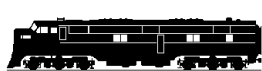




"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 16 Nummer 57, Februari 2018

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Geen Amerikaanse AEM-7 in Zweden	1
Wel Amerikaanse Whitcomb in Nederland	2
René en René gaan USA	3
PH&LF in Derby	5
De beste verfmenger ooit!	7
De Digitraxkast	7
Rise & fall van een autocarriermodule	10
Digitrax WIFI interface	13
What's in a name?	14
De PH&LF-fotogalerij	16
The Timetable	17
PH&LF Guidelines	17
The caboose	18

THE DEPOT



Daar is die dan, de eerste PH&LF nieuwsbrief voor 2018! Dat is al een stuk sneller dan vorig jaar en het is de bedoeling dat er dit jaar weer meerdere PH&LF-

nieuwsbrieven verschijnen! Na de uitvraag eind december kwamen al spoedig de eerste artikelen binnen. Zo zien wij het van de redactie graag © Ook dit keer een gevarieerd aanbod aan verhalen. Ik zou zeggen: LEZEN!

Hans Sodenkamp

GEEN AMERIKAANSE AEM-7 IN ZWEDEN

Het onderstaande artikel is afkomstig uit het Zweedse spoorwegtijdschrift "Tåg".

Het Zweedse Nordic Re-Finance verhuurt locomotieven en had belangstelling om een aantal Amerikaanse AEM-7AC's te kopen. De AEM-7 is gebaseerd op de Zweedse Rc-4 Ellok en gebouwd door Elektro Motive Division in 1978 - 1988. 29 van deze e-loks werden tussen 1999 en 2002 door Alstom omgebouwd tot AEM-7AC. Ze werden voorzien van nieuwe asynchroonmotoren. Voordeel van dit type motor is dat deze goedkoper in bouw en onderhoud is. Daarnaast werden er recuperatieremmen ingebouwd waarmee

stroom teruggevoerd kan worden naar de bovenleiding als de locomotief remt.



Overigens zijn de AEM-7AC's aanmerkelijk sterker met hun 5.100kW dan de oorspronkelijke Zweedse Rc-4 die "slechts" 3.600kW sterk is.

Zoals al geschreven had Nordic Re-Finance belangstelling om 17 tot 21 van deze AEM-7AC loks te kopen en naar Zweden te brengen. Het transport zou per locomotief zo'n 200.000 Zweedse kronen kosten, ongeveer € 20.800, een niet onoverkomelijk bedrag.

Het was echter ook noodzakelijk om de oude transformatoren te vervangen. Dit bleek de "bottleneck" te zijn waarop het hele plan is gestrand. De benodigde nieuwe transformatoren zouden niet eerder dan in 2019 beschikbaar zijn. Dit vindt Nordic Re-Finance een te groot risico omdat de vraag naar huurloks er dan anders uit kan zien.

Omdat er toch momenteel een vraag is naar zware en sterke e-loks voor goederenvervoer in Zweden kijkt men nu naar de Duitse 151'ers. Recent heeft het Zweedse Hector Rail 15 stuks van deze 6.000kW sterke loks gekocht.

Hans Sodenkamp



WEL AMERIKAANSE WHITCOMB IN NEDERLAND

Wat met de Amerikaanse AEM-7 niet is gelukt is recent wel gelukt met een Amerikaanse Whitcomb 65-DE-19A! Met de komst van het Amerikaanse leger naar Europa in de Tweede Wereldoorlog werden door de US Army Transportation Corps meer dan honderd locomotieven serie 65-DE-19A naar Europa verscheept, waarvan na de oorlog de Nederlandse Spoorwegen twintig machines in een legerdump in Parijs kocht. Tussen 1946 en 1960 hebben deze machines in Nederland dienstgedaan, eerst als serie 600 en later als serie 2000. Helaas is hiervan geen enkel exemplaar bewaard gebleven.



De 613 met een korte goederentrein in Hattem, 2 juli 1952.

