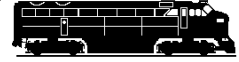




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 27, Juli 2009

## THE SWITCHING YARD

|   |    |
|---|----|
| The depot   | 1  |
| De ontwikkeling van Meesburg                      | 1  |
| Amerikanen in Nederland - deel 2: de 1200-serie   | 2  |
| Amerikanen in Nederland: aanvulling op de NS 2000 | 4  |
| Elektrostatisch 'bevlokken': iets voor de PH&LF?  | 4  |
| Jamboree 2009                                     | 5  |
| The Henderson Mine Railroad                       | 7  |
| Siteseeing  | 9  |
| Naaldbomen anders                                 | 10 |
| De PH&LF-fotogalerij                              | 12 |
| The Timetable                                     | 12 |
| Zoek de verschillen...                            | 12 |
| PH&LF Guidelines                                  | 13 |
| The caboose                                       | 13 |

## THE DEPOT



De zomer is inmiddels in volle hevigheid losgebarsten. Meestal een periode waarin de hobby op een laag pitje staat. Toch

bleek dat niet tijdens de klusdag op 5 juli j.l. in Nieuw Vennep. Het begon wel heel rustig in de ochtend maar rond twaalf was het toch wel druk.

De modules Fargo & Twin Peaks werden ontdaan van rails en Tjark toonde zijn nieuwe hoekmodule compleet met bebouwing. De gebroeders Starman lieten ondertussen allerlei fraaie Amerikaanse treinen, groot & klein, zien. Ik moest 's middags naar een verjaardag maar begreep dat er later nog meer bezoekers waren. Kortom: een geslaagde dag.

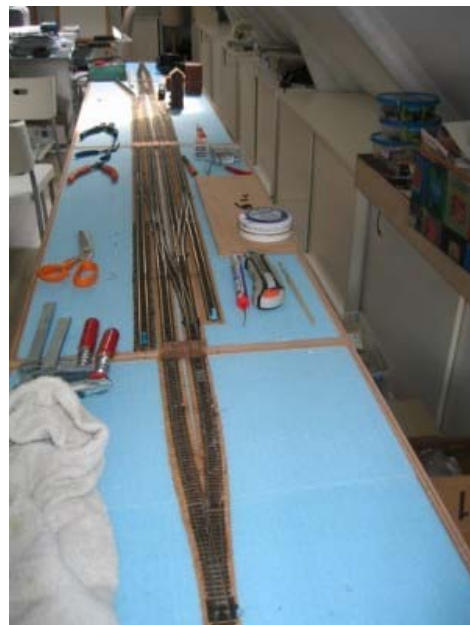
Ik kijk dan ook uit naar de volgende klusdag. Dat geldt overigens ook voor de nieuwsbrief. Daarom hierbij de zomereditie van de PH&LF-nieuwsbrief met weer een schat aan informatie en wetenswaardigheden. Veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

## DE ONTWIKKELING VAN MEESBURG

In een laatste nieuwsbrief in 2008 eindigde ik als volgt: "....maar 2009 moet toch weer mijn modulebouwjaar

worden in een nieuw huis met een lekkere grote zolder....." En zie hier, sinds half maart ben ik weer gestart met bouwen tussen de noodzakelijke klussen in het huis door. De grote drijfveer daarachter is overigens ook zoon Mees die regelmatig vraagt wanneer ik weer verder ga bouwen en zodoende ontkom ik er niet aan er regelmatig iets aan te doen. Het project heeft de naam "Meesburg" meegekregen, maar de uiteindelijke naam kan nog wijzigen.



Meesburg vanuit het oosten gezien. Er ontbreekt nog een derde module die in het midden komt.

Het eerste deel van het project bestaat uit een drietal stationmodules. Deze worden als Twintrak uitgevoerd. Om de Twintrakmodules in een oNtrakbaan te integreren zijn er bovendien twee korte overgangsmoedules gemaakt waarbij de sporen van twee naar één gaan. De maten van deze modules zijn 40,75 cm lang bij 40 cm diep met het spoor op 20 cm van de voorkant. De Twintrakmodules hebben een diepte van 40 cm met de twee hoofdsporen op een afstand van 18,5 en 21,5 cm vanaf de voorkant. De lengte van de modules is 91,5 cm. Bij zowel het gebruik als Twintrak als oNtrak krijgen we met deze set een behoorlijke lengte aan passeerspooren. De modules hebben vier sidings waarbij nog nader te bepalen bedrijfjes komen. Verder komt er een klein stadje op.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

De volgende uitbreiding bestaat uit twee Twintrakhoeken van 91,5 cm bij 91,5 cm. Op één van de bogen komt een boerderijtje, de Starfield Ranch. Deze bogen bestaan elk uit twee delen waardoor deze ook als Slinger gebruikt kunnen gaan worden.



