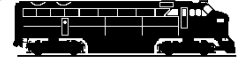




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 16 Nummer 56, September 2017

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Een vaste HO-baan	1
De Summer Jamboree in Ehekirchen	2
Uit de oude doos	4
Indiana Harbor Belt Railroad	6
De Mexicaan en een Decapod	7
Economisch gebruik van geluiddecoders	9
Ice houses and reefers, a true story	12
Terug naar mijn geboortegrond	14
De PH&LF-fotogalerij	15
The Timetable	16
PH&LF Guidelines	16
The caboose	16

THE DEPOT



Ik zat een paar maanden geleden het financiële overzicht van de PH&LF even bij te werken – no worries, we staan er rooskleurig voor – toen mijn

oog viel op de mapjes met nieuwsbrieven. Nergens zag ik het jaartal 2017 staan. De laatste editie bleek uit december 2016 te zijn. Driekwart jaar geleden dus. Gelukkig bleek Hans al wel een opzetje te hebben gemaakt met daarin het artikel van Tjark (hulde aan Tjark!), dus we konden snel aan de slag. Uiteindelijk duurde het nog enige tijd voordat er voldoende kopij was ontvangen, en daarom komt de 1^e nieuwsbrief van 2017 nu pas uit, negen maanden na de vorige. Hm.

Gelukkig wel elke keer op tijd: de jaarlijkse Summer Jamboree van GermaNTrak. Ook al lijkt het elk jaar weer spannend te worden of het evenement doorgang kan vinden, reizen onze Duitse vrienden gewoon jaarlijks af naar deze bijeenkomst. De PH&LF wordt elk jaar door GermaNTrak uitgenodigd om deel te nemen aan de Jamboree en regelmatig geven wij daar gehoor aan. Zo ook dit jaar, waardoor op 15 juni een zestal Pleffers afreisde naar Beieren om daar met een eigen oNtrak-baan te staan. In deze nieuwsbrief komen we uitgebreid terug op dit leuke evenement.

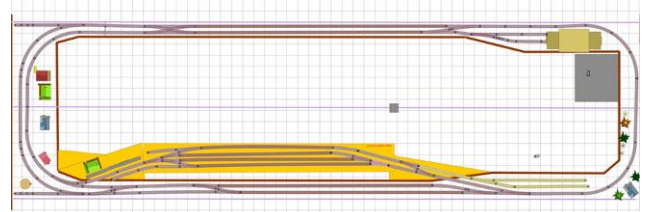
Mathieu Hamelers

EEN VASTE HO-BAAN

Ik had HO-treinen van Fleischmann, en vooral Duits materieel. Dat veranderde toen ik in 1986 en later bij familie in de USA op bezoek ging. Ik kocht de goedkope Athearn-locs en wagons, en langzaam veranderde mijn interesse in Amerikaanse treinen. In 1996 kocht ik in Seattle mijn eerste Kato UP-loc.

Toen Hans Sodenkamp mijn collega en kamergenoot werd in 2001, kwamen we er al snel achter dat we beiden met modeltreinen bezig waren. De ruimte die ik in huis voor mijn HO baan in gedachten had was de vliering van ons huis. Een punt met een stahoogte van 190 cm. Hans heeft mij geholpen met een railplan en de mockup maquette, maar de hellingen en bochten maakten het voor veel treinen (vooral de Athearn-locs) veel te lastig om de Fleischmann-wissels goed te nemen. De diverse flauwe ROCO-wissels waren veel beter omdat de hoek 9,5 graden was en niet de bekende 15 graden. Maar een mooie baan is het nooit geworden, mede omdat ik mij als lid van de PHLF ging richten op schaal N, en op modules. De HO-spullen werden opgeborgen in dozen.

Na enkele jaren ervaring met lange banen, bestaande uit PH&LF-modules, flauwe wissels en ruime bochten, begon ik mijn HO project opnieuw. De vliering was aangepast vanwege een verwarmingsketel en de toegang naar de vliering was verbeterd. Een ruimte van 6,00 * 1,70 meter op stahoogte was beschikbaar. In 2015 ontstond de cirkelbaan met inhaalsporen met als achtergrond schilderijen van Amerika en Canada.



De voorraad rollend materieel kreeg een boost toen ik in Derby 2015 e.e.a. had aangeschaft. Er werd een zeer grote verzameling HO Burlington Northern verkocht tegen bodemprijzen. Enkele Kato-locs en veel BN-wagons rijden nu in Leiden. Ook Marktplaats en eBay hielpen om het rollend materieel van Kato uit te breiden.



De baan was een grote ovaal met diverse inhaal mogelijkheden, maar plek voor mijn gebouwen (DPM etc) was er nauwelijks. Deze winter is de baan uitgebreid met een yard. Digitaal rijden is de norm. Dus veel decoders inbouwen, inclusief enkele nostalgische Duitse locs. Het sporenplan (43 meter) dat is afgebeeld is gemaakt met Anyrail. De scenery is komende winter weer aan de beurt evenals het verder elektrificeren. Het kale hout is inmiddels geschilderd met acrylverf in aarde-tinten.

Er is een ringleiding voor Digitrax, wissel-aandrijving (met booster) en verlichting aangelegd. Vanuit de diverse 'hubs' kan ik de baan, wissels en verlichting voeden. Ik ga dit ook toepassen voor mijn modules. Wie doet mee?

Tjark van Heuvel

DE SUMMER JAMBOREE IN EHEKIRCHEN

Het was voor mij al weer enige tijd geleden dat ik had meegedaan aan een Jamboree van GermaNTrak. Vorig jaar ben ik wel een middagje op bezoek geweest in Duisburg, maar voor de enige keer dat ik deelnemer was moet je teruggaan naar 2007. We stonden toen in een oude NAVO-bunker, net over de grens bij Venlo.

Helaas is de locatie niet altijd zo dicht bij huis. Bovendien plannen de Duitsers de vier dagen durende Jamboree altijd tijdens het lange vrije weekend dat start op de donderdag dat zij Sacramentsdag vieren; voor ons Nederlanders betekent dit dus het opnemen van 2 verlofdagen en rekening houden met de rest van het gezin...

Maar nu de kinderen bijna volwassen zijn, speelt dit probleem niet meer voor mij en kon ik dus meedoen aan de Jamboree.

GermaNTrak wisselt elk jaar de locatie af tussen het noorden en het zuiden van het land. Op die manier hoeven de leden niet elk jaar een takke-end te reizen om mee te kunnen doen. Dit jaar was het zuiden aan de beurt en hadden ze een sportzaal geregeld in het Beierse Ehekirchen. Dat blijkt toch iets zuidelijker te liggen dan ik aanvankelijk had gedacht, dus ik schrok wel even van het aantal kilometers dat mijn navigatie aangaf.

Uiteindelijk viel de heenreis mee. Het was buiten flink warm en dankzij de airco was de auto eigenlijk de beste plek om te vertoeven. Regelmatig even koffiedrinken onderweg – en geheel onverwacht Tjark tegenkomen op een die rustplaatsen - hielp ook mee. En natuurlijk het belangrijkste van alles: slap ouwehoeren via de What's App. Omdat de dag ervoor de roamingkosten in de EU waren afgeschaft, konden we vrijwel onbeperkt leuteren en foto's rondsturen. En dat deden we dan ook.

Toeristje spelen

Rijdend door Duitsland kom je veel borden tegen die mooie toeristische locaties aangeven. Het ene kasteel na het andere klooster wordt de reiziger aanbevolen. Soms ving ik een glimp op van zo'n kasteel en dan vond ik het best jammer dat ik al dat moois aan me voorbij moest laten gaan. Maar bij het bord van het stadje Rothenburg ob der Tauber kon ik mezelf niet inhouden. Ik wist dat het een interessant plaatsje kon zijn en zag dat het slechts 2 kilometer van de Autobahn verwijderd lag, dus een kort bezoekje leek me wel haalbaar. Bovendien: wanneer kom ik weer terug in deze omgeving? Zonde toch om deze kans niet te grijpen?





