld in augustus 2006 waren binnen. Heb ik dat weer. Zo heb je niks en zo krijg je vier decoders tegelijk binnen. Nou ja, die andere twee decoders die dan overbodig zouden zijn, die zullen vroeg of laat ook wel een keer in een trein geplaatst worden.

Een week later kwamen de vier decoders tegelijk aan. Opgetogen ging ik naar mijn hobbykamer. De kap er af en de decoders er Ze passen niet. Da's erg k.... Nu heb ik acht decoders die in geen enkele trein van mij passen.

Met een heel klein scheef oogje keek ik soms op Ebay naar de Amerikaanse handelaren. Omdat ik mij hiermee nog niet echt vertrouwd voelde durfde ik nooit echt te kopen. Totdat ik voor mijn gevoel de sprong in het diepe maar eens moest wagen. Dit pakte zo positief uit dat ik meer wilde. Op een gegeven moment zag ik een GP35 voorbij komen en dacht: laat ik er eens op bieden. De bieding werd gewonnen en ik was weer een GP35 rijker. Ook hier ging de kap er af om een decoder te plaatsen. Je raadt het al: dit ging niet door. Laat nou deze GP35 ook van het nieuwste type model zijn, en op een zelfde framebasis zijn gebouwd als de GP30. Nog even en ik word gek. Zowel de treinen als de decoders nemen in aantal toe. Maar digitaal rijden is er niet bij.

In mei - ik weet niet eens meer hoe ik er achter ben gekomen - schijnt Ddigitrax voor deze nieuwe modellen een decoder te hebben ontworpen. Via Lars heb ik kunnen regelen dat ik er drie decoders deze kant op komen. En laten deze decoders gelukkig wel passen.

Groet, Roland

RIJDENDE AUTO'S IN SCHAAL H0 EN N

Vroeger had ik een vriend die geen trein maarrijdende auto's had van het merk Schuco. Deze auto's met opwindmotor reden uit zichzelf over een route die met een spiraaldraad was uitgezet. Er waren kruisingen en afslagen. Het wonder geschiedde doordat er een vijfde wielje midden onder de auto gemonteerd was. De oorspronkelijke firma is failliet. Maar het merk leeft nog voort.



In oude catalogi van Faller (tot midden jaren 70) vind je de zogenaamde Faller AMS (auto motor sport) pagina's. Wat begon als een racebaan werd langzamerhand een pakket dat geïntegreerd kon worden met de H0 treinen. De wegplaten bevatten naast een geleidegroef ook de stroomvoorziening voor de elektrische autootjes. Vanwege de dikke rijplaten



paste het vooral goed bij de oude hoge metalen Märklinrail. Het is nu volop in het 2^e handscircuit verkrijgbaar.



Faller heeft later een alternatief op de markt gebracht: het Faller Carsystem. De modelauto's (vooral HO-schaal van Herpa) hebben ingebouwd een accu, schakelaar, reedcontact en een elektromotoraandrijving op de achteras. Voor mijn oude HO-baan heb ik ooit een startset gekocht, die tot voor kort in de kast heeft gelegen.

Ik heb de startset echter weer van de plank gehaald, omdat ik voor de modules van de containerhaven Terminal 5 een losse schaal N containervrachtwagen heb aangeschaft. Dit Herpa-model is een Mercedes-truck met oplegger, inclusief container van Hamburg Sud. Het werkt net zo goed als de schaal HO karretjes. De besturing van de wagentjes wordt geregeld door een kleine sterke magneet die een staaldraad voelt/volgt die onder het wegdek wordt aangebracht. Het wagentje kan onafgebroken 3 uur rondjes rijden, na 7 uur opladen. Inmiddels is het systeem erg uitgebreid. Men kan halte- en stopplaatsen en afslagen in de route opnemen door middel van een relais en spoelen. Tijdens het rijden wordt de rit onderbroken als het reedcontact door de spoel wordt beïnvloed. Elektronisch kan de wachttijd worden ingesteld. Eigenlijk lijkt het weer op die oude Schuco-formule, maar dan in een zeer moderne nieuwe jas.

