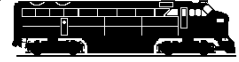




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 25, Maart 2009

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Aldene plan	1
Een helpende hand bij de aanschaf van een digitaal systeem	2
Het juiste gewicht	6
Grand Rapids op de module Fort Yft	7
Siteseeing	8
De PH&LF-fotogalerij	8
Delson	9
The Timetable	9
PH&LF Guidelines	9
The caboose	10

## THE DEPOT



Ja, daar is de PH&LF nieuwsbrief! Het is alweer de 25<sup>ste</sup> nieuwsbrief. Toch een mijlpaal voor iets wat door een wisselende groep

schrijvers, behalve de redactie ;-), gemaakt wordt.

Wederom een gevarieerd nummer van verschillende schrijvers. Van een handleiding voor het kopen van een digitaal systeem tot sightseeing op het wereldwijde web. Ook wat geografische onderwerpen zoals over Grand Rapids en Delson. Kortom, veel plezier met het lezen van deze toch wel dikke nieuwsbrief.

*Hans Sodenkamp*

## ALDENE PLAN

De Hudson rivier is een behoorlijke hindernis voor spoorwegmaatschappijen vanuit de staat New Jersey die de stad New York (Manhattan) willen verbinden met de rest van hun netwerk. Gevolg is dat veel van deze maatschappijen een kopstation hadden aan de oever van de Hudson in New Jersey. De Pennsylvania Railroad (PRR) bouwde echter begin 20<sup>ste</sup> eeuw een tunnel onder de Hudson (en de East River) en kwam uit in hartje Manhattan. Daar werd een nieuw groot station gebouwd, Penn Station. Daardoor verkreeg de PRR een directe verbinding vanuit New Jersey (en verder) met de stad New York. De enige maatschappij die ook van deze verbinding profiteerde was de Lehigh Valley

railroad. Dat kwam omdat de PRR daarin aandelen had.

Bij de andere maatschappijen zoals bijvoorbeeld de Erie en de Lackawanna, Delaware & Western konden de reizigers vanuit het kopstation direct overstappen op de boot om daarmee in Manhattan te komen. Ook was er nog de mogelijkheid om per metro van de PATH (Port Authority of New York & New Jersey) verder te reizen.



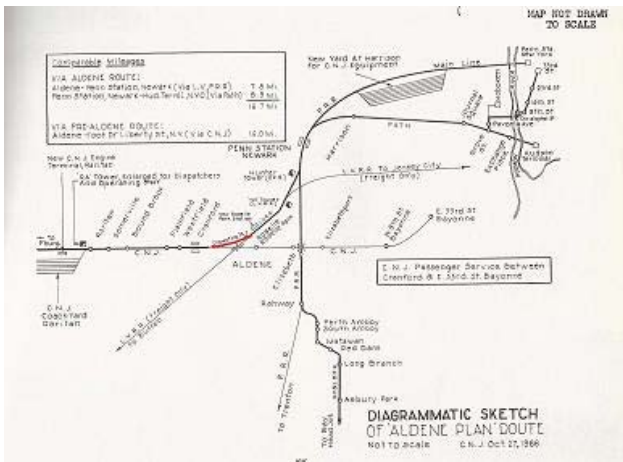
GP-7 #1528 passeert de nog in aanbouw zijnde Aldene verbinding.

Eén belangrijk kopstation had helaas niet deze luxe van een metroverbinding, namelijk de Central Railroad of New Jersey Terminal. Dit station van de CNJ stond ook bekend als Communipaw Terminal. Niet alleen treinen van de CNJ maar ook van Reading en B&O eindigden hier. Om ook deze reizigers te laten profiteren van de directe verbinding met Manhattan ontstond het Aldene-plan. Aldene, in Roselle park, is de plaats in New Jersey waar de hoofdlijn van CNJ die van de Lehigh Valley ongelijkvloers kruist. Er bestond geen verbinding tussen beide lijnen.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Het Aldene-plan.

Het plan behelsde dan ook de bouw van een kort enkelsporig verbindingsspoor. Deze lijn is op 30 april 1967 geopend. Vanaf die datum rijden bijna alle passagierstreinen van CNJ via deze verbinding naar Newark en verder naar het Penn Station in New York stad. Er heeft nog wel een tijdje een shuttle trein gereden naar Bayonne wat ligt aan de oude CNJ-hoofdlijn naar Communipaw Terminal. Dat was mogelijk omdat goederentreinen nog wel de oude lijn bleven gebruiken. Met het ontstaan van Conrail is de oude hoofdlijn verder in verval geraakt en daarmee is ook deze shuttle trein gestopt.



Een CNJ trek-duw trein komt de helling af van het kort Aldene verbindingsspoor.

Alle sporen van het Communipaw Terminal zijn allang verdwenen maar het station zelf staat er nog steeds. Sinds 12 september 1975 is het een National Historic Landmark en maakt onderdeel uit van het Liberty State Park.