In de zomer van 2016 krijgt de Stoomtrein Goes - Borssele (SGB) de mogelijkheid om een locomotief uit Amerika over te laten komen en aan het materieelbestand toe te kunnen voegen. In Amerika zijn slechts vier locomotieven van het type 65-DE-19 over.



De beoogde Whitcomb bij Lehigh Cement Company.

Van deze vier zijn er twee rijvaardig en zijn er twee bestempeld als statisch object. Oorspronkelijk werd overwogen om een diesel uit Lake Wales, Florida, te

kopen. Uiteindelijk gaat de koop niet door omdat er een andere Whitcomb in beeld komt die in een betere conditie verkeert. Deze was gebruikt door de Lehigh Cement Company in Mason City, Iowa. Dit exemplaar is dan ook gekocht! De loc was al enkele jaren niet meer gebruikt en zat onder een dikke laag cementstof.



De reis naar Nederland is begonnen!

Met medewerking van de Lehigh Cement Company is de Whitcomb ontdaan van haar cementjas en gereed gemaakt voor transport. Per dieplader gaat het transport naar Milwaukee. Op 17 oktober wordt de diesel aan boord gehesen in de Floragracht van de firma Spliethoff.



Vertrek uit Antwerpen na de zeereis.

Het schip doet op 7 november de haven van Antwerpen aan waarbij de Whitcomb onder veel belangstelling van boord wordt gehesen. Vervolgens gaat het transport per dieplader naar Goes. Daarmee is een bijzondere Amerikaanse diesel voor de derde (!) keer weer over de Atlantische oceaan gereisd.



Aankomst in Goes!

Hans Sodenkamp

RENÉ EN RENÉ GAAN USA

Het onderstaande artikel is afkomstig uit het "VAMES bulletin":

Op 25 en 26 november hield de PH&LF RRA weer een bijeenkomst met haar leden. In een eerder VAMES bulletin heb ik geschreven dat René Kaak en ondergetekende belangstelling hadden / hebben om ons aan te sluiten bij deze vereniging. Nadat wij dit kenbaar hadden gemaakt bij de PH&LF RRA kregen wij dan ook een uitnodiging om verder kennis te komen maken op deze bijeenkomst, simpelweg door deelname aan de activiteiten gedurende dit weekend. En zo gebeurde het dat wij samen naar Hoofddorp gingen.

De PH&LF komt een aantal keren per jaar bijeen. Ze heeft geen clubruimte en zijn aangewezen op locaties die (bij voorkeur gratis) ter beschikking worden gesteld. Tijdens de bijeenkomsten worden banen opgebouwd door de meegevoerde modules te koppelen en wordt er gereden en vooral veel informatie uitgewisseld. Onderlinge ondersteuning bij het oplossen van problemen staat hoog in het vaandel en de bijeenkomsten staan dan ook in het teken van "klussen" aan de modellen en de baan. Buiten deze "clubbijeenkomsten" proberen de leden deel te nemen aan shows in binnen- en buitenland. Bij de buitenlandse evenementen wordt meestal samengewerkt met buitenlandse deelnemers welke allen Amerikaans rijden met dezelfde normeringen v.w.b. de banenbouw (zie de website van de PH&LF).

Omdat de leden elk hun voorkeur hebben wat betreft de maatschappij wordt er gereden met materieel van maatschappijen uit het oosten, midden en westen van de USA en Canada. De diverse bijdragen aan de baan vertegenwoordigen veelal ook een tafereel dat past bij

de betreffende maatschappij. Een bont gezelschap en bont geheel dat ook weer veel charme heeft.



Impressie PH&LF RRA modelbaan

Mijn baan Wakwou

Tijdens mijn verblijf in de USA heb ik een dubbelsporige modulebaan gebouwd. Inmiddels heb ik deze baan de naam Wakwou meegegeven. De baan ontleent de naam aan het kenteken dat ik in de USA heb gevoerd; op de kentekenplaten zijn de J 611 en de Powhattan Arrow van de Norfolk & Western RR afgebeeld. Het materieel waar ik mee rijd is dan ook van de Norfolk & Western. Tijdens de VAMES show in 2013 is deze baan in de kelder van Gastec voor het eerst (en tot aan de bijeenkomst in Hoofddorp voor het laatste) opgesteld geweest.