Meesburg vanuit het westen gezien. Vooraan is één van de twee overgangsmoedules van 1 naar 2 sporen te zien.

Voor de beurs in Rijswijk willen Mees en ik in ieder geval de drie modules van 91,5 cm en de korte overgangsmoedules minimaal van landschap voorzien hebben. Dus de komende tijd nog behoorlijk wat te doen maar de drijvende kracht achter dit project zal er wel voor zorgen dat het tempo er in blijft.....

Lars-Erik Sodenkamp

## AMERIKANEN IN NEDERLAND - DEEL 2: DE 1200-SERIE

Het meeste spoorwegmaterieel dat in Nederland heeft rondgereden, is gebouwd in Nederland, Duitsland en Frankrijk. Toch waren (en zijn) er ook Amerikaanse locomotieven op onze rails te zien. Eén van de locomotiefseries met een Amerikaanse achtergrond is de 1200-serie.

Deze locserie verradt duidelijk zijn Amerikaanse afkomst: een grote, hoekige loc die kracht uitstraalt, en waarbij de cabine van de machinist hoog is geplaatst en een stuk naar achteren, zodat de loc een typische

Amerikaanse (bots)neus heeft. Het ontwerp van deze locomotief is dan ook gedaan door Baldwin-Westinghouse, de grote Amerikaanse locomotievenbouwer die veel ervaring had met de bouw van stoomlocs en e-locs.

### Marshallplan

In de periode kort na de oorlog had de NS een tekort aan trekkracht. Veel materieel was tijdens de oorlogsjaren verloren gegaan. De NS nam zowel stoom- als diesellocs over die door de geallieerden waren achtergelaten, maar kreeg ook de mogelijkheid om – als onderdeel van het Marshallplan – nieuwe locomotieven aan te schaffen.

Baldwin zorgde voor het ontwerp en de bouw zou plaatsvinden in Nederland. De draaistelframes moesten uit één stuk worden gegoten en gezien de grote ervaring die de Amerikanen hiermee hadden, bouwde Baldwin de frames. Het Nederlandse bedrijf Heemaf – officieel de hoofdaannemer van de bouw – leverde het elektrische gedeelte, en Werkspoor in Utrecht bouwde de locs af. De in 1949 door NS bestelde 25 exemplaren werden in 1952 en 1953 afgeleverd.



Ondanks het stoere uiterlijk van de 1200-en waren het niet de sterkste machines van de NS. De verhouding tussen gewicht en trekkracht was minder gunstig dan bij andere locseries. Zo was de 1300 iets zwaarder maar had bij lagere snelheden veel meer trekkracht; bij hogere snelheden gingen ze wel redelijk gelijk op.





*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Spoorwegmuseum, 14 augustus 2007

### Ruim een halve eeuw in dienst

De techniek van de locs was relatief eenvoudig. Dit zorgde voor een grote betrouwbaarheid van de machines. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de locs tot in 1998 werden ingezet voor zowel reizigers- als goederentreinen. De NS wilde de locs vervolgens zo snel mogelijk laten slopen om te voorkomen dat concurrenten de locs zouden opkopen. Het was immers de begintijd van de liberalisatie van het spoorwegnet en naast NS konden voortaan ook andere vervoerders een vergunning krijgen voor het rijden van treinen. Door tussenkomst van de rechter kon het transportbedrijf ACTS nog net een aantal 1200-en van het sloopterrein halen en de locs gereedmaken voor hun eigen goederendienst. De vijf machines werden met veel gevoel voor historie omgenummerd in 1251-1255 en voorzien van een kleurenschema dat sterk leek op een schema dat de NS ooit op deze locs had gespoten. De locomotieven werden ingezet voor onder andere de goederentreinen naar het noorden en werden daarbij vergezeld van oude Belgische diesels, omdat niet alle rangeersporen van bovenleiding zijn voorzien. Alhoewel ACTS inmiddels diverse nieuwe locs heeft aangeschaft, wordt er zo af en toe toch nog een 1200 ingezet. En als ik geluk heb, zie ik deze imposante loc over het spoortalud bij Utrecht Centraal denderen.