Hans Sodenkamp

## EEN HELPENDE HAND BIJ DE AANSCHAF VAN EEN DIGITAAL SYSTEEM

Digital Command Control, kortweg DCC genoemd heeft een revolutie teweeg gebracht op het gebied van modelspoorbanen. Door DCC heeft de gebruiker controle om meerdere locomotieven te bedienen, zelfs als deze op hetzelfde baanvak rijden. Tevens kan je met een simpele beweging de verlichting of het eventueel aanwezige geluid activeren. Signalen en wissels, het is allemaal te bedienen via een DCC-component.

Voor de meeste modelspoorders is hun eerste kennismaking met DCC vaak via een startset. Er zijn op dit moment in zowel Noord-Amerika alsmede Europa vele fabrikanten die allemaal hun eigen product als beste aanprijzen. In Europa is Märklin marktleider, gevolgd door de systemen van Uhlenbrock en Fleishmann, Roco en Lenz. Daar is sinds een jaar een belangrijke speler bijgekomen, namelijk PIKO. Dit voormalige Oost-Duitse merk is bezig met een gestage opmars, omdat hun producten niet alleen erg goed zijn, maar in vergelijking met de A-merken, zeer aantrekkelijk geprijsd waardoor digitaal rijden voor veel mensen met een kleine beurs zeer aantrekkelijk wordt.

Er bestaat ook nog een systeem dat door Motorola is ontwikkeld, maar door zijn beperkingen neemt de vraag en toepassing ervan steeds meer af.

### Hoe werkt DCC?

Op een gelijkstroom- of wisselstroombaan wordt door middel van een trafo meer of minder spanning op de rails gezet waardoor de loc snelheid maakt of afremt. Om een realistische baan na te bootsen past men hier bloksystemen, seinschakelingen en vertragers - *aparte electronica die daar voor zorgt* - toe die apart aan een baanvak worden gehangen. Omslachtig, veel bedrading, popmeters, relais e.d. en in de toepassing beperkt. De mogelijkheid om in een baanvak met meerdere treinen te rangeren is dus vrijwel uitgesloten omdat de treinen of allebei rijden of stilstaan.

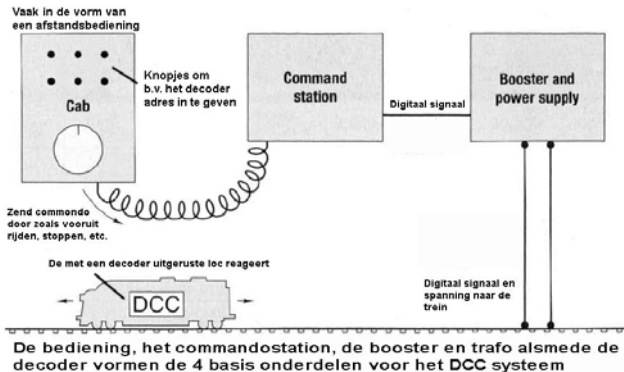
Op een DCC-baan is de spanning echter altijd gelijk. De stroom gaat dus niet direct naar de motor van de loc. De stroom wordt bij wijze van spreken 'opgevangen' in een ontvanger, dit noemt men een decoder. Deze decoder of ontvanger regelt de hoeveelheid stroom die de loc krijgt. Tevens stuurt de decoder het licht of de geluidchip (indien aanwezig) aan. Omdat elke decoder een eigen adres of nummer heeft die vooraf door de gebruiker is ingesteld kan er dus onafhankelijk van elkaar worden gereden. Om dit met een voorbeeld te



verduidelijken: stel, er rijden twee locs op een baanvak, een rangeerloc en een kleine stoomloc met tender. De rangeerloc heeft als nummer # 12 gekregen en de stoomloc # 4. Via het controlepaneel of op de afstandsbediening van de DCC-centrale kan de modelspoorder de rangeerloc langzaam vooruit laten kruipen en gelijktijdig de stoomloc achteruit laten rijden door simpel het nummer van de trein in te geven (#12 of #4) en door middel van de draaiknop meer of minder stroom te geven. Er zijn zelfs systemen die ruimte bieden om een analoge loc te gebruiken op een digitale baan, maar dit is niet aan te raden. Beter is om voor geheel digitaal (waarbij elke trein dus is voorzien van decoder) te kiezen.

### DCC standaardisering

De National Model Railroad Association (NMRA) heeft een standaardprotocol voor DCC-treinbesturing geschreven die gevolgd wordt door de meeste fabrikanten. Dit is handig, omdat alles uitwisselbaar is en daardoor ideaal in gebruik. Zo kan een loc met een Lenz-decoder gewoon gebruikt worden in het systeem van Digitrax en een CVP-decoder gewoon op elk willekeurig ander systeem.



Alle DCC-systemen bestaan uit dezelfde basisonderdelen. Deze zijn los of gecombineerd in een kast uitgevoerd, zoals te zien in het bijgevoegde tekeningetje. De basis bestaat uit een bedieningspaneel om de treinen te besturen (vergelijkbaar met de draaiknop op de oude trafo). Dit onderdeel wordt de (handheld) **CAB** of **THROTTLE** - of in *plain Dutch*, *afstandsbediening* of *rijregelaar* - genoemd. Dan is er het commandostation (command station) en een booster en spanningtrafo, die met een aantal draden naar de rails loopt.