Wakwou kentekenplaat

De bijeenkomst van de PH&LF leek een uitgelezen kans om de baan weer eens op te bouwen. Daarbij bood dat ook de mogelijkheid te bezien of de baan is in te bouwen tussen de bijdragen van de leden van PH&LF. Zoals is terug te vinden op de site van de PH&LF wordt er gereden op zowel enkelsporige als



meersporige modules. Inpassing van mijn modules in elk van deze opties zou ideaal zijn. Waar vind je immers een extra rijlengte van ruim 8 meter direct gereed voor bedrijf.



De Wakwou modules

Transport

In de weken voorafgaand aan deze bijeenkomst heeft de VAMES N groep de opslag en transportkisten voor de clubbaan gebouwd. Deze universele kisten (aangepast aan de grootte van de modules van de N groep) bleken ook bijzonder geschikt voor het vervoer van de Wakwou naar Hoofddorp en terug; omdat mijn modules dezelfde breedte hebben en 20 cm korter zijn passen ze verrassend goed in de boxen. Met de paardentrailer van Hans Immink was het transport uiteindelijk ook goed geregeld. Hans bedankt!



Opslag en transportkisten VAMES N Groep

Het weekend

25 november om 07.30 uur stond Rene K bij mij op de stoep. Na het inladen van de transportkisten in de

trailer vingen wij onze barre tocht (die dag was de eerste dag van het jaar dat de ruiten van de auto moesten worden ontdaan van ijs) naar Hoofddorp aan. Om kwart over tien arriveerden wij op locatie waar wij hartelijk werden ontvangen door de reeds aanwezige leden van de PH&LF. Na de eerste kennismaking oogsten de inmiddels uitgeladen kisten veel lof.

Na de eerste koffie werd aangevangen met het uitpakken van de modules en de opbouw van de baan. Nadat alle modules waren opgesteld werd besloten hoe de diverse bijdrage werden gekoppeld. Met eenvoudige passtukjes werd een baan opgebouwd met een totale lengte van ongeveer 30 meter. Omstreeks 14.00 uur was de hele opstelling gereed om te worden bereden en diverse diesels deden hun uiterste best om van zich te laten horen (veel van de locomotieven van de leden van de PH&LF beschikken over geluidsdecoders).



Impressie PH&LF RRA modelbaan

Gedurende de rest van de zaterdag werd er gesleuteld aan locomotieven om ze digitaal rijdend te krijgen of ze van het juiste geluid te voorzien; elke diesel kent natuurlijk zijn eigen specifieke geluid. Ook werden veel treinen over en weer gereden. De baan wordt bijna volledig handmatig bediend; de treinen zijn alle DCC uitgerust. De treineigenaar/bedienaar loopt met zijn trein mee en bedient zelf de wissels. Eenvoudig maar zeer betrouwbaar treinbedrijf. De dag werd afgesloten met pizza waarbij Sjaak een hoofdrol kreeg toebedeeld. De nacht brachten wij gewoon thuis door.

De zondag bestond weer uit het rijden van treinen en verder vervolmaken van locomotieven terwijl een van de leden nieuw aangeleverde wagons verouderde met simpel krijt, schuurpapier en kwastje. Voor ons was het resultaat dat we een lange kolentrein van de N&W hebben kunnen zien rijden als ook US militaire trein



(geleend van Paul). Helaas hebben we moeten constateren dat een 2 dagen oude loc niet bleek te rijden. Digitaal alles in orde maar mechanisch een defect. Deze loc is inmiddels weer op transport naar Duitsland en we hopen binnen afzienbare tijd een vervangend exemplaar te mogen ontvangen.