Via het web heb ik contact gelegd met iemand in Duitsland die een containerterminal van Hannover op schaal N helemaal werkend heeft, inclusief kraan, treinen en auto's. Ook tref je tips en trucs aan voor ombouw van deze auto's. Misschien rijdt er ooit nog eens een Amerikaanse truck op terminal 5. Een mooie uitdaging voor de komende jaren.

Tjark van Heuvel

QUEBEC GATINEAU RAILWAY

Als je aan Canadese spoorwegen denkt is dat meestal CN & CP. Maar er zijn veel meer Canadese spoorwegmaatschappijen, sommige redelijk groot en andere klein van omvang. Tijdens mijn vakantie vorig jaar in Canada waren we in Trois Rivières, een redelijk grote stad ongeveer halverwege Montreal en de stad Quebec.



Ik was al diverse industriesporen tegen gekomen maar nog geen (rijdende) treinen. Ik dacht, rij even naar het station. Dat bleek een stuk lastiger dan gedacht. Na ruim een half uur rondrijden, zonder kaart van de stad, kwamen we dan eindelijk bij het station. Een klassiek rechthoekig Noord-Amerikaans stationsgebouw opgetrokken in grijs natuursteen. Tot mijn opluchting hoorde ik het geliefde dieselgeronk. Gauw parkeren en uitstappen. Het zicht vanaf het perron werd ontnomen door een rij "centerbeam" wagons. Gelukkig kon ik tussen de wagons de diesels zien rijden. In dit geval van de Quebec Gatineau Railway. Er liep mij iets te veel personeel rond om de sporen over te steken. Toch was er voldoende te zien om te filmen.



De QGRY blijkt bij nadere beschouwing toch nog een redelijk grote maatschappij te zijn. Ontstaan in november 1997 doordat Canadian Pacific zijn "North Shore line", de verbinding Hull-Montreal-Quebec,



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

verkocht. CP behield wel het "trackage right" over de lijn en gebruikt dat o.a. om graantreinen 's winters door te laten rijden naar de haven van Quebec. Het totale net van QGRY is 450km, toch niet bepaald klein en dat ook nog door één van de dichtstbevolkte gebieden van Canada. De QGRY vervoert circa 50.000 wagonladingen vracht per jaar. Zo'n 23 grote klanten genereren deze goederenstroom waaronder een autofabriek en houtverwerkende industrie.



De QGRY begon in 1997 met 5 RS-18 en 7 C424, allemaal overgenomen van CPR. Inmiddels bestaat de vloot (stand 2005) uit 2 SD-45, 4 SW-1500, 6 GP-38, 2 GP-38-2, 3 GP-35 en 7 GP-40 (waaronder 2x2LW & 2x3M). Daarnaast zijn er nog twee zogenaamde "Roadslug", GP-38's zonder dieselmotor. De QGRY is een onderdeel van het Amerikaanse Genesee & Wyoming Industries dat nog meer spoorbedrijven bezit in Canada, de Verenigde Staten en ook buiten Noord-Amerika. Maar dat is weer een verhaal voor een andere nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

NYC'S PACEMAKER SERVICE

Ooit reden er door het Noordoosten van de VS opvallend gekleurde boxcars met meestal een behoorlijke snelheid door het landschap. Rood en grijs gekleurd met grote witte (later ook zwarte) letters die aangaven dat deze wagons ingezet werden in de PACEMAKER service.

Op 1 juli 1946 startte de New York Central met deze snelle service voor de LCL (Less than Car Load) zendingen die enige spoed hadden. Met treinsymbol NB-1 en tegenhanger BN-2 reden de boxen voorzien van high speed trucks van New York naar Buffalo en

terug. Later werd ook Boston-Buffalo ingesteld. Het principe was simpel, maar voor die tijd geniaal: een pakje kan gegarandeerd snel van New York naar Buffalo, als je er maar voor betaalt. En daar hield de NYC zich ook aan. Met vrachtwagens werden grotere zendingen opgehaald en op een beperkt aantal stations afgeleverd, de Pacemaker kwam langs, pikte de boxen op en scheurde weer verder. Op het eindpunt werden de pakjes weer met vrachtwagens naar hun eigenlijke bestemming gereden. Een voorwaar multimodaal systeem onder regie van een en dezelfde vervoerder.