### De bediening

De bedieningscentrale of afstandsbediening (de cab of throttle) is de interface tussen de modelspoorder en de baan zelf.



Een en ander is schematisch weergegeven (zie voorbeeld). Door middel van de handheld afstandsbediening of je bedieningspaneel (b.v. de centrale van Uhlenbrock) bedient men de trein, het licht, de wissels, geluid, etc. Sommige fabrikanten maken gebruik van draaiknoppen terwijl andere schuifknoppen prefereren. Drukknoppen worden toegepast, hendels, kortom, elke fabrikant heeft zo zijn methodes. Omdat de afstandsbediening (the cab of throttle dus) vrijwel het meest gebruikt wordt tijdens het 'sporen' is het belangrijk dat men goed op de hoogte is hoe het apparaat werkt.

Veel startsets hebben allemaal een treinbedieningsapparaat, zoals bijvoorbeeld de Intellibox van Uhlenbrock, een van de beste digitale centrales te koop in Nederland, vanwege z'n bedieningsgemak en uitwisselbaarheid. Zoals alle centrales heeft ook deze Uhlenbrock de mogelijkheid om een afstandbediening er op aan te sluiten. Deze afstandbedieningen zijn op twee manieren aangesloten, via een kabel of draadloos. De afstandbediening via een draad wordt op de centrale aangesloten op de zogenaamde 'cab bus'. Draadloze afstandbedieningen werken via infrarood of radiosignalen. Het voordeel van deze laatste afstandsbedieningen is dat de 'spoorder' vrijelijk met de locs kan meelopen zonder zich te hoeven bekommeren over het feit of hij wel op tijd bij de volgende plug-in poort is.

De duurdere systemen hebben als voordeel dat men er de gehele vloot treinen en randapparatuur mee kan regelen, terwijl de wat aantrekkelijker geprijsde systemen deze mogelijkheden niet hebben. Daar is het treinverkeer beperkt tot het rijden met twee treinen door middel van het systeem. Ook hebben de meeste systemen een limiet aan het aantal te besturen eenheden (1 t/m 99). De wat duurdere systemen hebben dit probleem niet kan men tot 3 cijfers of meer





programmeren (1-999) Het is handig dat men hier van te voren rekening mee houdt bij de aanschaf van een systeem.

### Het commandostation

Vergelijk het met een kleine computer, want dat is het commandostation eigenlijk: het hart van het DCC-systeem. Het commandostation ontvangt een digitaal signaal (command) via de afstandsbediening en vormt dit om in een pakket aan gecodeerde binaire cijfers, universeel in het DCC-systeem. Elke code is toegewezen aan een bepaald adres, dat er voor zorgt dat alleen de bewuste decoder waar het signaal voor bedoeld is, reageert. Men geeft dus via de afstandsbediening of op het schakelpaneel door dat trein X bij wissel Y afbuigt en de achterliggende trein Z weer rechtdoor rijdt.

Zoals alle producten worden ook in het geval van DCC regelmatig verbeteringen aangebracht. En omdat de meeste systemen de mogelijkheid hebben om de software te upgraden is het dan niet nodig om weer een geheel nieuw systeem aan te schaffen. Dit kan door middel via een kabel, verbonden via de pc, waarmee dan weer een link kan worden gelegd met de website van de fabrikant om zo de software te downloaden en te installeren, of door een reeds in het systeem gebouwde chip, die kan worden vervangen.

### De booster

Wat doet de booster in het geheel? Wel, dit apparaat zorgt ervoor dat er voldoende stroom of spanning is om de treinen en de overige apparatuur goed te laten werken. Boosters geven hun waarde aan in ampères (amp) en leveren gemiddeld tussen de 1,5 en 10 amp. De hoeveelheid ampère die nodig is, is een beetje afhankelijk van de schaal die men gebruikt, HO of N, het aantal locs dat men wil laten rijden etc. De meeste digitale systemen hebben daarom de mogelijkheid dat er meerdere boosters aan het systeem kunnen worden gehangen. Indien men meerdere boosters wil toepassen is het wel belangrijk na te gaan of uitbreiding met bijvoorbeeld een universele booster wel mogelijk is. Want niet elke fabrikant heeft deze mogelijkheid ingebouwd, al was het alleen maar om de gebruiker te dwingen alleen zijn producenten af te nemen. Dit kan dus een argument zijn bij aanschaf van een DCC-systeem.