Op de voorgrond: Paul's US Army militaire trein

Wij hebben genoten van een geweldig leuk modelspoorweekend. Vanaf het eerste moment hebben we ons welkom gevoeld binnen de PH&LF gemeenschap. Tot op het laatst zijn we ondersteund met het opbouwen van de baan en deze aansluiten op de andere bijdragen, het rijdend krijgen van ons materieel en het afbouwen en transport gereed maken van de baan voor de terugreis.

Als resultante van dit weekend hebben wij beiden besloten het lidmaatschap van de PH&LF aan te gaan. De PH&LF hebben ons inmiddels ook aanvaard als leden. Mogelijk dat jullie ons dus volgend jaar aan treffen bij een van de shows waar de PH&LF RRA acte de préséance geeft, bijvoorbeeld in eind mei tijdens "Station N-Spoor" te Hilversum, een show en beurs gericht op N-Spoor maar toegankelijk voor alle spoorliefhebbers.

Hoe verder?

René (Sjaak) en ik gaan nadenken over welke bijdragen wij kunnen leveren aan de PH&LF. Hierbij heb ik het nog relatief makkelijk, immers ik bouw overgangsmoedules om Wakwou optimaal te kunnen inpassen/aansluiten aan de overige bijdragen. Daarnaast zijn kleine aanpassingen noodzakelijk (verouderen/vervuilen en kleine reparaties).

Voor René K. ligt het wat anders, hij start van scratch met de bouw van een volledig nieuwe bijdrage. Overigens heb ik ook ideeën om een tweede bijdrage te bouwen welke kleiner van omvang is en daarmee

gemakkelijker te transporteren. De toekomst zal uitwijzen in hoeverre wij daar in slagen.

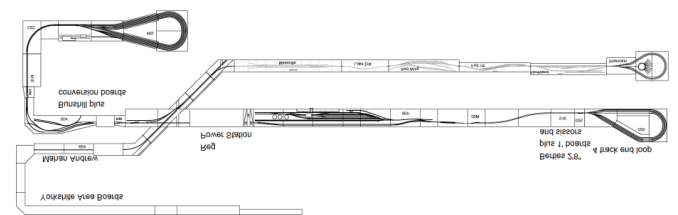


René Noijens

Foto's: René Kaak en Tjark van Heuvel

PH&LF IN DERBY

Van 25-30 oktober 2017 waren 8 leden op bezoek bij de NMRA convention in Derby. Voor de meesten van ons een weerzien van de leden van de Black Diamonds. Steve Dennison en Marc Starmans hadden het plan voorbereid om gezamenlijk een heel grote baan te maken.



Op woensdag avond namen we (een bestelbus en 2 privé-auto's vol leden en modules) de nachtboot van Hoek van Holland naar Harwich. Donderdagochtend over de snelweg naar Derby, met een tussenstop voor een compleet Engels ontbijt. Omdat er op donderdag nog een ander congres aan de gang was, zijn we naar het centrum van Derby gewandeld. Onderweg konden we veel foto's maken van het treinverkeer bij het treinstation en de aangrenzende emplacementen. Donderdagavond arriveerden nog andere deelnemers en 'handelaren' bij het Derby Conference Centre, annex hotel. De modules van W&S (Wim en Susan) konden als eerste worden opgezet in een kleine zaal. Het werd een echt teamwork-project.



Vrijdag was de grote ruimte vrij. Onze modules waren snel opgesteld, maar het duurde tot 13:00 uur voordat we alles aan elkaar konden maken. Er ontbrak een essentieel UK-bakkie bij de kruising. Die middag schoven de eerste treinen over de gecombineerde modules, met een lengte van meer dan 60 meter. De bediening ging deels met de throttles, maar ook met onze smartphones konden we treinen begeleiden. Tjark kreeg nog bezoek van een jeugdvriend, die al 35 jaar in Engeland woont, en ook modeltreinen erg interessant vindt. De bekende handelaren van 2 jaar geleden waren er ook. Als hongerige wolven stortten treinliefhebbers zich op de uitgestalde dozen. Decoders en rollend materieel werd aangeschaft om direct met nieuwe combinaties rond te kunnen rijden.