ACTS in Amersfoort, 29 augustus 2007

### De 1200 in model

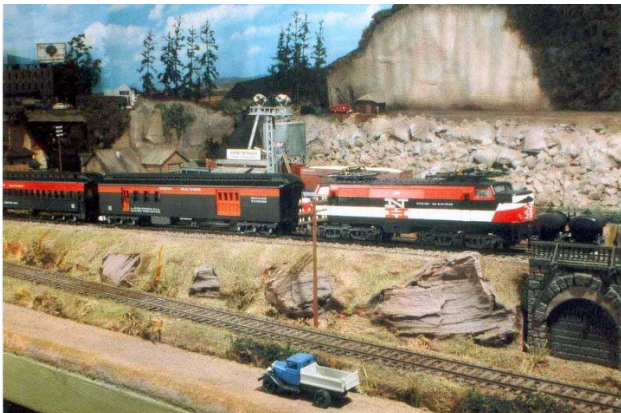
Gezien de populariteit van de 1200-serie is het dan ook niet zo vreemd dat er diverse fabrikanten zijn geweest die deze loc in model hebben uitgebracht, zowel in HO als in N. Tevens kan worden gekozen uit diverse kleurenschema's vanaf de jaren 50 tot aan ACTS.

Opvallend is dat de 1200 ook gebruikt is als model voor een loc van de New Haven. Fleischmann produceerde in 1965/1966 een EP-5 (ook bekend als 'Jet') en gebruikte hiervoor een NS 1200 als basis. Dat de EP-5 een loc is van General Electric en bovendien enkele jaren later dan de 1200 is gebouwd, deerde Fleischmann niet...



De Fleischmann EP-5, uh, 1200...

Vervolgens heeft ook Fons Bossaers ooit een 1200 in New Haven-kleuren gespoten, maar dan op basis van een Lima-model.



NS 1200 van Lima, omgespoten door Fons.

Zo zie je maar weer: de 1200 is een veelzijdige machine, zowel in het echt als in model!

Mathieu Hamelers

## AMERIKANEN IN NEDERLAND: AANVULLING OP DE NS 2000

In de vorige nieuwsbrief heb ik een artikeltje geschreven over de 2000-serie van de NS. Ik meldde daar dat er geen modellen verkrijgbaar zijn van deze diesels. Fons Bossaers meldde mij echter dat er in HO wel degelijk modellen te koop zijn: zo is er een messing bouw pakket van Wim Mesu en een model van Philotrain. Onderstaande foto betreft een voorbeeld van de laatste.



Mathieu Hamelers

## ELEKTROSTATISCH 'BEVLOKKEN': IETS VOOR DE PH&LF?

Tijdens het bezoek aan de Kosmos Lumber layout in Ridderkerk heeft een delegatie van de PH&LF (Hans, Thieu en the Dude) een demonstratie mogen

meemaken over het aanbrengen van gras ('bevlokken') door statische elektriciteit. Henri Visser is een specialist op dit gebied en liet zien wat je met deze vorm van baanaankleding allemaal kunt doen.



Om een goed resultaat te krijgen is het zaak de ondergrond een basiskleur te geven. Henri verkrijgt dit door oude gebruikte koffieprut te gebruiken. Hij klopt de koffiefilters leeg in een speciale bak en na droging mengt hij het met houtlijm en smeert de bodem van de baan er mee in. Niet alleen is de ondergrond op die manier mooi aardbruin, tevens zorgt de korrelstructuur van de koffie dat onbedoelde oneffenheden (spijkergaatjes, scheuren etc) eenvoudig weggewerkt worden en er een mooi natuurgetrouwe ondergrond ontstaat.

Het bevlokken gebeurt door middel van een apparaat: de Gras-O-Mat (Xteq tools). Het apparaat levert een stroomkring op van 15.000 volt (0,5 milliampère) en heeft een 16.09 schakeling, werkt op een 9 volt batterijtje en kost ongeveer € 55,- . Omdat batterijtjes snel leegraken heeft Henri zelf een trafo aan de Gras-O-Mat gemaakt van 12 volt waardoor halverwege stoppen tijdens het bevlokkingsproces door een lege batterij, wordt voorkomen. Mét een batterij kan dus wel, maar zorg dan in elk geval voor dat een reservebatterij voorhanden is. Het is maar waar men voor kiest ☺

Na zijn gereedschap uit de auto te hebben gesleept wilde Henri vol enthousiasme aan de slag gaan. Even speelde hij met de gedachte het hoofd van Hans te bedekken met een 6 mm hoog laagje kunstgras, maar het aanbrengen van de spijker (voor de aardedraad) leek de heer Sodenkamp niet bepaald een aantrekkelijk vooruitzicht. Gekozen werd derhalve om op de layout van Kosmos enige grasstrookjes aan te leggen als alternatief. De layout werd ingesmeerd met





gewone houtlijm en hierin werd een spijkertje geslagen.