Rothenburg is inderdaad de moeite waard. Een perfect bewaard gebleven middeleeuws stadje, op een heuvel, omgeven door stadsmuren. In de bloedhitte begaf ik mij tussen de Chinese, Spaanse, Amerikaanse en Nederlandse toeristen die het stadje – onderdeel van de Romantische Strasse – massaal bezoeken. Omdat ik natuurlijk een afspraak had in Ehekirchen kon ik niet al te lang rondstruinen door de prachtige straatjes, dus na een uur moest ik weer richting de auto. Maar Rothenburg staat nu wel op de lijst van toekomstige vakantiebestemmingen, want ik wil er graag nog eens naartoe om alles dan rustig te bekijken.

Opbouwen

De rest van de reis ging over binnenwegen door het glooiende, groene landschap met burchten, dorpjes, spoorbruggen en weinig autoverkeer: niet bepaald een straf om doorheen te rijden. Uiteindelijk kwam ik laat in de middag in tropisch Ehekirchen aan. De andere leden waren al enige tijd aanwezig – de Sodenkampjes zelfs al sinds koffietijd – en zaten te wachten op mijn modules, zodat de baan afgerond kon worden. Dat laatste verliep overigens best goed, op wat geklungel met de Digitrax na dan. Hoe dan ook waren wij 3 dagen sneller klaar met de opbouw dan onze Duitse vrienden, die het hele weekend nodig hadden om van de 3 modulebanen er in ieder geval eentje rijdend te krijgen. Ik heb mij dagenlang geamuseerd met het kijken naar hun verwoede pogingen om een trein te laten rijden. Intussen reden bij ons de diesels en stomers 4 dagen lang hun rondjes op de netjes afgerokte modulebaan.



Wurst und Salat (W&S)

Waar onze gastheren overigens in excelleerden, was de catering. Het is gewoonweg onmogelijk om te verhoorgeren tijdens een Jamboree. De gehele dag

staat een met frisdrank en bier volgestouwde koelkast tot je beschikking. De dames stellen elke dag een uitgebreid lunchbuffet samen, terwijl de heren zorgen voor een goede BBQ. Tevens is er cake en taart aanwezig, aangezien je toch iets te bikken moet hebben bij de koffie. En voor dat alles betaalden we slechts een kleine bijdrage in de kosten.

Bier

Een opvallend fenomeen in Ehekirchen vond ik het bier. Je verwacht toch wel het een en ander als je in het bierland-bij-uitstek verblijft, nietwaar? Maar nee hoor, onze lokale kneipe annex hotel bood maar liefst het enorme aantal van drie biersoorten aan: blond, donker, en wit. En alles van het merk Unterbaar. Tsjja, misschien zijn wij wat verwend geraakt met de vele speciaalbieren die tot in de verste uithoeken van de Nederlandse horeca verkrijgbaar zijn?

Wel erg lekker was de lokale schnaps-met-smaakjes. En het Duitse bittergarnituur dat speciaal op ons verzoek werd ontworpen en bestond uit vlees, kaas, en vlees. Niet bepaald de bitterballen en vlammetjes die we gewend zijn, maar het ging er prima in!



Wifi

Tijdens ons verblijf kwamen we er ook achter wat de beste manier is om uitgebluste leden weer uit hun zombie-modus te krijgen. Op de eerste avond dropen we vermoeid af richting onze hotelkamers om zo snel mogelijk te kunnen gaan slapen. Hans en ik lagen al vrij snel op bed, hetgeen onze eveneens afgematte Roerganger de opmerking 'jullie lijken wel opgebaard' ontlokte. Na een korte stilte herinnerde hij zich opeens dat er een wifi-code op tafel lag, en binnen een halve seconde veerden drie man op vanuit bed om zo snel mogelijk de telefoons op de wifi aangesloten te krijgen. Moe? Uitgeblust? Afgemat? Welnee. We moesten eerst nog even Facebook bijwerken, mail lezen, berichtjes versturen en al die andere superbelangrijke dingen doen waarvoor je wifi nodig hebt. Kortom: als tijdens een bijeenkomst een van de leden wegdommelt, roep je gewoon 'er is gratis wifi' en grote kans dat hij/zij per direct weer volledig tot leven komt.

**Zondag**

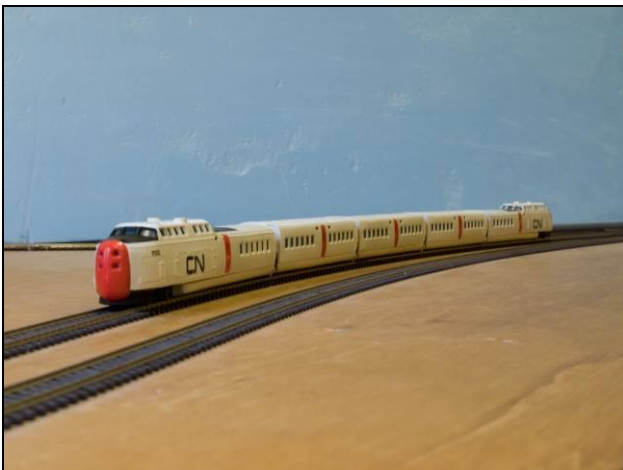
De vier dagen in Ekerkerich zijn prima verlopen. Mooi zomerweer, een schitterende omgeving, een goedlopende modulebaan, lekker eten en drinken, gastvrije mensen, hotel op loopafstand: wat wil je nog meer? Het was dan ook jammer toen het zondag werd en we huiswaarts moesten keren. OK, de gedachte aan mijn eigen bed en een goede nachtrust – in het hotel sliep ik op steenblokken, volgens mij – was wel aantrekkelijk, maar verder had ik het er nog wel een weekje kunnen uithouden. Helaas, het kon niet, dus we pakten de modules weer in, laadden de auto's vol, en vertrokken richting het noorden. Hierbij moesten nog wel wat wegwerkzaamheden en files worden getrotseerd, maar uiteindelijk kwam ik 's avonds weer veilig aan in Utrecht. Volledig gesloopt, overigens. Dus ik kon de vrije maandag goed gebruiken om weer een beetje bij te komen.

Op naar de Jamboree 2018.

Mathieu Hamelers

UIT DE OUDE DOOS

Een jaartje terug verscheen in de Diwodo-groep op Facebook een post van Rapido Trains met een computerbeeld van de United Aircraft TurboTrain. Rapido Trains komt met een N-model dat lang geleden in de jaren '70 ook door Bachmann werd aangeboden.



Het model van Bachmann.

Met de TurboTrain beoogde de militaire luchtvaartindustrie een voet aan de grond te krijgen in wat achteraf een laatste poging blijkt om het rap slinkende reizigersvervoer per spoor van de VS en Canada in de jaren '60 nieuw leven in te blazen. Op de Northeast Corridor tussen Washington en New York zou

daarvoor de Metroliner worden geïntroduceerd, terwijl de TurboTrain was bedoeld voor het gedeelte Boston – New York. In Canada zocht de Canadian National naar nieuwe manieren om de reistijd tussen Toronto en Montreal te bekorten. In een wervend drukwerkje kondigde United Aircraft Corporation (met o.a. Sikorsky, kantoor in Farmington, Connecticut) dat er in 1968 een nieuwe reizigerstrein ging rijden die "lichter, sneller, stiller, soepeler en meer betrouwbaar" zou zijn dan conventionele treinen. United Aircraft tekende voor het ontwerp, dat door gasturbines werd aangedreven.