Overzicht op de verlaagde zaal, met de gecombineerde baan.



Prachtige module met spoor- en verkeersbrug over een rivier.

Zaterdag was de drukste bezoekersdag. De NMRA-UK leden hebben dan een jaarlijkse bijeenkomst en diverse workshops worden gegeven. In nevenruimtes waren banen opgesteld voor andere schalen, en was er verkoop van 'used and new' spullen.

Op zaterdagavond was het formele diner gepland. Deze keer was Lars niet de enige in pak en stropdas/strik. We voelden ons weer een team.



Zondag alles rond de middag inpakken en op weg naar de nachtboot. Maandagochtend was iedereen weer thuis met een goed gevoel. Hopelijk kunnen we in Hilversum ook een mooie baan samenstellen met de Black Diamonds-leden die naar Nederland komen.

- Video van de Derby convention 2017, kijk op JCSkeystone / Youtube.
- Map met foto's van Tjark: <https://myalbum.com/album/gUzhhShM2uM>
- Foto's van Kathy Millatt: <https://www.kathymillatt.co.uk/blog/2017/10/29/nmra-british-region-convention-2017/>

Tjark van Heuvel



DE BESTE VERFMENGER OOI!

Een tijdje geleden las ik ergens een verhaaltje over "the best paintshaker ever". Het is een heel simpel dingetje maar werkt werkelijk verbazingwekkend goed. Ik heb nogal wat oudere potjes verf (die na lang staan natuurlijk een slechte consistentie hebben) en na een korte behandeling zijn ze weer allemaal perfect te gebruiken zonder een lamme arm te hebben opgelopen.....

Alles wat je nodig hebt is een (liefst oude regelbare) decoupeerzaag, een oud lang zaagblad, 2 blokjes styreen, ACC en een klem (SKANDIA in mijn geval) die ik bij de plaatselijke doe-het-zelf zaak vond voor €1,99. In 1 van de pootjes heb ik een inkeping gezaagd waar het oude zaagblad in past, zodanig dat het in de lengte richting strak tegen de binnenkant van het pootje van de klem aan ligt. Vervolgens 2 styreenblokjes van een restje 1 mm plaat gemaakt, zodanig dat het zaagblad redelijk klemvast zat.



Tot slot het geheel met redelijk wat Zap-a-Gap ACC "overgoten" en goed laten uitharden. Kleine flesjes/potjes verf blijven prima zitten in de ijzersterke klem en de onbalans is niet zo groot omdat alles nog redelijk in de as van het zaagblad zit. Ik begrijp dat een purist dit mishandeling van een mooi stuk elektrisch gereedschap kan vinden maar mijn zaag is al 30 jaar oud geloof ik.....



Het enige waar je op moet letten is dat je de klem niet te ver op het zaagblad zet want dan stoot de klem op zijn hoogste punt tegen de voet van de decoupeerzaag. De decoupeerzaag hoeft maar heel kort te lopen en niet eens op topsnelheid. Naast oude verf weer goed doormengen is verdunnen nu ook een fluitje van een cent natuurlijk.

Dirk Jan Blikkendaal

DE DIGITRAXKAST

De Digitrax van de PH&LF zwerft zoals iedereen weet op elke beurs in één of andere hoek onder onze baan. Tijdens het opbouwen krijgt deze een hoek aangewezen en daar zal de Digitrax-centrale het de rest van het weekend mee moeten doen, al langere tijd vergezeld door een grote voeding en sinds een jaar of twee ook nog eens door twee circuitbreakers. Als je deze zo met zijn allen in dat verdomhoekje onder de baan zag liggen was mijn gedachte vaak "hoe lang gaat dit goed?". Het is altijd nog goed gegaan, gelukkig, want het zijn geen goedkope apparaten en onderdelen zo bij elkaar.