De Gras-O-Mat werd vervolgens gevuld met kunststofvezels, die variërend kunnen zijn van 2 tot 6 mm hoog. De vezels werden allereerst goed door elkaar geschud en verder losgemaakt met de hand.



De spanningsdraad werd aan de spijker vastgemaakt en al schuddend werden de vezels - terwijl de schakelaar op de Gras-O-Mat ingedrukt werd gehouden - boven de natte lijm uitgestrooid. Doordat de lading statisch is staan de vezels rechtop en ontstaat er een beeld van gras.



Om een mooi verloop en kleurenpatroon te krijgen kunnen diverse kleuren door elkaar heen gebruikt worden. De meest voorkomende kleuren die gebruikt worden zijn echter beige en 'spatherbst pur'. Mooie natuurlijke kleuren die met wat nuances, aangebracht met de airbrush, een prachtig resultaat geven. En deze kleuren en diverse lengtes kunnen via Henri besteld worden. Vlokken met de Gras-O-Mat aanbrengen kan natuurlijk ook, al is dit wat moeilijker omdat de gaatjes in het rooster van de Gras-O-Mat de vlokjes dat lastiger doorlaten. De mogelijkheden zijn onbeperkt en een koren- of bloemenveld aanleggen opgebouwd uit diverse kleuren kan natuurlijk ook. De Gras-O-Mat is dus een uitkomst en zeker zijn aanschaf waard. Iets om vanuit de clubkas te realiseren? ☺

Rob 'Dude' Spitters

## JAMBOREE 2009

Stipt om acht uur op vrijdagavond 12 juni vertrekken Tjark en ik uit Hoofddorp voor de rit naar Goch. Na exact twee uur komen we aan bij Jürgen alwaar we hartelijk worden ontvangen. Spoedig zitten we de modelspoorcollectie te bewonderen onder het genot van bier, wijn en een hapje. Het is al middernacht geweest als we onze bedden opzoeken.

De volgende ochtend, na een uitgebreid ontbijt, vertrekken we even na negen uur. Op weg naar Elsterberg waar dit jaar de jaarlijkse Summer Jamboree van Germantrack plaatsvindt. De Tomtom van Jürgen wijst ons de weg en waarschuwt ons voor snelheidsbeperkingen. Halverwege de rit neem ik het stuur over van Tjark. Even voor drie uur komen we dan aan in het fraaie Elsterberg waar we parkeren voor ons hotel. Even inchecken en dan naar de ruimte waar de Jamboree is.





De ruimte van de Jamboree

Na even zoeken lopen we het gebouw binnen en worden de handen geschud. De eerste indruk is dat de ruimte toch aanmerkelijk groter is dan het op tekening leek. Een indrukwekkende Ntrak-baan met verschillende voor mij nieuwe modules. Indrukwekkend is bijvoorbeeld Benton Yard. Een combinatie van circa zeven Ntrak-modules. Ondertussen rijdt een lange graantrein over de baan.



Het indrukwekkende Benton Yard

Tijdens de gesprekken blijken enkele modules van eigenaar verwisseld te zijn. Zo zijn de door Christof aangeboden modules inmiddels verkocht. Ook Gert heeft zijn bekende graansilomodule verkocht. Thomas heeft de modules met de schuine wegkruising en brug over de droog gevallen rivier gekocht en is bezig deze aan zijn wensen aan te passen. Tijdens de jaarvergadering is de baan voor ons en rijden Penn Central GP-30's en later een Delaware & Hudson C420 enkele rondjes over de gigantische baan.



De D&H C420 in actie

De dorst wordt ondertussen gelest met een plaatselijk "biertje". 's Avonds is er een koud buffet en dat smaakt eveneens uitstekend. Na afloop wordt er nog veel nagekletst en ook foto's bekeken. Het is dan ook al laat als wij onze hotelkamers opzoeken.

De volgende ochtend na het ontbijt doen we alvast de spullen in de auto. Tenminste, dat is de bedoeling. Het blijkt dat de accu leeg is doordat ik waarschijnlijk vergeten ben om de lichten uit te doen. Gelukkig blijkt de plaatselijke Adac al snel te komen. Om de accu voldoende op te laden besluiten we eerst maar de Götzschtalbrücke te bezoeken. We laten daarbij wel de motor lopen.