Bruikleen

Tussen Trenton en New Brunswick in New Jersey werd in een test op de Northeast Corridor van de PRR 274 km per uur op de klokken gezet. In de normale dienst werd een maximum van 193 km per uur nagestreefd. Op eigen kosten had United Aircraft twee 3-wagenstellen voor de Northeast Corridor gebouwd en vijf 7-wagenstellen voor de CN. In een contract met beperkte looptijd zou UAC de stellen in bruikleen geven en het onderhoud verzorgen.



De TurboTrain te New Haven, juli 1969.

De werkelijkheid was minder rooskleurig. De 2 jaar in bruikleen rijden bij de New Haven tussen Boston en New York ging niet door wegens faillissement van de New Haven. De introductie in de VS werd uitgesteld totdat Penn Central er in april 1969 mee ging rijden, maar 14 maanden later was ook PC failliet en kwamen de stellen bij Amtrak, waar ze in 1976 zijn vervangen door Franse TurboTrains. De Canadese stellen zijn tussentijds verbouwd, waarbij de vrijkomende tussenrijtuigen naar Amtrak gingen om de daarrijdende 3-wagenstellen te verlengen tot 5 bakken.

Geen success

In de praktijk bleek de betrouwbaarheid minder dan van conventioneel materieel en de rijeigenschappen ook, ondanks dat er nu meer aandacht aan de ophanging van de 1-assige loopstellen was besteed.



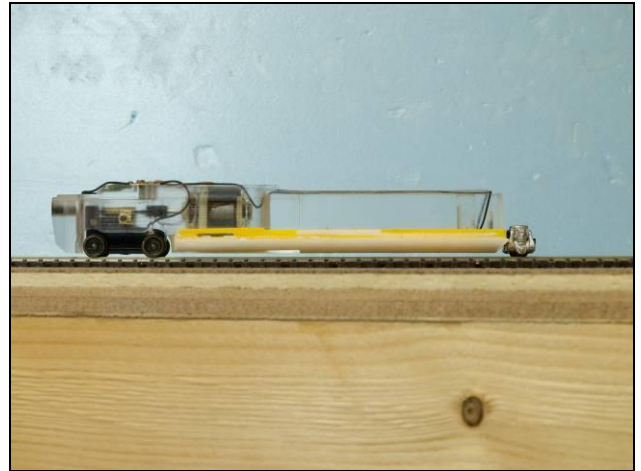
Enkelvoudige assen waren nog steeds niet geschikt voor Amerikaans spoor. In de jaren '50 bleek zulks al bij soortgelijke lichtgewicht-treinen zoals de New York Central X-plorer en GM's Aerotrain. Die hadden het tij moeten keren, maar joegen met hun plastic interieurs en stuitend rijgedrag de reizigers alleen maar nog sneller weg. Ten tijde van de Turbotrain was de markt voor personenvervoer per spoor nagenoeg opgedroogd. De gasturbines voldeden uitstekend, maar dan in vervoer met vleugels. Eén aspect van de Turbotrain vond overigens elders navolging. De koepels op de koprijtuigen boden de machinist en passagiers een mooi uitzicht en verschaften meteen ruimte daaronder voor de aandrijving. Dit idee vinden we nu terug bij de dubbeldekker motorwagens van de NS, waar de reiziger ook "bovenop de locomotief" rijdt.

Bachmann

De bakken van Bachmann's Turbotrain waren best goed gevormd. De totale indruk van het model werd echter danig verstoord door "hoogwatervrees" en enorme afstanden tussen de bakken. De aandrijving bestond uit één dieseldraaistel zonder sideframes in één kop. De andere kop was een dummy met hetzelfde zware frame van zink. De 1-assige loopstellen onder de tussenbakken bleven dankzij een vernuftig simpel mechaniekje haaks op het spoor, zodat daar in ieder geval geen problemen optraden. De drijfwielen waren 50% te groot en ook nog eens prominent in beeld.



Ik heb ooit een CN-stel voor Herman Dijkman omgetoverd tot een echte buikschuiver met een aandrijving in beide koppen, bakken dicht bij elkaar en stroomafname op alle wielen. Met de laatste twee wensen was de nodige inventiviteit en aanpassing gemoeid. De 1-assige draaistellen moesten immers haaks op het spoor blijven, terwijl de bakken net als voorheen makkelijk uit elkaar genomen moesten kunnen worden.



De foto laat zien dat alle bakken een ruggengraat van perspex kregen waaraan alle componenten zijn bevestigd. Het stel reed prima en betrouwbaar met twee gelijklopende aandrijvingen, ook al had Herman geen hoge eisen gesteld.



De echte trein mag dan commercieel geflopt zijn, maar had een prachtige vorm die ook in model intrigeert en waarnaar de liefhebbers met recht mogen uitkijken als Rapido Trains een model in N naar hedendaagse maatstaven uitbrengt.

Hans Starmans



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

INDIANA HARBOR BELT RAILROAD

Naast de bekende grote Class I maatschappijen zijn er ook vele kleinere spoorwegbedrijven in Noord-Amerika. Sommige bestaan al lang en zijn desondanks niet erg vaak te zien op de module baan. Eén daarvan is de Indian Harbor Belt Railroad (IHB).



Deze maatschappij ontstond in 1907. De Chicago Junction Railway, een dochter van New York Central, kocht in 1896 de Chicago Hammond & Western Railroad. Daarnaast kreeg zij in 1898 de controle over de East Chicago Belt Railroad en de Terminal Railroad. In 1907 werden deze maatschappijen dus omgevormd tot de Indiana Harbor Belt Railroad. Financieel werd dit bekostigd door de New York Central die daarmee ook haar "trackage rights" zeker stelde over de routes van de IHB.



Het voert hier te ver om alle aan- en verkopen van de IHB te melden. De IHB was redelijk vroeg met het overschakelen van stoom- naar dieseltractie. In 1951 werd de laatste stoomlocomotief aan de kant gezet. Oorspronkelijk doel van de IHB was het verzamelen, sorteren en leveren van wagons tussen de verschillende Class I spoorwegmaatschappijen rond Chicago. Doordat in de jaren vijftig deze Class I maatschappijen meer en meer treinen rechtstreeks ("pre-blocking") naar elkaar stuurden stond het oorspronkelijke doel van de IHB onder druk.

Doordat de IHB veel verbindingen met andere Class I maatschappijen had en heeft rond Chicago won zij aan belang als efficiënte route om Chicago. De "trackage right"-vergoedingen voor doorgaande treinen en joint-faciliteitovereenkomsten zijn dan ook de nieuwe inkomstenbronnen voor IHB.



De IHB is een zelfstandige Class III spoorwegmaatschappij met twee eigenaren: "Conrail Shared Assets Operations" (51%) en Canadian Pacific Railway (49%). Deze maatschappijen zijn eigenaar geworden via hun voorgangers: voor Conrail was dat Penn Central (en daarvoor New York Central en Pennsylvania Railroad), voor Canadian Pacific Railway is dat Soo Line (die op haar beurt dit eigendom had verworven via de Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad).

Het routenetwerk omvat 320 mijl (510 km) spoor. Hiervan bestaat 54 mijl uit hoofdspoor, waarvan 30 mijl enkel- en 24 mijl dubbelspoor. Daarnaast ligt er nog zo'n 266 mijl (428 km) aan emplacementen en secundair spoor. Het netwerk loopt van noordwest Chicago, Franklin Park, Illinois, rond de stad naar Hammond, Indiana. Hier is ook het hoofdkantoor gevestigd.





De huidige vloot ziet er als volgt uit:

- 26 SW1500
- 4 GP38-2
- 3 SD20
- 1 SD38-2
- 9 GP40-2
- 1 GP40p-2
- 4 GS21B (driemotorige Gen-set, vierassig)
- 4 GS21C (driemotorige Gen-set, zesassig)
- 6 Slugs



Een vierassige Gen-set in Franklin Park, juni 2011.