De boxen die gebruikt werden waren of aangepast of speciaal besteld en hadden de wagnummers 174000 tot en met 174999, later volgde nog een setje van 25 karren van het PS-2 type (175000-175024). Eind vijftiger jaren werden alle wagons naar de 175000 serie omgenummerd en met het uiteindelijk langzaam verdwijnen (er is geen expliciete datum bekend waarop de Pacemaker service officieel werd beëindigd) werden de wagons ook wel omgeschilderd in de standaard roodbruine kleur. Tot begin jaren 70 zijn nog Pacemakers gespot... Uiteraard hadden de Pacemakertreinen ook cabooses, er zijn er 5 omgebouwd en in de Pacemakerkleuren gespoten.



In model

In HO is er natuurlijk het nodige te vinden in Pacemakerkleuren, zelfs bij Märklin, in andere schalen is dat wat lastiger.

Ooit heeft Micro-Trains een N-schaalversie uitgebracht, er schijnen er in ieder geval twee te zijn in Nederland. Atlas is een jaar of wat geleden ook met een N-schaal Pacemaker op de markt gekomen, met verschillende nummers zelfs. Maar meer dan zes verschillende nummers heb ik nog niet kunnen vinden...





In Z (voor een liefhebber) is er inderdaad ook weer door Micro-Trains 1 uitgebracht. Het is een collectors item en erg lastig te vinden. Mocht je er een tegen komen, van mij mag het...

Voor wie meer over de Pacemaker service wil weten, neem gerust contact op, ik heb nog veel meer.... Aanvullingen zijn uiteraard ook welkom.

Groet,

Gert Velthuizen

STANDAARDEN BINNEN DE PH&LF

Binnen de PH&LF leek het een tijdje alsof we helemaal geen standaarden (standaard is overigens het synoniem voor norm) op nahielden. Dat is natuurlijk beslist niet zo. Het hele module gebeuren valt en staat met standaarden. Om te beginnen de schaal (N ☺), het gebruik van "normaalspoor", de hoogte van het spoor t.o.v. de vloer, kleur van de achtergrondplaat e.d.. Bij Ntrak is alles redelijk strak vastgelegd. Bij oNtrak is al iets minder veel vastgelegd. Toch is ook binnen de PH&LF redelijk veel standaard binnen de oNtrak groep. Zo zijn de meeste modules 40cm breed, een enkeling 30,5cm en volgens mij is er slechts één bak die van deze twee maten afwijkt. Ook de lengte van de module bakken is in veel gevallen een veelvoud van 1 foot (305mm).

Al met al is dus alles redelijk standaard. Alleen zijn er soms nieuwe inzichten die leiden tot heroverweging van enkele standaarden. Dit spitst zich vooral toe op de locatie van het hoofdspoor t.o.v. de voor- (of achterkant) in combinatie met bogen. Daar waar Ntrak vooral bedoeld is om rond te rijden leent oNtrak zich uitstekend om in allerlei bocht combinaties door een ruimte te lopen. Om nu een bocht universeel te maken zodat deze zowel als een buiten- als een binnenboog is te gebruiken zou het spoor in het midden moeten liggen. Binnen de PH&LF is dit reeds toegepast bij de combinatie Lake Erik & Erik Divide. De voordelen zijn evident, de beide modules zijn zowel in één lijn te gebruiken maar ook als een boog.

Inmiddels zijn er meerdere modules waarbij dus gekozen wordt om het spoor in het midden te plaatsen waarbij de module breedte van 40cm is gehandhaafd. Tijdens de PH&LF jaarvergadering van 7 juli j.l. is daarom besloten om voortaan bij nieuwe oNtrak modules het spoor in het midden te leggen. Concreet betekent dat dit spoor op 20cm t.o.v. de achterkant ligt

en de module bak 40cm breed is. Voor de overgang naar de huidige modules is dan alleen een klein overgangsmoduletje nodig of wordt het verspringen van de voor/achterzijde geaccepteerd.

Hans Sodenkamp

LICHT OP DE MODULES

Op de laatste bijeenkomst in Kevelaar heb ik met de Ntrakmodules van Terminal 5 in de modulekring van onze Duitse vrienden gestaan. Er werd zowel analoog als digitaal gereden op de 3 beschikbare sporen. Rijden met de lange treinen heeft bij Ntrak Germany duidelijk voorkeur boven het rangeren en simuleren van een groot rangeerspoorbedrijf. Omdat de Duitse modules over het algemeen al langer in aanbouw zijn dan die van de PHLF, zie je dat er niet alleen aan het spoor en wissels aandacht wordt besteed, maar ook aan de scenery, bebouwing en aan verlichting.