De 78 meter hoge Götzschtalbrücke, de grootste bakstenen brug ter wereld

Terug in Elsterberg besluit ik nog even een bezoek te brengen aan een ruïne midden in het dorp. Deze is gelegen op een heuvel met een mooi uitzicht over het hele dorp. Terug in de zaal maakt Tjark nog zijn befaamde fotosessie. Na de lunch wordt het voor ons weer tijd om te vertrekken. Het is dan kwart over één. De terugweg gaat echter minder voorspoedig dan de



heenweg. Zo rij ik ongeveer een uur in de file en ben dan slechts 10 kilometer verder. Het oponthoud kost ons al met al twee en half uur meer reistijd. Terug in Goch worden we onthaald met een overheerlijke Thaise maaltijd.

Dan breekt voor Tjark en mij het laatste ritje aan. Het is al één uur 's nachts als ik thuis kom en daarmee een bijzonder geslaagde Jamboree 2009 voor mij eindigt.



Hans Sodenkamp

## THE HENDERSON MINE RAILROAD

De Henderson Mine Railroad, hoog in de bergen ten westen van Denver, Colorado, was uniek in de Verenigde Staten. Smalspoor met bovenleiding, twee-assige locs in trek-duwcombinatie en de langste spoorwegtunnel van de Verenigde Staten toentertijd met slechts één tunnelportaal. De lijn was speciaal bedoeld voor het vervoer tussen de American Metal Climax (AMAX) Henderson Molybdeenmijn, onder Red Mountain nabij Empire, met de verwerkingsfabriek aan de andere kant van de Continental Divide, circa vijf mijl vanaf Highway 9 tussen Silverthorne en Kremmling in de Ute Pass Road. Gestart in 1976 was de mijn in 1980 de grootste producent van molybdeen in de wereld. De productie bedroeg circa 4,6 miljoen ton erts en men produceerde 25.000 ton Molybdeen per jaar. Molybdeen wordt gebruikt in staallegeringen waardoor deze corrosiebestendiger wordt en beter tegen temperatuurwisselingen kan.



3533 nadert de verwerkingsfabriek

De spoorlijn was dubbelsporig met een spoorwijdte van 1067mm (Kaapspoor) en geëlektrificeerd met 1400volt gelijkstroom. De totale lengte bedroeg 15 mijl (24 km) en begon op een hoogte van 2460meter en liep de eerste 10 mijl (16km) lijnrecht met 3% stijging in een tunnel om vervolgens met een geringere stijging van 1,3% buiten de tunnel door de William Fort Valley naar de verwerkingsfabriek te gaan op een hoogte van 3115 meter. De maximumsnelheid op de lijn was 25 mijl/uur (40km/u).

Beneden in de tunnel liep de lijn vlak en maakte een boog naar rechts waar de laadplaats was. Ter plekke was de bovenleidingspanning 600volt vanwege de veiligheid.



3533 in de mijn nabij de laadplaats

Halverwege in de tunnel was een ventilatieschacht. Met luchttemperatuur beneden in de tunnel tot wel 100 graden Fahrenheit (37,7 graden Celsius), zelfs in de winter, en bij de uitgang temperaturen 's winters tot wel -20 graden Fahrenheit (-28,8 graden Celsius) kon het temperatuurverloop in de ventilatieschacht vrij fors zijn. Ook was er een enorm verschil in luchtvochtigheid tussen beneden (hoog) en boven (laag).





Ertstreinen waren meestal sets met twee locs (deze werden "locies" of "lokies" genoemd) aan de fabriekszijde en één loc aan de mijnzijde met 22 ertswagons ertussen. Onderling waren de locs verbonden met een "Intra Train Communication" (ITC) systeemkabel langs iedere ertswagon. Soms waren er ook combinaties van 30 wagons die dan aan beide zijden twee locs hadden.



*De geladen trein stopt om een praatje te maken met de tegentrein nabij het tunnelportaal*

Het onderhoud aan het rollend materieel werd zelf door AMAX verricht met een gecombineerde loc- en wagonwerkplaats vlakbij de verwerkingsfabriek. Voorbij de losplaats was een uitloopspoor met drie opstelsporen waar de treinen keerde of defecte wagons of locs uit de set werden gehaald. Het verkeer reed dag en nacht behalve op geplande onderhoudsdagen. Per 24uur werden acht à negen retourritten gemaakt. Voor het rangeren waren vier kleine diesels gebouwd door Plymouth.