Zover ik weet zijn er binnen de PH&LF geen locomotieven van de IHB. Zelf bezit ik slechts één boxcar. Omdat het logo sterk op NYC lijkt, was er - na afloop van de Jamboree - een bepaald PH&LF-lid dat deze al in zijn verzameling had opgenomen. Gelukkig is de boxcar inmiddels weer terug bij de rechtmatige eigenaar ;-)

Hans Sodenkamp

DE MEXICAAN EN EEN DECAPOD

Afgelopen mei was even "De Mexicaan" in actie te zien op de tentoonstelling in Hilversum. Zo noemde ik kortweg de stoomloc, die er op het eerste gezicht normaal uitzag, maar een bijzondere 4-8-0 asindeling bezat, ook bekend als "Mastodon" of "12-wheeler". De voorgeschiedenis van deze Mexicaan volgt het klassieke "van het één komt het ander" stramien en begon lang geleden met een loc voor wijlen Maarten Vis.

Begin jaren '90 was er aangaande Amerikaans stoom in N weinig te koop. Wat er wel was bezat vaak twijfelachtige rij-eigenschappen. Ik heb toen voor Maarten een freelance 2-10-0 gemaakt met een Rivarossi Light Pacific-kap op een Fleischmann BR 50

chassis, voortgestuwd (geduwd) door een ingekorte Bachmann ATSF-tender met daarin de aandrijving. De loc was geïnspireerd op - maar geen exacte weergave van - een lichte 2-10-0 die Baldwin vanaf ca. 1920 aanbood voor locale spoorlijntjes waar de asdruk van een normale 2-8-0 te veel was. Dankzij een Faulhaber 1319 met vliegwiel, gekoppeld aan een behoorlijke vertraging met veel gewicht en 16 wielen stroomafname, leverde deze freelance 2-10-0 het bewijs dat super rijgedrag in N wel degelijk haalbaar was.



Na het overlijden van Maarten Vis heb ik de loc via Dirk Jan Blikkendaal terug gekocht. In het N Scale nummer van september / oktober 1994 schreef ik nog dat de tender met de nodige "modeler's license" was ontworpen; 21 jaar later vond ik dat begrip wat te veel opgerekt. De oude tender moest wijken voor een subtielere variant en - zonder op de goede eigenschappen in te boeten - worden voorzien van DCC. Destijds was die techniek niet voorhanden, nu wel. Voortbordurend op de ervaring uit andere projecten werd in een kleine USRA tender van een Bachmann 0-6-0 een nieuwe aandrijving gerealiseerd die in combinatie met een DCX 75 decoder van CT Elektronik ook goed presteert. De loc ziet er met deze tender veel beter uit en past nu ook op onze kleine Peco draaischijf.



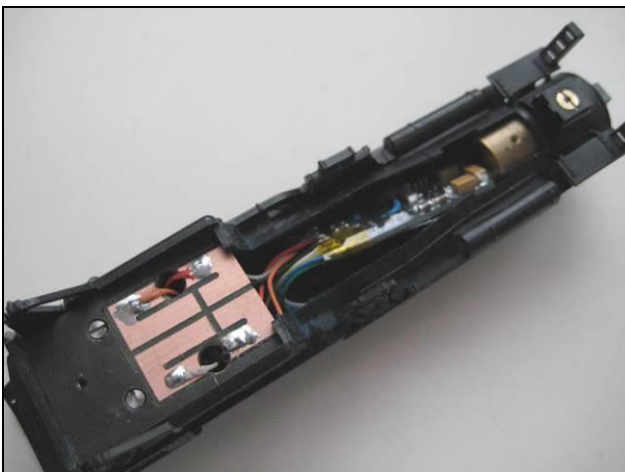
In 2015 heb ik de 2-10-0 naar de N Scale Enthusiast conventie in Sacramento meegenomen en daar op enkele banen laten rondrijden. Dewey Jones (zo heet hij echt - kan ik ook niet helpen) was zeer geïnteresseerd en wilde ook zoiets, maar dan met DCC en geluid.

Dewey is getrouwd met een Mexicaanse en zo ontstond het idee voor een 4-8-0, geïnspireerd op de zes locs die Baldwin in 1924 en 1935 aan de Nacionales de Mexico

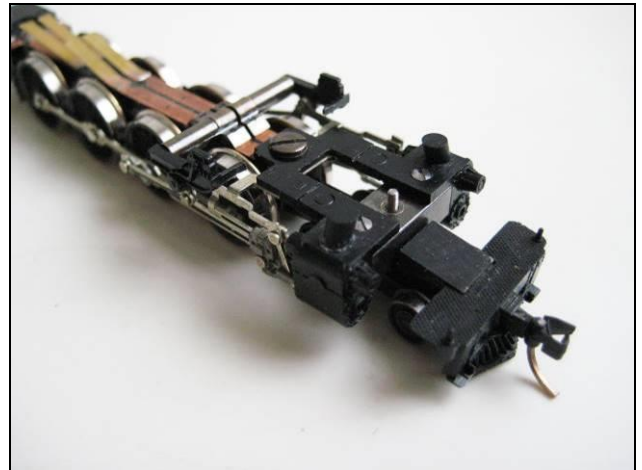


had geleverd. Destijds was deze asindeling in de VS al achterhaald, omdat er voor de goederendienst betere typen hun intrede hadden gedaan. De Mexicaanse 4-8-0'en waren echter veel moderner en bedoeld voor de reizigersdienst. Bovendien hadden ze de ketel en andere componenten gemeen met een NdeM 2-8-2 Mikado en 4-6-2 Pacific die Baldwin tegelijkertijd had geleverd. Waarom dan een 4-8-0 als er al een Pacific klaar staat? De logica wordt duidelijk met een blik op de gebruikelijke gewichtsverdeling bij Pacifics. Daar dragen het draaistel, de drijfwielen en de laatste loopas ruwweg $1/5 + 3 \times 1/5 + 1/5$ van de massa. Bij een USRA Light Pacific, vrijwel exact even groot als de Mexicaanse Mastodon, had de loopas onder de vuurkist met 26,3 ton zelfs nog iets meer te verstouwen dan een drijf-as met gemiddeld 24,5 ton. De Mexicaanse 4-8-0 bezat 39% meer adhesie dan de USRA Light Pacific in ruil voor een wat lagere topsnelheid door drijfwielen van 1m70 in plaats van 1m85.

De model-Mastodon cq Mexicaan volgt technisch hetzelfde concept als de verbeterde Decapod van Maarten Vis. De tender wordt op de eerste en laatste as aangedreven, in dit geval door een Maxon RE 1017 klokanker motor. Daarvan hebben alle vier wielen antislipbanden. De twee tussenliggende assen zijn afgeveerd en stroomafnemend. De rest van de tenderinhoud is een en al massief messing. De loc-kap is een Rivarossi Heavy Pacific. Dit op verzoek van Dewey, hoewel een Light Pacific dus meer op z'n plaats zou zijn geweest. Ik was er niet rouwig om want daardoor bood de ketel meer ruimte voor een Loksound V 4.0 decoder met speaker, een klankkastje, een condensator en LED-verlichting. Het klankkastje is van messing en half rond om bovenin de vuurkist te passen. Er moest ook nog ballast worden aangebracht, alsmede een ketel achterwand in de cabine, afkomstig van een Kato Mikado.