Ik heb op mijn Ntrakmodules van Terminal 5 zelf lichtmasten aangebracht, die het terrein verlichten met kleine gloeilampjes. Het viel mij op dat Gert Weinmann op zijn modules veel heeft geëxperimenteerd met led's. De geel-oranje led's gebruikt hij voor de lantaarnpalen. Fraai gezicht en het kost vrijwel geen stroom. De witte led's gebruikt hij voor het aanlichten van reclameborden en de koplampen van de diverse auto's op de baan.

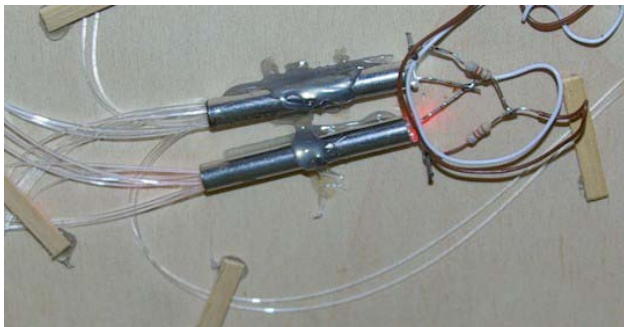


Koplampen

Het geheim van de autoverlichting zit onder de tafel, en niet in de auto's. De koplamp-verlichting werkt via glasvezels. Het licht komt van een 3V rode of witte led



(licht emitterende diode). Deze led is in een metalen pijpje opgesloten en straalt een bundel vezels aan, die van onder de tafel schuin naar boven geboord zijn, omdat ze toch niet zo buigzaam zijn. De vezels komen, via een gat in de bodem van de auto's, tenslotte op de plaats van de weggeboorde koplamp naar buiten. Zeer realistisch!



De lantaarnpalen en ander verlichting zijn allemaal beveiligd tegen doorbranden door gebruik te maken van weerstanden. Led's hebben de eigenschap om zeer lang te branden als de spanning maar niet te hoog wordt. Dan blaas je ze op. Ik spreek uit ervaring.

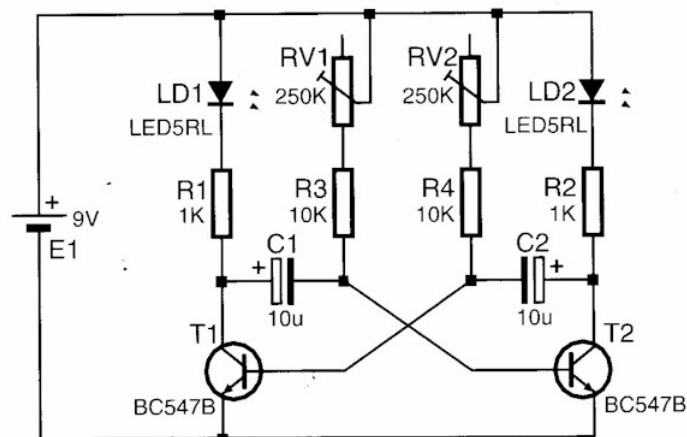
Slagbomen

Op de module Fort-Yft heb ik overwegslagbomen aangebracht van de firma N.J. International. Ik heb de mogelijkheid om de 2 led's aan de paal afzonderlijk aan te sturen. Dit doe ik nu door gebruik te maken van de elektronische schakeling MK102 van Velleman. Deze kit moet je zelf nog solderen, maar dat is niet veel werk met de duidelijke instructies en je krijgt gelijk inzicht in wat de condensatoren en de transistoren doen.



Op de aansluiting voor led1 en led2 (zie schema) sluit ik de draden van respectievelijk de 2 linker en de 2 rechter led's aan, zodat ze om en om aangaan. Het

tempo waarin de led's knipperen is instelbaar met de regelbare weerstanden RV1 en RV2.