*Twee Plymout- diesels trekken 3533 en 3535 na onderhoud op het uithaalspoor*

Oorspronkelijk bestond de vloot uit 32 locs (3501 – 3532) gebouwd door ASEA uit Zweden. Al in 1978 bestelde AMAX nog vier identieke locs bij GEC Traction

uit Manchester, Engeland, na problemen met de ASEA-locs. Dit is waarschijnlijk de eerste keer dat complete elektrische locs vanuit Engeland naar de Verenigde Staten zijn verscheept. Deze vier locs werden geleverd vanaf 1980 en waren genummerd van 3533 tot en met 3536. Het waren bovendien de laatste locs gebouwd in de Vulcan Foundry in Newton le Willows, gelegen tussen Manchester en Liverpool. De tweespanninglocs met twee vaste assen hadden een elektromotor met 460KW (616pk) continu vermogen, in zogenaamde tramophanging. Met een frame van circa 4 inch (10cm!) staal wogen de locs ieder 62 ton. De wieldiameter was bijna 47 inch (119cm) en de totale lengte 25feet en 3 inch (7,70meter). De locs konden recuperatief remmen waardoor de remenergie teruggevoerd kon worden aan de bovenleiding als de trein naar beneden ging.

De trekkracht van de Engelse locs was circa 50% groter dan de ASEA-locs. Dit werd een keer gedemonstreerd toen een locomotief uitviel. De achterliggende trein bestaande uit twee GEC-locs duwde en trok toen de eigen trein van 16 ertswagons en één derde van de voorgaande trein, 22 ertswagons, én de uitgevallen loc. Toch konden de GEC-locs hun verwachtingen niet waar maken en er werden verschillende modificaties uitgevoerd om hun betrouwbaarheid te vergroten.



*Modificaties worden uitgevoerd aan de 3534 in de werkplaats*

De eerste dag waarbij deze Engelse locs werden gebruikt was op 31 juli 1981: de 3533 en 3535 met 16 ertswagons en de 3534 als stand-by loc. De 3536 werd begin 1982 geleverd. Alle locs waren vanaf februari 1982 operationeel. Vanwege een economische crisis werd de mijn tijdelijk gesloten tussen oktober 1982 en januari 1984.





Een volle ertstrein met drie GEC-locs komt aan bij de losplaats

Eind juli 1999 is de spoorlijn gesloten en vervangen door een lopende band, één van de langste ter wereld, die bijna het gehele tracé van de spoorlijn volgt. Het spoor is in 2000 opgebroken en twee van de originele ASEA-locs zijn bewaard. De 3517 staat in het Western Museum of Mining & Industry in Colorado Springs en de 3524 is opgesteld bij de ingang van de Henderson fabriek.

De auteur was werkzaam voor GEC en heeft een jaar lang vanaf april 1981 de locs mogen volgen.

*Chris Nuthall*

*Vertaald door Hans Sodenkamp*

## SITSEEEING

### Frans N-schaal

Een Franse site met modelbanen zoals de Free Heaven Harbor Terminal (deze was te zien op Eurospoor 2007):

[www.trainternet.fr](http://www.trainternet.fr)

De directe link naar de Free Heaven Harbor Terminal:

[www.trainternet.fr/Fhht\\_us.htm](http://www.trainternet.fr/Fhht_us.htm)

### Meerdere schalen

De Amerikaan Chris Comport produceert zogenaamde craftsman kits: zeer gedetailleerde bouwdoosjes voor de bovengemiddelde modelbouwer. Op zijn website zie je voorbeelden van deze kits, maar ook diverse modelbanen. En Chris werkt in meerdere schalen (maar jammer genoeg niet in N-schaal...).

[www.chriscomport.com](http://www.chriscomport.com)

Opvallend is wel dat Chris een modelbaan heeft met Mifflin als thema. Dit plaatsje was ook te zien als thema van een Ntrakmodule bij de PH&LF!

### Kolen

In het oosten van de USA wordt veel steenkool gewonnen. Spoorwegen spelen een belangrijke rol in het vervoer van de kolen. Veel maatschappijen bestonden vooral dankzij dit omvangrijke vervoer. Op onderstaande website staat veel informatie over het kolenvervoer per spoor in de Appalachian Mountains. Zowel het grote voorbeeld (C&O, L&M, WM) als modelbanen met coal hauling als thema komen hier aan de orde.