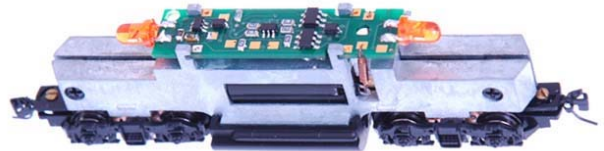
### Decoders

Alle apparaten die men wil aansturen, of het nu een trein is of een wissel, heeft een decoder nodig. In het geval van een trein zit deze weggewerkt onder de kap. Bij een wissel is dit door middel van een wisselschakelaar, bijvoorbeeld de Lenz LT 150, een decoder die zes wissels kan schakelen. De decoders

die in treinen wordt toegepast staan vanuit de fabriek meestal ingesteld op '3' maar het is gebruikelijk dit adres te veranderen in een eigen uniek nummer. Een handig hulpmiddel om de decoder om te nummeren is om te kiezen voor het nummer dat op de cabine is gespoten. Een andere manier is de trein het nummer van het type trein te geven. Bijvoorbeeld een GP 38 wordt dan '38'. Nadeel is echter dat, indien men met meerdere treinen van hetzelfde type rijdt, dit niet opgaat, want als alle treinen nr. 38 krijgen, zullen ze ook alle reageren op het gegeven commando. De eerste manier van toewijzen lijkt dus het beste.

Decoders zijn er in twee soorten, universeel of speciaal. De universele decoder kan in diverse type locs worden toepast. De nieuwe generatie locomotieven is meestal decoder-voorbereid en kan door middel van een 'drop-in decoder' in een paar simpele handelingen worden omgebouwd van analoog naar digitaal. Oudere locomotieven dienen echter te worden omgebouwd waarbij vaak het grootste probleem het splitsen van het frame is. Niet elke locomotief is daardoor geschikt om digitaal te rijden. Vooral Con-Cor treinen kampen met dit euvel en het is verstandig om bij aanschaf van een nieuwe locomotief voor een ander merk te kiezen, omdat ombouw van een Con-Cor loc niet alleen erg kostbaar is, in veel geval is het zelfs niet mogelijk.

De universele decoders worden ook wel function-only decoders genoemd, wat zoveel wil zeggen dat alleen het rijden en eventueel het licht aangestuurd kan worden. Afhankelijk van de decoder kan wel de waarde (CV) van de geconfigureerde variabelen gewijzigd worden. Bij de decoder wordt meestal een lijstje geleverd waarop deze waarden staan.



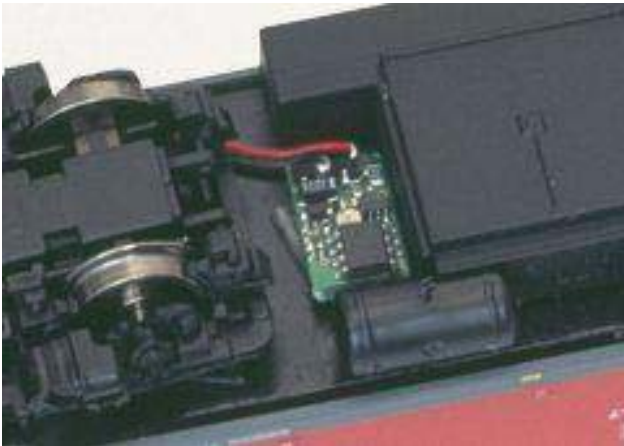
Speciale decoders worden toegepast in een bepaald type locomotief waarbij allerlei andere extra effecten worden ingebouwd zoals geluid.

Het programmeren zelf gebeurt op een speciaal stukje rails dat geïsoleerd ligt van de rest van het sporenplan. Er zijn fabrikanten die een mogelijkheid bieden via de OPS mode te programmeren (= programmeren op de main line), maar het nadeel is dat in dat geval de CV waarde niet gelezen kan worden.



### Automatiseren van een digitale baan

Heeft men een analoge baan, dan is het aan te raden eerst een digitaal systeem uit te proberen, want de kans is aanwezig dat het niet aan de verwachtingen voldoet. Want het bouwen van een bloksysteem op een digitale baan is omslachtiger dan op een analoge baan. Zo is het analoog ook eenvoudiger te realiseren om een trein langzaam te laten afremmen bij een sein. Bij digitaal is dit lastig, al zijn er wel eenvoudige methoden, zoals reeds het Lizzy-systeem, of het Fleishmann train navigation systeem, dat werkt met LED's tussen de rails en een extra chip die geplaatst is onder de trein en waarmee een zeer realistisch spoorcontrolesysteem kan worden nagebootst. Het lensje in de chip (dat met twee draadjes verbonden is met de decoder in de trein) correspondeert met de aangebrachte LED-jes tussen het spoor, geeft het signaal door aan het commandocentrum, dat vervolgens de decoder in de trein herkent en deze dus opdracht geeft om bepaalde dingen te doen. Ook via deze LED's kan bijvoorbeeld een wissel worden omgezet of een sein op groen.

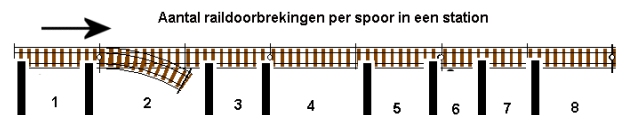


Een bloksysteem creëren is vrij simpel en een pendelbaan, waarbij op een spoor heen- en weer wordt gereden, is ook gewoon mogelijk. Deze systemen werken perfect, is laagdrempelig en vraagt weinig technische kennis, en de benodigde bedrading of extra randapparatuur is minimaal. Een aantal LED's in de baan, onder elke loc een zender (zie foto) en een aantal ontvangers.