Het loc-chassis begon ooit als een BR 39 van Fleischmann, een Duitse 2-8-2 voor reizigersverkeer, maar uiteindelijk zijn daar alleen de drijfwielen, een stuk van het frame, de koppelstangen en de afdekplaat met remwerk van behouden. Fleischmann's stroomafname was best mooi verzorgd maar opgenomen in een rode plastic constructie die te lastig was om aan te passen en met verf te camoufleren. Aan de voorkant moest het frame verlengd worden om ruimte te bieden voor een draaistel en een Microtrains pilot met koppeling. De cilinders en valve gear zijn afkomstig van een Fleischmann P8 (4-6-0), want die van de BR 39 was ongeschikt voor hergebruik in deze toepassing.

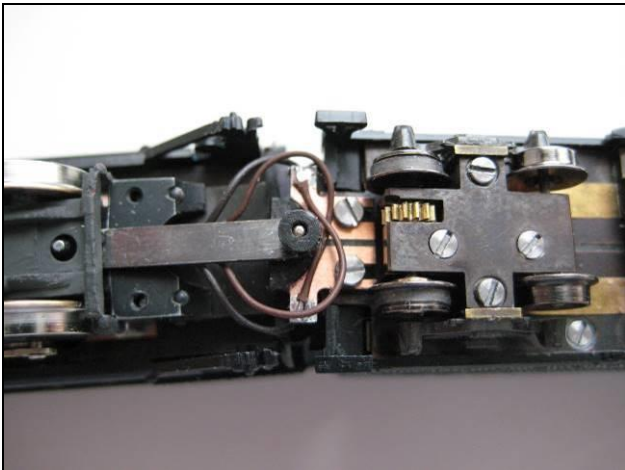
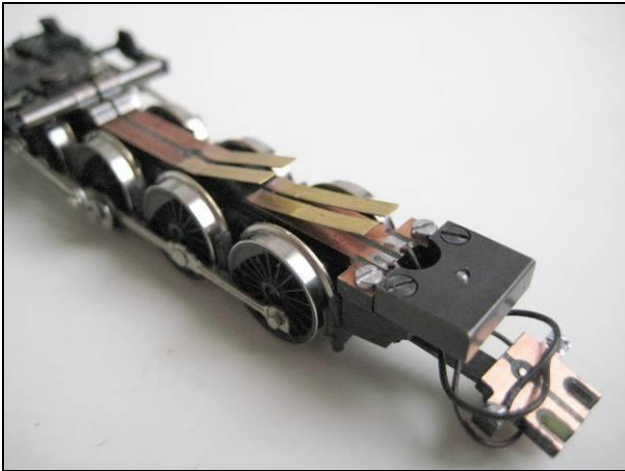


De noodzaak om met PC board in een nieuwe stroomafname van de drijfwielen te voorzien en het feit dat alle electronica in de ketel is ondergebracht zorgde ervoor dat er tussen ketel en chassis slechts een 4-polig contact nodig was om de decoder met de motor en stroomafname te verbinden. Die zijn uitgevoerd als bladveercontacten in plaats van 4 draden, zodat het chassis eenvoudig van de ketel los schroeft. Datzelfde geldt voor de 4-polige loc - tender verbinding. Twee schroeven gedeeltelijk lossen en beide voertuigen schuiven los van elkaar.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Volgens afspraak is de loc ongeletterd en ongeschilderd aan de nieuwe eigenaar afgeleverd, Gelukkig maar, want broer Marc had wel wat anders aan zijn hoofd. Programmeren was geen probleem. De nieuwste stoomfiles van Loksound hebben duidelijk een inhaalslag gemaakt. Toch hebben we niet zoveel uitloop geprogrammeerd als bijvoorbeeld met de Tsunami - 2 in de Y3 Mallet die ook in Hilversum reed. In tegenstelling tot de Tsunami heeft de Loksound namelijk geen remfunctie!



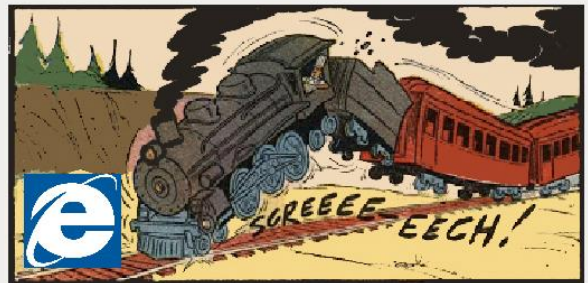
Hans Starmans

Gone but not forgotten.....

Volkomen onverwachts heeft op 3 juli 2017 modelspoorwinkel "de wapstad" in Rijswijk haar laatste rookpluim uitgeblazen. Waarmee opnieuw een schatkamer voor modelspoorders is verdwenen

We wensen haar kleine broertje "de houtloods" veel sterkte toe in deze -voor winkels- barre digitale tijd.

Namens alle modelspoorders van Nederland



ECONOMISCH GEBRUIK VAN GELUIDDECODERS

Eén van de leukste voordelen van DCC vind ik de mogelijkheid om geluiddecoders in te bouwen. De kwaliteit en mogelijkheden zijn de laatste jaren fors toegenomen en er gaat niets boven een mooie diesel (of stoom) loc met (bijna) prototype geluid. Jammer genoeg hangt er wel een prijskaartje aan maar met enige creativiteit en handenarbeid is dat wel een beetje binnen de perken te houden.

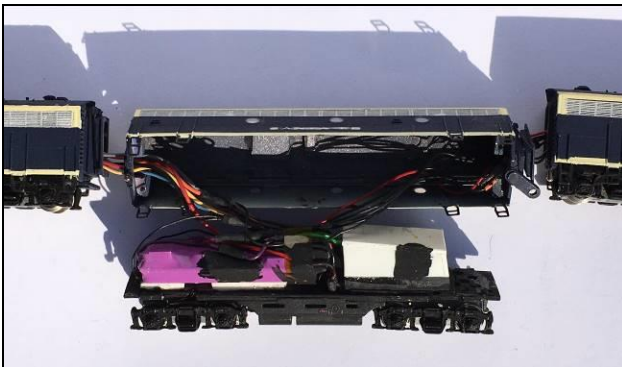
Mijn eerste inbouwopgingen waren in Hallmark EMD ABBA FT en F7 sets. In elke unit een decoder inbouwen (al of niet met geluid) is niet alleen een dure oplossing maar "consisting" vind ik nog steeds niet de meest ideale mogelijkheid in DCC. Mijn voorkeur ging uit naar één adres per loc of set en liefst dus maar één decoder. Dan moet je wel goed kijken naar het vermogen van de decoder en de karakteristieken van de motoren die je er aan wilt hangen. De goede motoren en overbrengingen van de locs tegenwoordig houden het stroomverbruik gelukkig goed binnen de perken (ongeveer 0,2 Amp of nog minder onder belasting) en als je een decoder met een vermogen van 1 Amp of iets meer gebruikte gokte ik erop dat dat zonder problemen voor de decoder zou moeten werken. In elke decoder beschrijving staan waarschuwingen dat je rekening moet houden met de "stall current" maar mijn ervaring is dat die eigenlijk



nooit bereikt wordt als er maar geen antislipbandjes in het spel zijn.



Mijn idee toentertijd was om te proberen een Soundtraxx 1000 in een lege/dummy B unit te plaatsen en de overige 3 gemotoriseerde units er permanent gekoppeld aan te hangen. Dat heeft voordelen en één nadeel. Het nadeel is dat je de set in zijn geheel moet oppakken, vervoeren en opbergen. De originele doos is dus waardeloos. De voordelen zijn dat je de units permanent koppelt met een vaste zelfgemaakte koppelstang (spaart duurdere koppelingen uit), dat de units mooi dicht op elkaar gekoppeld kunnen worden en dat alle wielen voor stroomafname zorgen (haperen van het geluid door kortstondige stroomonderbreking op bv. een puntstuk komt nooit voor).