[www.appalachianrailroadmodeling.com](http://www.appalachianrailroadmodeling.com)

### Tot slot

Hou je van een drukke modelbaan? Dan is dit zeker iets voor jou:

[www.horailroad.com/hphrr](http://www.horailroad.com/hphrr)

En dan graag nog even je aandacht voor de prachtige HO-modelbaan van ons Canadese ex-lid James:

<http://lynvalleynorthwestern.blogspot.com/>

*Hans Sodenkamp en Mathieu Hamelers*



## NAALDBOMEN ANDERS

In dit schrijven vertel ik hoe je op eenvoudige wijze goeduitziende naaldbomen kunt maken. Ik weet het: het is een oude koe, er is al vaker over geschreven, maar deze methode is, nou ja, gewoon anders.

| Soort    | Voorbeeld<br>(meter) | 1:87/ H0<br>(centimeter) |
|----------|----------------------|--------------------------|
| Berk     | 25                   | 29                       |
| Beuk     | 40                   | 46                       |
| Den      | 40                   | 46                       |
| Eik      | 30 à 40              | 34 à 46                  |
| Els      | 25                   | 29                       |
| Es       | 35                   | 40                       |
| Esdoorn  | 25                   | 29                       |
| Iep      | 35                   | 40                       |
| Kastanje | 35                   | 40                       |
| Knotwilg | 25                   | 29                       |
| Larix    | 35                   | 40                       |
| Linde    | 30                   | 34                       |
| Plataan  | 20                   | 23                       |
| Populier | 50                   | 57                       |
| Spar     | 50                   | 57                       |

### Benodigd materiaal:

- Rondhout diameter zelf bepalen i.v.m. schaal. Bedenk hierbij wel dat bomen op de modelbaan meestal te klein zijn.
- Scherp mes.
- Kleine schaaf of bandschuurmachine.
- Hobbylijm transparant.
- Aquariumfilterwatten, nylon.
- Strooimateriaal grasvezel (static grass).
- Strooimateriaal poeder dennengroen (Woodland of anders).
- Spuitbus grijze grondverf.
- Spuitbus verf zwart mat.
- Spuitbus goedkope haarlak.
- Mondmasker tegen stof verfspuiten.

### Werkwijze

Maak met het mes een taps toelopend einde aan het rondhout. Dit deel wordt de boom dus moet het de lengte van de te maken boom hebben. Later zagen wij dit deel van het rondhout af. Verfijn de vorm met het schaafje of bandschuurmachine. Zaag de boom los van het rondhout.



Boor nu een gaatje in de onderkant en druk er een spijker zonder kop in.



Met die spijker kunnen wij de boom later in het landschap plaatsen. Nu gebruiken we hem om de boom in een plankje met gaatje te steken, of - zoals ik het gedaan heb - in een blok ijzer.







Neem nu de filterwatten en trek er een plukje af. Trek dit plukje zoveel mogelijk uit elkaar zodat het bijna niet meer zichtbaar is en er een dun matje ontstaat. Knip vervolgens cirkels uit het matje, cirkels verlopend van groot naar klein.



Breng onder aan de stam rondom een weinig hobbylijm aan. Neem nu de grootste uitgeknipte cirkel en schuif deze over de stam van boven naar beneden tot aan de lijm. Doe dit ook met de andere schijfjes tot de top is bereikt. Voor de punt neem je een plukje watten en draai dit in een puntje. Je hebt nu de vorm van de ruwe boom.



Spuit de hele boom in met haarlak en strooi de grasvezel over de boom; doe dit spaarzaam. Spuit nu de hele boom in met de grijze grondverf. Als deze verf droog is spuit je de zwarte verf erover maar let op: het zwart moet minimaal worden aangebracht, meer in een soort waas. Dit vraagt enige oefening maar na een

paar bomen heb je het zo onder controle. Vergeet bij deze werkzaamheden het mondmasker niet. Nog beter is deze werkzaamheden buiten uit te voeren.

Hiernaast de boom met grasvezel voor de verf behandeling. Let op de laagstructuur van de schijfjes watten.



Als de verf droog is spuit je de boom weer in met de haarlak. Strooi nu het strooimateriaal (dennengroen) over de boom. Doe dit alleen vanaf de bovenkant. De boom is nu klaar: je ziet een groene naaldenstructuur aan de buitenkant en donkere takken naar binnen toe. Ook de stam blijft tussen het groen door goed zichtbaar.



Tot zover deze handleiding over 'naaldbomen maar dan anders'. Succes!

JohnT

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals er Noord-Amerikaanse locs in Europa rijden en reden is ook wel eens iets Nederlands (en Zwitsers) naar Noord-Amerika gegaan. Het thema is ditmaal de ex-TEE-trein in Canada. En dan in North Bay, om precies te zijn.



Op 14 oktober 2005 brachten Lars & Peter een bezoek aan North Bay.



In het TEE-treinstel was kort daarvoor brand gesticht.



Een jaar later, op 3 september 2006, bracht ik een bezoek aan het TE-treinstel. De FP7 op deze foto is inmiddels gesloopt.

Hans Sodenkamp

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 2 - 4 oktober 2009: Drachten.
- 28 en 29 november 2009: Rijswijk.