Grootste nadeel is het peperdure prijskaartje dat er aan hangt. Een startset voor 4 schakelingen kost € 80, en aangezien voor een wat grotere baan er al gauw zo'n 80 schakelingen plaatsvinden, kan men wel uitrekenen wat dit financieel betekent! Ook is het lastig de sensor onder een loc te krijgen als men met N rijdt, gezien de geringe ruimte die er beschikbaar is tussen de onderzijde van de loc en rails. Als alternatief plakt

men vaak de zender onder een wagon of coach. Maar omdat de zender direct verbonden is met de decoder van de loc zal de wagon of coach altijd vast aan de loc komen te zitten. Werkt men met een kopstation dan is deze optie vrijwel onmogelijk en kan er alleen voor gekozen worden om de zender toch op een of andere manier onder de loc te bevestigen.

Dan kan men er ook nog voor kiezen de digitale baan via een computer te besturen, maar dit vraagt specifieke kennis en is zeer lastig. Een ander nadeel is de vele bedrading en randapparatuur (bezet- en aanwezigheidsmelders, terugmelders, S88, etc.). Storingen zijn lastig op te sporen, er zitten veel baanonderbrekingen in variabele lengtes. In een station al 8 stuks voor een enkel spoor: 1-snelheid minderen, 2-wisselschakelen, 3-afremmen, 4-uitrijdstuk, 5-stilstaan, 6-wisselschakelen, 7-optrekken, 8- snelheid maken, etc. Aan elk stukje hangt weer een draad, dat vervolgens naar randapparatuur loopt, vandaar uit naar... etc).



Een ander nadeel van sporen via de pc is de storingsgevoeligheid. Loopt er een trein uit de bocht en net in een tunnel, waarbij de trein ter plaatse niet op de rails kan worden gezet, dan dient het gehele systeem opnieuw opgestart te worden. Want de computer herkent de trein niet en het programma loopt vast omdat een pc nu eenmaal via een bepaalde manier werkt. A, dan B, vervolgens C. Echter, op C is geen signaal doorgekomen (de trein liep uit het spoor). Gevolg: een botsing! Want het signaal dat via C (eigenlijk het railstukje) gegeven had moeten worden, ontbreekt. Kortom, sporen via een PC blijft storingsgevoelig, nog even los van de vele kilometers draad onder de baan en op de keper genomen, eveneens niet goedkoop vanwege alle randapparatuur. Al gebiedt de eerlijkheid wel te zeggen dat men wel gefaseerd kan aanschaffen en er op de markt veel te koop is en de concurrentie groot. Zo heeft Conrad een groot assortiment aan onderdelen, neem maar eens een kijkje op hun webpagina: <http://www1.conrad.nl>

Het verschil tussen het bovengenoemde systeem en het eerder genoemde Lizzy- en Fleischmansysteem is dat men deze nadelen niet heeft, omdat het een locomotiefdetectie-systeem is. De herkenning loopt via de decoder in de locomotief en **niet** via de baan. En daardoor minder storingsgevoelig. De loc kan dus na ontsporing op elke plek van de baan worden neergezet. Zodra hij over een LED in de baan rijdt ziet het systeem hem weer en neemt direct het commando over.



## Tot slot

Digitaal rijden, de plussen en minnen tegen elkaar afgezet, heeft dus de toekomst en bied de spoorder meer mogelijkheden om datgene te realiseren waarom we eigenlijk met treinen in de weer zijn: een zo realistisch mogelijk spoorwegnet. Tot slot, waarom overstappen op digitaal? Digitaal is de toekomst in modelspoorland, want is het niet geweldig om bijvoorbeeld een binnenkomende passagierstrein langzaam te zien afremmen en dat de lichten in de wagens blijven branden? Bij analoog is dit onmogelijk omdat er bij stilstand van de loc geen spanning op het baangedeelte staat. Bij digitaal behoort dit probleem tot het verleden!

© The dude (a.k.a. R.Spitters)

Bronvermelding artikelen:  
Modelrailroader november 2008

## HET JUISTE GEWICHT

De meeste modelspoorhobbyisten hebben wel eens gehoord van RP 25 wielen. Aanvankelijk alleen bekend bij de Amerikaans georiënteerden, maar tegenwoordig wordt het ook in Europa steeds meer gebruikt en ook toegepast, zelfs door enkele fabrikanten.

Maar weet men waar deze code vandaan komt? Ergens wordt er geantwoord: ja, van de NMRA of zoiets. Daarom even kort, de oorsprong.

## NMRA

De NMRA (= National Model Railroad Association) werd in 1935 in de USA opgericht door een aantal modelspoorders met een vooruitziende blik. Zij waren toen al niet meer tevreden met de chaos van modelspoormateriaal waarvan iedere fabrikant zijn eigen wielen, koppelingen, hoogte, lengte, en gewicht bepaalde. Kortom: er was totaal geen enkele standaard te bekennen. Dit fenomeen was ook hier in Europa wijd verspreid, denk maar aan de dikke wielen van Trix, de oorspronkelijke haakkoppelingen van Fleischmann, de hoge wielflenzen (werden zelfs betiteld als pizzasnijders!) van Märklin enz. Inmiddels heeft de NMRA bijna 20.000 leden en niet alleen in Amerika, maar over de hele aardbol zijn ze te vinden.