Een ander aspect waar ik goed naar wilde kijken is de trekkraft van de set. Op mijn eigen baan kan ik met redelijk lange treinen rijden (vijftig 40-ft wagens) en een helling van 0,5 %, dus trekkraft is wel belangrijk. Dat bleek geen probleem op te leveren. De gemotoriseerde units heb ik met lood verzwaard, er is voldoende ruimte voor. Ik heb ooit bij de plaatselijke loodgieter een gedeelte van een rol daklood gekocht en met een Stanleymes en wat vijlwerk maak ik op maat loodpakketjes waarmee locs worden verzwaard maar ik breng ook wagens zo op het goede gewicht (NMRA richtlijn RP-20.1 = ½ ounce initieel + 0.15 ounce per inch en een ounce is 28,3495 gram).

De grootste klus is het isoleren van de motoren en het doorverbinden van de units. Er gaan 6 of 7 draadjes van unit naar unit..... (2 draden voor de motor, 2 draden voor de rails en afhankelijk of er 1 of 2 leds in de neus zitten 2 of 3 draden voor de verlichting). Gebruik wel het dunst mogelijke draad (een goede bron voor fijn draad, kleine (SMD) leds en mini connectors is www.ledbaron.de). Bij de ABBA sets heb ik de draadjes door het raam van de einddeur gevoerd en vervolgens "American Limited diaphragms" tussen de units gezet om de draadjes te verbergen. In de lege dummy B unit is voldoende ruimte om de wat grotere decoder, de condensator, een speaker met geluidskamer en de extra lengte in alle draden op te kunnen bergen.



Ook in een Life-Like E3 ABA, een Life-Like Erie built ABA en een Broadway Limited PA ABA heb ik deze ombouw daarna uitgevoerd. In alle 3 de gevallen zijn 2 units gemotoriseerd en in de dummy zit de decoder, een Soundtraxx Tsunami 1000, de condensator alsmede de speaker/geluidskamer en de draden.

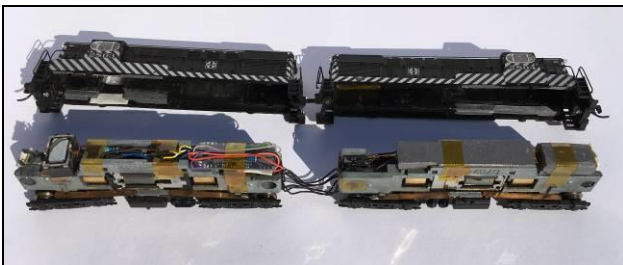


Omdat dit concept – in ieder geval voor mij – goed blijkt te werken heb ik het ook uitgevoerd bij een aantal ATSF zebra stripe (freight) diesels, gebruikmakend van ESU-decoders. Buiten het goede geluid (en de grote geluidbibliotheek) van ESU is het ontbreken van een condensator een welkome bijkomstigheid i.v.m. de beperkte beschikbare ruimte in hood diesels. Als eerste bij een tweetal FM H-12-44's: dat heb ik altijd al



bijzondere locs gevonden en het Atlas-model is mooi en rijdt goed. Een groot voordeel is dat het origineel en dus ook het model wat hoger is (FM gebruikte een opposed-piston dieselmotor die hoger is dan de diesels van andere bouwers) en er daardoor meer ruimte boven het chassis is. Door die extra ruimte kan je de decoder iets schuin (in de lengte-as) plaatsen. De binnenbreedte van de kap is namelijk maar 10,5 mm en de decoder is 10,8 mm breed. In dezelfde lok heb ik de binnenkant van de cabine dusdanig aangepast en ook de walkway ter plekke weggefreest dat een sugarcube-speaker met 1 mm verlaagde geluidskamer er overdwars in past. Tip: vraag je tandarts of je zijn "versleten" freesjes/boortjes mag hebben. Die dingen zijn nog uitstekend te gebruiken bij modelbouwklusjes en vaak nog heeeeeeeel scherp.

Bij beide locs is de walkway (die oorspronkelijk los is t.o.v. de kap) voorzichtig van binnenuit aan de kap gelijmd met ACC om de nodige stevigheid te creëren/herstellen.



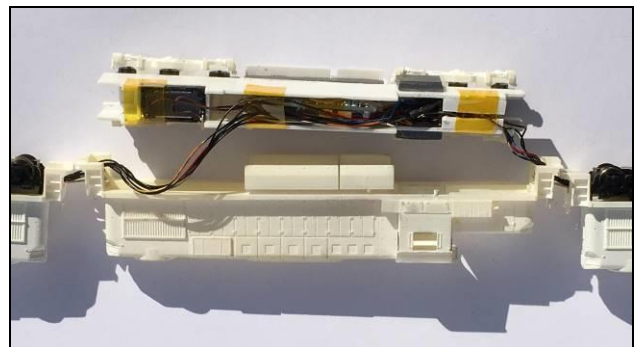
De koppeling tussen de locs is vervangen door een vaste koppeling (messing 1 mm plaatje met 2 gaatjes waar de originele Atlas-koppelingclip doorheen gaat). Ik heb wel de verlichting van de groen/rode classification lights moeten opofferen maar door de vrijgekomen ruimte wel weer extra lood kunnen toevoegen. De normale koplampen werken natuurlijk wel. Beide locs zijn elektrisch doorverbonden d.m.v. 6 draadjes (2 x rails, 2 x motor, 2 x headlight) die vlak naast de vaste koppeling zitten en nauwelijks opvallen: ze lijken bijna op MU-verbindingen. Bij deze vier-assers durfde ik het gebruik van een Micro-decoder (0,75 Amp) aan voor de twee motoren en tot op heden geen enkel probleem. Geluid en trekkraft zijn uitstekend.

Een andere loc die ik altijd heel mooi en karakteristiek heb gevonden is de Alco RSD-4/5. Santa Fe heeft er totaal 63 gehad en reed er vaak in setjes van meerdere units mee en dat komt goed uit. Het probleem van de ombouw van deze loc naar geluid is de lage opbouw. Ik zag geen oplossing om geluid in te bouwen en tegelijkertijd de aandrijving te handhaven. Toen ik op eBay een voordelige 3e unit (ik had er twee) kon kopen heb ik besloten te kijken of een driedelige

set met een dummy middelste een werkbare oplossing oplevert. Die gok werkte goed uit. Van de middelste unit is de volledige aandrijving verwijderd en vervolgens het frame met een slijpschijf zo minimalistisch mogelijk gemaakt maar wel zodanig dat het normaal de kap inschuift. Opletten dat de frame-helften niet te heet worden (dan breken ze makkelijk). Ik heb een beker met water en ijsblokjes bij de hand waarin ik het frame afkoel zo snel het wat heter wordt. Voordeel van het natte frame is ook minder stofproductie.



Door al het slijpwerk ontstaat er voldoende ruimte voor een ESU Loksound Select (1,1 Amp), de sugarcube speaker, de weerstandjes voor de koplampen (SMD led's) en het wegwerken van de draden. De decoder hangt een paar mm in de nu lege brandstoftank maar past net (onzichtbaar) tussen de trucks. Doordat de PC-boards uit de beide andere locs verwijderd kunnen worden is er zelfs ruimte om wat lood toe te voegen (extra trekkraft). De locs zijn wederom vast en kort gekoppeld en de 6 draadjes (2 x rails, 2 x motor, 2 x koplamp) tussen de locs lopen weer langs die koppeling, bijna lijkend op MU-verbindingen. En dan luisteren naar dat mooie geluid van die Alco 244.....