Al vaak is er over gesproken om net zo'n mooie oplossing hiervoor te bouwen zoals ons oud-lid Nick Meertens ooit heeft gebouwd, namelijk alle onderdelen in een oude pc-kast. Zo zou onze clubcentrale samen met de andere benodigde onderdelen veilig opgeborgen en beschermd zijn tegen omvallen en per ongeluk tegen aan schoppen. Het lag er altijd erg kwetsbaar bij op de grond tijdens het opbouwen of afbreken en zeker dat laatste baarde mij nog wel eens zorgen. Terwijl de meesten van ons druk bezig waren met het rollend materiaal op te ruimen waren sommige van onze leden al delen van de baan aan het afbreken wat fijn is uiteraard maar vaak bleek de Digitrax-



centrale nog op de grond te liggen waar een ieder dan omheen stapte



De gebruikelijke chaos onder de modules.

Gelukkig is het altijd goed gegaan maar nu zit alles netjes in een pc-kast opgeborgen met vele voordelen. Afgelopen jaar heb ik daarom dan ook een oproep gedaan zowel binnen ons cluppie en op het WWW voor een oude pc-kast welke nog in goede staat i.v.m. veilig opbergen van de Digitrax-centrale met aanverwante componenten. Afgelopen zomer heeft onze roerganger dan ook een pc-kast op de kop weten te tikken voor dit project. Zoals elk jaar ben ik zo rond de jaarwisseling enkele weken vrij zo ook nu. Dit was een mooi moment om aan de Digitrax-kast te gaan werken.

Tussen kerst en oud & nieuw de pc-kast leeg gesloopt en een plan bedacht hoe deze te gaan inrichten. Tevens bedacht wat er nodig was om alles netjes een plek te geven en wat er nodig zou zijn om de benodigde aansluitingen te kunnen maken. Zo geschiedde het dat op oudejaarsdag Robbie diverse materialen ging bestellen op het internet. Ook was ik bij de plaatselijke doe-het-zelver voor draad. Dat is daar toch goedkoper dan op het WWW. Uiteraard ben ik de Action ook niet vergeten!

Aangezien ik toch moest wachten op mijn bestelling had ik tijd om het een en ander op maat te maken. Ik heb eerst het raamwerk gemaakt waar de Digitrax-centrale DCS-100 door heen steekt en wel van een stukje RVS plaat, gekregen van een collega die weet

dat je voor de hobby nog wel eens wat kan gebruiken. Daarna het frontpaneel van de kast aangepast zodat de DCS-100 er mooi in staat en de bedrading netjes een plek kan krijgen. Ook is er in het frontpaneel ruimte gemaakt voor een Loconet repeater (LNRP, wat dit is kom ik op terug) van Digitrax en is er een centraal-schakelaar ingebouwd welke geleverd door onze ijscoman (lees Martien ;-)

De circuitbreakers moesten een plekje in de kast krijgen en degelijk op een kunststofondergrond gemonteerd worden. Tja, wat voor plaat ga je hier voor gebruiken? Eéntje bij de Action vandaan en wel een snijplank, perfect materiaal hiervoor. De grote voeding die bij de DCS-100 hoort heeft een plekje op de bodem van de kast gekregen. Tegen de zijwand van de kast is een rand-aarde stekkerblok, op veel beurzen een eis, en boven het stekkerblok hebben de circuitbreakers hun plek gekregen. De oude voeding uit de pc-kast is verwijderd, alleen de ventilator en de stekker aansluiting daarvan zijn gespaard gebleven voor een tweede leven in de Digitrax-kast.

Omdat de bestelde materialen door oudejaarsdag een dag langer op zich lieten wachten ben ik het één en ander alvast gaan aansluiten. Dit wilde ik op een nette manier doen zodat duidelijk is waar welke draden naar toe lopen en dus voor in de toekomst overzichtelijk als er eventueel aanpassingen aan de Digitrax-kast gemaakt moeten worden. Ook gaf deze dag mooi de tijd om een stukje spoor op de bovenzijde van de kast te lijmen welke aangesloten is op o.a. de programmeer-aansluiting op de DCS-100.