## RP 25

Vanaf 1935 ontstonden er in Amerika de zogenaamde Standards (Normen), aangevuld met Recommended Practises (RP = Aanbevolen toepassingen). Wij, in Europa, moesten wachten tot de MOROP eindelijk in de 50-er jaren het wiel opnieuw ging uitvinden en met de

NEM-normen kwam (NEM = Normen Europäische Modelleisenbahnen). Deze zijn inmiddels al een aardig eind in de praktijk gebracht, en de wielflenzen zijn wel wat verminderd. Maar de RP-25 norm van 0,6 mm en afgerond loopvlak blijft toch ver hier beneden. Over de koppelingen zullen we maar zwijgen, dat is nog steeds niet genormaliseerd, met uitzondering van de N-schaal Rapido-koppeling, nu niet bepaald een fraai gegeven, maar wél op alle wagens en locomotieven aanwezig.

## RP 20

Ik heb ook al norm RP-20 gebruikt, waar slaat die dan op? Als we een wagen van RP-25 wielen hebben voorzien en de koppelingen zijn allemaal standaard op elkaar aangepast, dan nog kan het voorkomen dat een wagen ergens toch ontspoord. Daarom wordt er van fabriekswege een metalen plaatje ingelegd die dan enig gewicht moet geven. Maar bijna altijd is dit te weinig!

De NMRA heeft dus ook hiervoor een formule bedacht, die te maken heeft met o.a. de lengte van de wagen. Omdat deze formule oorspronkelijk in inches en ounces is gemaakt, is deze voor ons nogal lastig te hanteren.

De Contactgroep NMRA Nederland heeft daar al lang geleden een uitstekende "vertaling" van gemaakt en deze gepubliceerd in hun eigen MODELSPoorWEGEN die hierbij is afgedrukt.

Gebaseerd op NMRA-norm RP.20, aangevuld met eigen proefnemingen, hebben wij een methode uitgewerkt om het gunstigste gewicht voor Uw wagens en rijtuigen te bepalen. Mits Uw baan, wissels, wielen en koppelingen aan alle normalisatie voorschriften van de NMRA voldoen, kunt U met wagens van een gewicht als met deze methode gevonden vrijwel ontspoorings-vrij rijden.

We gaan uit van een basis-gewicht, te vermeerderen met een extra-gewicht per cm lengte van de wagenbak (dus zonder koppelingen, buffers, e.d.), eventueel te corrigeren voor zéér korte of zéér lange wagens en/of rijtuigen.

Daar de gegevens per schaal verschillen, geven we ze zó:

SCHAAL	O	S	HO	N	On3	HOn3
Basis Gewicht (gr)	120	60	30	10	100	25
Extra Gewicht (gr/cm)	8	6	5	2	6	4
Min.Lengte in cm	20	14	10	5	15	7
Max.Lengte in cm	35	25	18	10	25	15
Corr. kleiner dan min.Lengte			0,9			
Corr. groter dan max.Lengte			1,2			

Geldt voor alle schalen!

Gebruiksvoorbeelden:

1. Een boxcar in HO, lengte 14 cm, mag optimaal wegen:  
Basis gewicht volgens tabel . . . . . 30 gr  
Extra gewicht voor 14 cm lengte: 14 x 5 gr = 70 gr  
Correctie voor zéér kleine of grote lengte: 100 gr  
geen correctie, daar 14 cm tussen min. en max. aangegeven lengtes valt: 1 x 100 gr = 100 gr
2. Een slaaprijtuig in N, lengte 15 cm, mag wegen:  
Basis gewicht volgens tabel . . . . . 10 gr  
Extra gewicht voor 15 cm lengte: 15 x 2 gr = 30 gr  
Correctie voor grote lengte (15 cm is boven de aangegeven max.Lengte): 1,2 x 40 gr = 48 gr

OPTIMALE GEWICHTEN GETROKKEN MATERIEEL, ALLE SCHALEN.

uit: "Modelspoorwegen" aug.'76





Begin dus uw wagens en rijtuigen op een fijn weegschaaltje te wegen, en indien ze volgens de tabel te licht zijn, voeg dan wat lood toe. Uitstekend geschikt hiervoor zijn de kleine loden bolletjes die vissers gebruiken om hun snoeren te verzwaren. Maar ook snippers daklood kunnen uitstekend dienst doen. Enfin, iedere hobbyist weet hiervoor wel een oplossing te vinden.

U zult zien, dat ontsparingen door te lichte wagens veel minder zullen voorkomen. Succes!

Fons Bossaers, MMR

## GRAND RAPIDS OP DE MODULE FORT YFT

Ik heb met Fort Yft de situatie rondom de stad Grand Rapids (Michigan) willen uitbeelden. De 2 modules met het Amtrakstation en de containeroverslag zijn in 2008 uitgebreid met nog eens 2 bakjes van 30,5 x 61 cm. Rechts (vanuit de toeschouwer gezien) is de containeroverslag uitgebreid met de meubelfabriek 'Kindel', en links is een kleine uitvoering van de rivier met stroomversnelling gemaakt, waar het spoor met een brug overheen gaat.