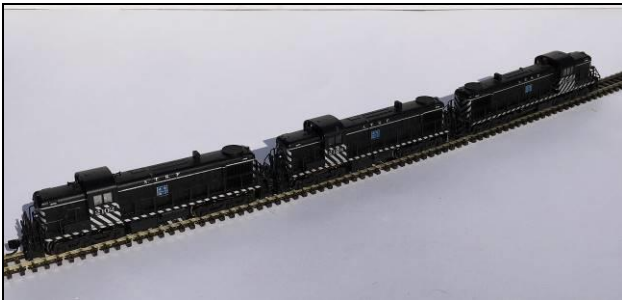


De laatste ombouwactiviteit is nog niet helemaal klaar maar al wel getest. Zoals velen weten ben ik bezig met 3D printen en PU gieten. Eén van mijn projecten is een Alco RSD-15. De kap is klaar en het messing etswerk is hopelijk klaar als jullie dit lezen. De Santa Fe had 50 van deze Alligators en het waren de laatste locs die in 1960 (gedeeltelijk) in zebra stripe uitvoering zijn



geleverd. Het geluid en de bouw waren en blijven bijzonder.

Aangezien de Santa Fe vaak met vier locs voor zware goederentreinen reed wilde ik eigenlijk ook zo'n set voor mijn baan. De planning was om te kijken of twee gemotoriseerde locs en twee dummy locs voldoende trekkracht zouden hebben. Kort geleden de eerste proef met één dummy gedaan en die slaagde zonder de minste problemen. Twee omgebouwde Atlas C-628/630 donor loc-chassis, drie nieuwe RSD-15 kappen, twee dummy Alco tri-mount trucks van James Train Parts via Shapeways en één ESU Loksound Select decoder (1,1 Amp) met Alco 251 geluid, zeventig freight cars en een 0,5% helling zonder wiel slip met een topgeluid (met dank aan Hans voor het her-programmeren van het geluid in de decoder). Op deze manier kan je nog op redelijk economische wijze een mooie loc set bouwen.



Als er vragen of suggesties zijn n.a.v. het bovenstaande dan hoor ik dat graag. In de volgende uitgave zal ik proberen wat meer te vertellen over 3D printen en PU gieten.

Happy N scale modelrailroading!

Dirk Jan Blikkendaal

ICE HOUSES AND REEFERS, A TRUE STORY

Er ontbrak nog iets aan mijn layout, maar ik kon er niet echt de vinger achter krijgen: graansilo, check, die staat er, gasstation, check, ook aanwezig, huisjes, in overvloed, warehouses, idem. En zo kon het gebeuren dat ik tijdens de zoektocht op ebay tegen een bouwdoos van een icehouse aanliep. Een zeer gedetailleerd gebouwtje gebaseerd op een prototype in Antigo, Wisconsin, inclusief een modulair ijsplatform, naar een Pacific Fruit Express-ontwerp. Het ding gekocht, bloed zweet en tranen geïnvesteerd om het netjes in elkaar te zetten (Lasercut wooden

bouwdoosje), errug breekbaar, zeker met die kolenschoppen van handen die ik tot mijn beschikking heb. Maar toen het ding eindelijk in elkaar was gelijmd stuitte ik op het volgende probleem: de naam. De bijgeleverde borden vond ik spuuglelijk en ik ben op zoek gegaan naar ice houses waarbij ik uiteindelijk niet alleen een paar mooie bordjes heb gevonden -zie detail foto's- maar ook een heleboel te weten ben gekomen over het ontstaan en gebruik van deze opslagplaatsen van ijs. En dat wil ik graag met jullie delen.

Tot de jaren 70 reden er kriskras door het land koelwagens rond voorzien van goederen die aan bederf onderhevig waren. Het leveren van blokken ijs om de lading te koelen was booming business en de spoormaatschappijen bouwden langs de spoorlijnen opslagunits (ice houses) en platforms, zoals deze kit, om zowat elke 300 mijl. Hier konden hele treinen worden gediend die binnen enkele minuten hun weg weer konden vervolgen. Er waren tarief- en regelgeving bij levering en afname van ijs, en daarnaast was er een levendige handel in reefers, voorzien van ijs (pre-icing) of zonder ijs. Daarnaast speelde het klimaat natuurlijk een grote rol. Oogsten moesten daarnaast zo snel mogelijk en in optimale kwaliteit worden vervoerd en afgeleverd.

Pre-Cooling Cargo

Zo werd er van te voren gekeken of een product voor het laden kon worden gekoeld (pre-cooling). Als de lading voorgekoeld kon worden, was het meestal niet nodig om een voorgevormde transport te bestellen, niet alleen om de ijskosten te besparen, maar ervoor te zorgen dat de vervoerder beter controle had over de verzendtemperatuur van de lading. De reden hiervoor was het voorkomen van "transportation heat": het vertragen of stoppen van de rijping en de verzekering hebben dat het product zijn bestemming zou bereiken in de staat om direct te worden verkocht. Het laden van een reefer direct vanuit het veld of de boomgaard betekende dat de veldwarmte tijdens de eerste 24 tot 30 uur van transport voorkomen moest worden, aangezien ijs geleidelijk smelt door de warmte van de lading. Voorkoelen was daarom noodzakelijk. Zo werden vruchten zoals appels, citrus en meloenen in stromend koud water ondergedompeld vóór het verpakken. Met bladgroenten zoals spinazie of sla, volgde men dezelfde procedure en daarna werden deze producten gedeeltelijk vacuüm getrokken (vacuum pre cooling), waarbij door de verzender van de goederen goed werd gekeken wat economisch haalbaar was.

**Non-Icing Reefers**

Dit waren ongekoelde wagens die nabij landbouwbedrijven werden volgeladen en een keer per dag door een switcher of mogul naar een switching yard werden gesleept. Tot het moment dat ze achter een transportlocomotief worden gekoppeld, die ze naar een icehouse reed, werden ze dus niet gekoeld. Timing was cruciaal voor deze oude reefers en er was een beperkte tijd dat het product zonder ijs in de reefer kon liggen.

Pre-Icing Reefers

Lege wagons werden van te voren gevuld met ijs om voor te koelen. De wagon (reefer) moest op een ijsdek worden gezet alvorens deze af te leveren bij het laadstation. Het nadeel was wel dat er altijd een risico aanwezig was dat de reefer te warm kon worden bij aflevering. Daarom ontwikkelde men later een proces van voorcooling. De reefers werden in een soort vrieskist gereden om ze binnen een bepaalde periode op de gewenste en voorgeschreven temperatuur te brengen en ze vervolgens te verplaatsen voor verdere afhandeling (uiteindelijke transport). Voordeel van deze methode is dat de reefer koud blijft tot de deuren geopend worden bij het laden, dat meestal een paar uur in beslag nam, waarna de deuren weer werden afgesloten. Een paar ton ijs gaat niet echt smelten. Eenmaal opgehaald, werden reefers opnieuw op het ijsplatform gekoeld om de temperatuur zo laag mogelijk te houden.

Re-Icing Reefers

Op weg naar de eindbestemming werden reefers ook wel met tussenpozen van bijvoorbeeld 24 uur 'gerecycled' waarbij de verzender zelf de interval kon bepalen. Vaak betekende dit dat 5000 pond ijs in elke ijsbunker gedurende 24 uur tot 1000 tot 2000 pond werd teruggebracht. Het ijs zou worden bijgevoerd en de

verzender gefactureerd voor de hoeveelheid ijs gebruikt.

Top Icing Reefers

Dit is het aanbrenge van water dat als ijs over de lading werd gespoten. Het ijs werd met een grote slang op de reefer geblazen. Het aanbrenge van ijs werd ook gedaan met een portable conveyor truck (transportwagon). De conveyor lag meestal in het midden. Op deze manier kon men een 300 lb blok ijs op de dak naar het einde van de reefer laten glijden en aan beide zijden door de luiken vullen. De uiteinden van de reefers waren hol en dus gevuld met blokken ijs. De koude lucht werd gecirculeerd door een ketting-aangedreven ventilator die op de as was aangesloten. Aangezien isolatie zoals we die vandaag de dag toepassen toen ongewoon was, gebruikte men hier kurk voor een goedkoop en effectief alternatief.