## ZOEK DE VERSCHILLEN...

Zoals sommigen weten had ik - voordat ik overstapte naar Amerikaans - een UK-modelbaan, compleet met een wagenpark dat bestond uit twaalf stoomlocs, twaalf diesels en vier DMU's. De reden waarom ik ben geswitcht van UK naar USA is omdat er bijna geen klap te koop is van Engelse spullen in Nederland. En ook in the UK is het karig wat er te koop is qua huisjes en toebehoren. Er ging dus een wereld voor me open toen ik eenmaal de stap gezet had en me eens ging oriënteren.





*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Mijn Engels is vrij aardig (zei hij bescheiden) maar desondanks liep ik toch tegen veel dingen aan die in het Amerikaans net even anders zijn. Want ondanks het feit dat beide landen Engelstalig zijn wil het nog niet zeggen dat alles een-op-een hetzelfde is. Engelse locs, wagons en coaches hebben bijvoorbeeld, net als menig andere Europese maatschappij, buffers. Op US-treinen zitten die dingen niet, daar werkt men met die rare klauwkoppelingen ☺. En er zullen ongetwijfeld meer verschillen zijn, die kent Hans S. vast allemaal uit zijn hoofd, inclusief de naam en geboortedatum van de uitvinder c.q. fabrikant of leverancier. ☺

Echter, ook qua benamingen loopt de boel niet synchroon. Ik heb de grootste verschillen even op een rijtje gezet. Maar jullie mogen deze lijst natuurlijk zelf naar hartelust aanvullen. En kom je er niet uit, schroom dan niet om Hansipedia S. om (wijze) raad te vragen. In elk geval, enjoy!

Rob 'dude' Spitters

|   |   |   |
|---|---|---|
|  |  |  |
| Tafel, werkblad   | Benchwork   | Baseboard   |
| Goederenwagon   | Box Car   | Reefer Van  |
| Remwagen  | Caboose   | Brake Van   |
| Platte goederenwagon  | Flat Car  | Wagon   |
| Machinist   | Engineer  | Driver  |
| Goederenlading  | Freight   | Goods   |
| Spoorwegmaatschappij  | Railroad, Railway   | Railway   |
| Wissel  | Switch  | Points  |
| Rangeren  | Switching   | Shunting  |
| Rangeerloc  | Switcher  | Shunter   |
| Spoorbiels  | Tie   | Sleeper   |
| Draaistel   | Truck   | Bogie   |

**PH&LF GUIDELINES**

Naast de algemene Ntrak- en oNetraknormen 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 zijanten 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 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40cm 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.
- Achtergrond is niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

**THE CABOOSE**

Inmiddels bestaat de PH&LF al weer 8 jaar. Talloze modules hebben in die jaren de revue gepasseerd, en menig module is verdwenen in de afvalcontainer. Dat is aan de ene kant jammer, maar aan de andere kant is



de clubbaan daardoor nooit hetzelfde en dat is voor zowel de operators als het publiek een prettige bijkomstigheid. De laatste module die is gesneuveld, betreft de oostkustmodules van Rob Spitters: een volledige

herbouw met een nieuw sporenplan zijn het doel van deze man uit Nootdorp.

Zelf heb ik nog geen modules afgebroken. Wel heb ik talloze vaste modelbanen gesloopt. Mijn huidige baan is technisch gereed, op één stuk spoor na dan: dat deel



heb ik pas geleden opgebroken ten behoeve van mijn dit jaar aangeschafte stoomlocs. Deze locjes hadden namelijk moeite met het nogal prototypical gelegde New Haven-spoor, ook wel bekend als "rock'n'roll track". Het ovaal is al weer enige tijd gesloten, maar de siding heb ik na maanden nog steeds niet aangesloten. Ook staat er nog menig modelhuisje in halfafgebouwde staat op en naast de modelbaan. Kortom: er is genoeg werk aan de winkel, nu nog even de motivatie hervinden!

Met Hans en Rob S heb ik een mooie modelbaan bezocht in de schaal 0. Prachtig materieel, met geluid,

netjes gewetherd, en kruipend over de rails. We kregen een demonstratie 'grasleggen' met een elektrostatische bevlokker. Ik had er over gelezen in de bladen, maar had het nog nooit met eigen ogen gezien. En inderdaad, het is een klein wonder om te zien dat die grasvezels keurig rechtop komen te staan op de modelbaan! Ik denk dat het ook voor N-schaal vele toepassingsmogelijkheden heeft. Gezien de redelijk hoge prijs is het wellicht een idee om zo'n apparaat vanuit de club aan te schaffen?

*Mathieu Hamelers*