Nu doet de naam van de stad vermoeden dat er een wilde rivier door het centrum loopt. Dat valt eigenlijk tegen. De rivier is in werkelijkheid 50-150 meter breed en is in zijn benedenloop tamelijk traag. Er is nog ca. 50 km rivier tot deze in Lake Michigan stroomt. En van een stroomversnelling is nauwelijks sprake. Dus dat wilde ik anders. Wilder!

Maar hoe maak je nu een rivier met stroomversnellingen (rapids) en laat je het er een beetje echt uit zien? Begin dit jaar eerst met acrylverf een rivierbedding gesuggereerd. De rivierkanten met rotsen van gips op hardschuim en daarin gebroken grind gedruwd leverden een aardig beeld op. De bodem ligt ca. 6 cm onder het niveau van de rail. Dat is dus in werkelijkheid een rivier op ca. 10 meter onder de brug. Schepen hoeven er toch niet onderdoor.

Handleiding goed lezen van Woodland Scenics Water C1206. Er staat: "easy as 1,2,3". Korrels verwarmen in een leeg poezenvoerbakje en dan, met de verfstripper/föhn op stand 3, gaat het smelten verrassend snel. De warmtecapaciteit van het spul is groot. Het blijft lang vloeibaar in het bakje. MAAR... zodra het op de koude ondergrond komt stolt het en dat betekende dat ondanks een schuine stand en een opstaand randje het spul maar slechts 10 cm

stroomde en dan hard was. Daarbij kwam nog dat er kleine luchtbelletjes en overlap van druppels ontstonden die niet goed hechten. De kleur was wel mooi transparant en de oorspronkelijke kleur van water was perfect.



Maar ik was nu nog niet 1,2,3 klaar voor mijn gevoel. Dus pak je de föhn om al het "water" weer eens op de baan te laten smelten. Dat gaat inderdaad goed, maar niet op stand 2. Op stand 3 wordt alles weer warm en vloeit het weg. Het gips en hout kan daar wel tegen, maar ik merkte na inspectie dat de (plastic)brug toch wat te lijden heeft gehad. Jammer. Vervolgens de brug ingepakt in een natte lap en aluminiumfolie eromheen. Want er moesten nog wat golfjes gemaakt worden. De verfstripper/föhn blaast eigenlijk alles vlak. Dus net voor het stollen met de mond wat oneffenheden in het oppervlak geblazen. Je moet wel voorkomen dat het heldere laagje niet oververhit wordt. Het wordt dan bruin van kleur. Uiteindelijk nog wat met witte acrylverf schuim op het water gemaakt, en met schuurpapier wat krasjes om de richting van de beweging te suggereren. Met de föhn haal je deze zo weer weg, omdat het oppervlak weer vloeit.

Om de rivier nog wat op te leuken, heb ik op internet gezocht naar afbeeldingen van een Canadese kano, maar deze worden eigenlijk alleen gebruikt op rustig water en meren. Dus toen maar een kajak, met sportief persoon, op internet gezocht. Ze zelf namaken op schaal 1:160 is wel een heel gepruts.

Tjark van Heuvel



## SITSEEEING

Het is al weer een tijdje geleden dat we aandacht hebben besteed aan interessante websites. Tijdens het doorlopen van mijn favorietenlijst kwam ik twee linkjes tegen van boeiende sites.

### Westchester Northern

Deze spoorlijn stond ooit in de planning als uitbreiding van de New York, Westchester & Boston, een forenzenlijn die door de New Haven was gebouwd in de stad New York. Deze lijn was een financiële ramp en heeft bijgedragen aan het faillissement van de New Haven. De verdere uitbreidingsplannen hebben dus nooit plaatsgevonden.

De plannen waren echter wel een inspiratie voor de volgende modelbaan:

<http://www.railroad.net/articles/modelrailroading/westchesternorthern/index.php>

### Reizigersmaterieel in N-schaal

Het is voor ons N-schalers lastig om rijtuigen te vinden. Nóg lastiger is het om prototypical rijtuigen te vinden. Fabrikanten als Con-Cor en Atlas hebben in het verleden diverse modellen uitgebracht, maar vaak zijn deze gebaseerd op voorbeelden die bij de uitgebrachte maatschappijen nooit hebben rondgereden. Ook worden er 'fantasierijtuigen' uitgebracht, zoals de Overton- en Overlandmodellen van Athearn.

Op de volgende site kan je meer lezen over de (mogelijke) prototypes van de verschillende N-schaalmodellen die zijn uitgebracht:

<http://www.trainweb.org/fredatsf/>

Mathieu Hamelers

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een klein tipje op van deze schatkamer.