**Ventilation Service**

Vervoerders kozen ook voor ventilatie in plaats van koeling. Dit deed men door de ice hatches open te zetten zodat de lucht door de reefer blies. Vanzelfsprekend werd dit alleen toegepast als de buitentemperatuur geschikt was. Tot slot, spoorwegmaatschappijen waren er niet happig op om hun reefers leeg te laten terugkeren, dus koos men ervoor om de wagons voor en na het seizoen in te zetten voor dry goods transportation. Nadeel van het gebruik van reefers als boxcars was echter de deurbreedte. De meeste maatschappijen hanteerden 4' deuren, en laden en lossen ging handmatig. Later ging men over op deuren van 6' tot 8' en ook de schuifdeuren die Santa Fe vanaf 1949 ging gebruiken maakten dat laden en lossen met een vorkheftruck eenvoudiger werd en daardoor de reefers meer en vaker konden worden ingezet.

R. 'dude' Spitters



TERUG NAAR MIJN GEBORTEGROND

Ik kom er niet graag voor uit, maar inderdaad: ik ben geboren in Hilversum. Heb mijn hele jeugd doorgebracht in het Gooi, tussen de tennis- en hockeyvelden en de villa's-met-zwembad. Niet dat wij beschikten over zo'n ruim bemeten stulpje, maar dankzij mijn klasgenoten heb ik qua accent helaas toch wel iets van de Gooische 'r' overgehouden...

Dus toen eind mei het evenement Station N-spoor voor de tweede maal zijn tenten opsloeg in Hilversum, was het voor mij een weekendje terug naar mijn geboortegrond. Dat wil zeggen: ik herkende bitter weinig terug van dit stukje Hilversum, want zoals het die gemeente betaamt hebben ze alles rondom station Hilversum Sportpark grondig gesloopt. Ik verdwaalde dus in het bedrijvenpark Arena, ook al had ik vorig jaar de beurs als bezoeker aangedaan (en toen verdwaalde ik ook al).

De man uit Lochem

Het evenement staat volledig in het teken van schaal N. De organisatie ligt onder andere bij de ons welbekende Hans Lubbers van de N-Spoor Store in Lochem. Hij is een warm pleitbezorger van onze schaal en organiseert jaarlijks diverse beurzen, waar ook de PH&LF en de W&S regelmatig aan hebben deelgenomen. In Hilversum stond nu een grote sporthal tot onze beschikking en onze club had daar een mooi aantal vierkante meters toegewezen gekregen. Daar konden we wel wat mee.



Jaja, modelspoor is hard werken! Hier worden de bakken van Tjark eventjes verplaatst.

Doorpakken

Ik heb al enige jaren niet meer meegedaan aan beurzen. Het had wel in de planning gezeten om vorig jaar mee te doen met twee nieuwe modules, maar door

drukte thuis – ik verhuis nogal eens..... – schoot het niet bepaald erg op met deze bakkies en moest ik afzeggen. Dat wou ik dit jaar voorkomen, dus ik ging ruim op tijd aan de slag met de scenery. De houten bakken waren al een jaar geleden gebouwd, dus hoe moeilijk kon het zijn? Gewoon een kwestie van effe doorpakken.

Groene vingers

Nou, dat viel dus best tegen. Ik ben namelijk vrij goed in uitstelgedrag. Ik weet best wel dat klei een droogtijd heeft van 1 à 2 dagen, net als zeiknat strooisel, en dat je de bakken pas kunt lakken als de scenery vast zit. Maar toch was ik weer zo eigenwijs om het allemaal op de laatste weken te laten aankomen, zodat ik dagelijks in de stress zat over nat gras, krimpemde klei, niet-drogende lak, en gedoe met de grassmaster. Uiteindelijk verscheen ik dus op de beursvloer met modules die mij ter plekke groene vingers bezorgden van de nog vochtige grachtengroene lak...



Op 5 mei leek het best wel op te schieten, maar nog steeds was er blauwe foam zichtbaar en waren de meeste sporen nog steeds niet van ballast voorzien.....

Onbedoelde workshop

Qua scenery had ik de eerste beursdag trouwens nog wel een klusje te doen, want ik ontdekte dat ik de telegraafpaaltjes aan de verkeerde kant van het spoor had geplaatst..... Nou ja, nu konden de bezoekers meteen meegenieten van het geklungel van een modelbouwer-in-actie.



Altijd fijn, zo'n handboortje tussen de scenery...

Zomer

Dankzij het zonnige zomerweer werd het een warme beurs. Je vraagt je soms toch wel af wat voor mafkezen die modelspoorders eigenlijk zijn: half Nederland zit ergens aan het strand te genieten van de zon, en wij staan met zijn allen in een hal met treintjes te spelen.



De bewoners van Tiny Town – op de modules van Rob Draaisma – wisten het strand wél te vinden.....

Het weekend verliep zonder noemenswaardige problemen. Alles reed prima en er zijn weer tig foto's en filmpjes door ons gemaakt. Leuk dat ook Marc er bij kon zijn, want zijn gezondheidsperikelen dreigden flink roet in het eten te gooien. Gelukkig was hij voldoende aangesterkt om weer even zijn gezicht te kunnen laten zien.



Mooi he, die zoi uit de jaren 70.

2018

Inmiddels is aangekondigd dat er ook volgend jaar weer een editie van Station N-spoor komt. Mooi! Hopelijk kunnen wij dan ook weer aanwezig zijn, met nieuwe en bekende modules, en nieuwe en bekende deelnemers.

Mathieu Hamelers

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

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

Dit keer foto's afkomstig van een bezoek aan het zuidwesten van de USA zomer 2015 door Hans Sodenkamp. Daarbij is een deel van de route van de Transcontinentale spoorlijn, kortweg Transcon, van de voormalige Santa Fe gevolgd.



Drie BNSF machines staan vlak voor Daggett, California, te wachten tot zij verder kunnen rijden richting Barstow.



Ook in Flagstaff, Arizona, staat een doublestack trein te wachten. Kort hierna kwam een intermodal trein voorbij uit de andere richting. Voorop staat de GE ES44C4 #6999 gevolgt door GE C44-9W #4873 en #4642.



Ten oosten van Gallup, Nieuw Mexico, rijdt een intermodal trein ons tegemoet. De trein wordt getrokken door drie GE ES44C4 (waaronder #7142 & #7849)

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Derby, 27-29 oktober 2017.

PH&LF GUIDELINES

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen).



- Standaardkleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen").

Voor oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk is aan Ntrak. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende breedte maten mogelijk maar 40cm is standaard:



- De lengte van de (rechte) modulebak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt op 20 cm van de achterzijde van de module.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNtrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulennormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

THE CABOOSE

Afgelopen maanden helaas weinig kunnen doen aan de hobby. Thuis de zolder geschikt gemaakt voor mijn dochter Eline zodat haar oude kamer ingericht kan worden voor de hobby. Dat heeft dan ook de nodige tijd gekost en daardoor is geen enkel bouwproject van de grond gekomen. Gelukkig zijn nu de meeste klussen achter de rug. Tussentijds wel in Hilversum en in Ehekirchen geweest en beide waren een zeer geslaagde break. Maar goed, inmiddels gestart met een nieuw project. Ik kom daar in een latere nieuwsbrief wel op terug.

Ondertussen met een "kleine" groep nog het zestien-jarig bestaan van de PH&LF gevierd. Een geslaagde avond. Daarbij ook al vooruit gekeken naar de bijeenkomst in Derby. Deze staat in het laatste weekend van oktober gepland.

Hans Sodenkamp