De slagbomen in schaal H0 zijn voorzien van een draad om ze op en neer laten gaan met bijvoorbeeld de tortoise wisselmotor. In N-schaal wordt dit helaas niet bijgeleverd. Het kan nog mooier met een treinsignaleringsysteem en een belgenerator die klingelt zolang de bomen gesloten zijn. First things first. Nu eerst het licht maar een aan zien te krijgen

Tjark van Heuvel

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 18 en 19 augustus: Industrieel Smalspoormuseum te Erica.
- 19 en 20 januari: Landelijke Modelspoordagen Rijswijk?

STANDAARDEN BINNEN DE PH&LF

Binnen de PH&LF leek het een tijdje alsof we helemaal geen standaarden (standaard is overigens het synoniem voor norm) op nahielden. Dat is natuurlijk beslist niet zo. Het hele modulegebeuren valt en staat met standaarden. Om te beginnen de schaal (N ☺), het gebruik van "normaalspoor", de hoogte van het spoor t.o.v. de vloer, kleur van de achtergrondplaat e.d.. Bij Ntrak is alles redelijk strak vastgelegd. Bij oNtrak is al iets minder veel vastgelegd. Toch is ook binnen de PH&LF redelijk veel standaard binnen de oNtrakgroep. Zo zijn de meeste modules 40cm breed, een enkeling 30,5cm en volgens mij is er slechts één



bak die van deze twee maten afwijkt. Ook de lengte van de modulebakken is in veel gevallen een veelvoud van 1 foot (305mm).

Al met al is dus alles redelijk standaard. Alleen zijn er soms nieuwe inzichten die leiden tot heroverweging van enkele standaarden. Dit spitst zich vooral toe op de locatie van het hoofdspoor t.o.v. de voorkant (of achterkant) in combinatie met bogen. Daar waar Ntrak vooral bedoeld is om rond te rijden leent oNtrak zich uitstekend om in allerlei bochtcombinaties door een ruimte te lopen. Om nu een bocht universeel te maken zodat deze zowel als een buiten- als een binnenboog is te gebruiken zou het spoor in het midden moeten liggen. Binnen de PH&LF is dit reeds toegepast bij de combinatie Lake Erik & Erik Divide. De voordelen zijn evident, de beide modules zijn zowel in één lijn te gebruiken maar ook als een boog.

Inmiddels zijn er meerdere modules waarbij dus gekozen wordt om het spoor in het midden te plaatsen waarbij de modulebreedte van 40cm is gehandhaafd. Tijdens de PH&LF-jaarvergadering van 7 juli j.l. is daarom besloten om voortaan bij nieuwe oNtrak-modules het spoor in het midden te leggen. Concreet betekent dit dat het spoor op 20cm t.o.v. de achterkant ligt en de modulebak 40cm breed is. Voor de overgang naar de huidige modules is dan alleen een klein overgangsmoduletje nodig of wordt het verspringen van de voor-/achterzijde geaccepteerd.

Hans Sodenkamp

PH&LF GUIDELINES

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

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



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



- Breedte van de bak kan variëren van 1 ft tot 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft, alhoewel er ook sterk afwijkende maten in omloop zijn.
- Het hoofdspoor bij voorkeur op 10,2 cm van de voorkant, maar kan op elke willekeurige plek liggen. Moet wel haaks op de zijkant van de bak uitkomen!
- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE

De Jamboree in Duitsland hebben we alweer enige tijd achter de rug. Komend weekend staan we in het Industrieel Smalspoormuseum te Erica. Hopelijk is er in het ISM wat minder vocht dan in de Duitse munitiebunkers, waar de modules bijna kromtrokken van de nattigheid. Naast de Florida-achtige omstandigheden is ook de bbq me goed bijgebleven: kilo's en kilo's vlees werden boven het vuur geroosterd. Er was zelfs zoveel vlees, dat de volgende ochtend de bbq kon worden voortgezet.

In Erica staan we tussen de smalspoorlocs in. Ben dan ook benieuwd hoeveel bezoekers ons dit keer zullen vragen of onze N-spoormodelbaan een smalspoortraject uitbeelddt, en of het Minitrix betreft. Ik weet in ieder geval ons antwoord al: nee, en nee! En daarna gaan we deze argeloze bezoekers opvoeden met wat kennis over Amerikaanse (model)spoorwegen.

Mathieu Hamelers