Nr 8705 en 8730 van de BNSF (EMD GP60), Flagstaff Arizona, 27 mei 2008



Nr 95 van de Santa Fe (EMD FP45) in het Western America Railroad Museum, Barstow (California), 30 mei 2008



Nr 913 van de Western Pacific (EMD F7A) in het California State Railroad Museum, Sacramento, 4 juni 2008

Susan van Kranenburg





## DELSON

Delson is een plaatsje in Canada, gelegen direct onder Montreal. Niet een bijzonder aantrekkelijk stadje op één ding na: in deze plaats ligt (deels) het nationale Canadese spoorwegmuseum (Exporail). Het is één van de grootste van Noord-Amerika en heeft een behoorlijk grote collectie. Bijzonder daarin is bijvoorbeeld de enige nog compleet bewaard gebleven Fairbank Morse Trainmaster. Ook de sterkste Alco/MLW-loc, de M640, is in het museum te bewonderen. En zo zijn er nog meer boeiende locomotieven en rijtuigen te zien. Zeker de moeite waard om te bezoeken mocht je ooit in de buurt zijn.



De grote hal van het nationale Canadese spoorwegmuseum, Exporail

O ja, de naam heeft ook nog een relatie met het spoor. Het is een samenvoeging van **Delaware** and **Hudson** Railway. Uiteraard loopt deze spoorlijn door het plaatsje. Hierop rijden ook de forensentreinen naar en van Montreal.



Het buitenterrein van Exporail met een elektrisch CN treinstel (1952) en een LRC motorrijtuig (1983)

Hans Sodenkamp

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 28 & 29 maart: Hillegom.
- Pinksteren 2009: Industrieel Smalspoor Museum in Erica.
- Half juni: Jamboree 2009 (Duitsland).

## PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak- en oNtraknormen 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 achtergrond  
plaat 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 is 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt 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 niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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



## THE CABOOSE



Het modelspoorjaar 2009 is al weer bijna 3 maanden oud en er is in die tijd een hoop gebeurd: de

nieuwjaarsborrel in Utrecht, de bijeenkomst in Emmen, en onze deelname aan Rail 2009 in Houten. Volgend weekend zullen enkelen van ons weer meedoen aan de Nederlandse Modelspoordagen in Hillegom. En met Pinksteren staan 3 dagen Erica op het programma. Kortom: de traditionele modelspoordrukke in de 2<sup>e</sup> helft van het kalenderjaar lijkt te zijn verschoven naar de 1<sup>e</sup> helft!

Rail was wat mij betreft een zeer geslaagde beurs. We hadden een zeer mooie plek voor onze meer dan 20 meter lange modulebaan. De beurs werd druk bezocht, maar gelukkig hoefde je niet over de hoofden heen te lopen. De kwaliteit van de getoonde modelbanen was vaak indrukwekkend: Forks Creek Yard (waar ik een ochtendje met de treinen heb mogen spelen), Saguaro Junction (Fremo), de diverse diorama's van Proto 87, het was een lust voor het oog. De handel bood ons Ami's zowaar ook voldoende mogelijkheden: een van de handelaren had kennelijk een complete inboedel van Amerikaanse N-schaalspullen overgenomen en verkocht deze tegen zeer aantrekkelijke prijzen. Nadat de eerste PH&LF-er zijn standje had gevonden, volgden al snel de andere clubleden. Kortom: we gingen met meer spullen naar huis dan waar we op de beurs mee waren gekomen!



Ook heb ik diverse andere modelspoorers ontmoet en vaak lang mee staan praten. Sommigen kende ik alleen van het forum en de mail en nu zag ik er eindelijk een gezicht bij. Ook heb ik lange tijd staan praten met een jongen die druk bezig is met Nn3. Hij kent en leest ons forum, en ik heb hem aangespoord om zich vooral aan te melden en iets te laten zien van zijn bouwsels!

Jammer genoeg waren er ook wat minpuntjes: strakke regels omtrent deelnemerskaartjes voor de laatkomers (je moest per se vóór 9.30 uur binnen zijn...), een op het allerlaatste moment afgelaste avondmaaltijd, en een vergoeding die veel lager is uitgevallen dan waar we om hadden gevraagd. Maar goed, we hebben ook gehoord dat sommige clubs enkele dagen vóór Rail opeens te horen kregen dat ze niet meer welkom waren. Tsja, een vreemde gang van zaken...

Volgend weekend zal er een kleine delegatie van de PH&LF aanwezig zijn in Hillegom. Die twee dagen zullen voornamelijk gebruikt worden om te oefenen met carcards en waybills, en om te knutselen aan huisjes en materieel.

Dan nog enkele huishoudelijke mededelingen:

- We kunnen twee nieuwe leden verwelkomen in ons midden: Theo Baak (inderdaad, de broer van) en Jürgen, ons eerste Duitse lid. Met Theo hebben we al eerder kennisgemaakt, aangezien hij diverse keren heeft meegeholpen op beurzen. Jürgen hebben we op Rail mogen ontmoeten. Welkom beiden!
- Ondergetekende gaat eindelijk eens zijn rijbewijs halen, zodat hij ook eens zelf kan gaan sjouwen met modules en alcoholvrij moet blijven op clubavondjes. Voorlopig wordt iedereen aangeraden om op woensdagochtenden NIET in de omgeving van Utrecht rond te rijden ;-)

*Mathieu Hamelers*