En dan zijn eindelijk de bestelde onderdelen binnen zodat het totale aansluiten kan gaan beginnen. Naast de DCS-100 heb ik een schakelaar gemaakt die bedoeld is om het programmeerspoor te voorzien van het programmeer-sigitaal of de rijspanning. In de achterzijde van de kast heb ik tevens een stukje snijplank gemaakt waar diverse aansluitingen in zijn gemaakt, twee maal voor het aansluiten van de rijspanning op de baan, twee maal een Loconet-aansluiting en één maal een aansluiting voor de LNRP.

Ook is er nog een aansluiting gemaakt voor een programmeerspoor welke eventueel in de baan ligt. Het samenstellen van de snoeren met contrastekker voor het Loconet en de LNRP was wel even een dingetje, maar ook dat is gelukt. Vrijdagavond 5-januari-2018 was het dan zover, de Digitrax-kast ging onder stroom om getest te worden. Na een kleine storing verholpen te hebben was het systeem up and running.



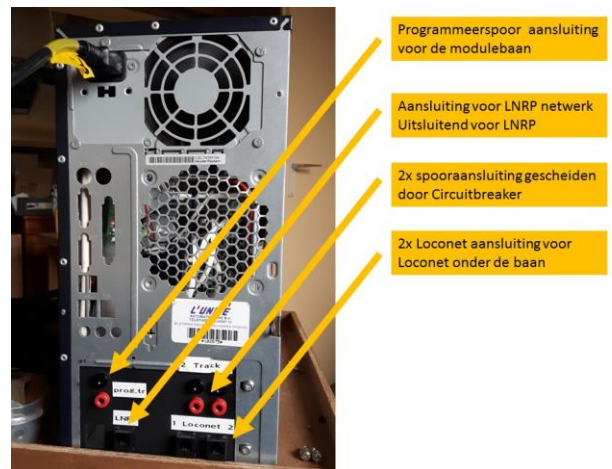
Wat we in de toekomst nog kunnen doen is een Loconet WIFI interface (LNWI) plaatsen op de kast om zo het draadloos rijden via de smartphone of tablet mogelijk te maken. Maar met het plaatsen van meerdere LNWI punten moeten we nog het een en ander uitzoeken i.v.m. gelijke wifinetwerk-benamingen. Hierover mogelijk later meer. Verder is er nog een volt-/ampèremeter onderweg vanuit China. Deze wordt op de voorzijde van de kast gemonteerd.

Na de ombouw van de oude pc-kast tot Digitrax-kast volgt nu uitleg over de gebruikte componenten en wat wel en wat niet te doen.

Als we de kast open maken en van binnen bekijken zien we diverse componenten zitten zoals linksboven een ventilator. Deze is bedoeld om alle componenten te koelen nu zij ingebouwd zijn. Dit dient dus altijd te blijven werken en werkt het best als de kast gesloten blijft. Links tegens de wand van de kast zie je twee maal een groene printplaat zitten, dit zijn de circuitbreakers welke in werking gaan als er kortsluiting op de baan ontstaat door bijvoorbeeld een wissel te snijden. Deze dient om de DCS-100 te beschermen tegen kortsluiting en mag daarom dan ook niet overbrugd worden.



Onder de circuitbreakers zie je een randaarde contactdoos met schakelaar. GEBRUIK DEZE SCHAKELAAR A.U.B. NIET!!! Hiervoor is de schakelaar op de voorzijde van de kast bedoeld. Op de bodem van de kast rechtsonder zie je de grote transformator. Deze voedt alleen de Digitrax, hiervoor is 2mm² draad gebruikt. Dit is ruim voldoende. De brug die gemaakt van is van 2mm² draad is bedoeld om de transformator zijn 15v 6A te kunnen leveren, dus ook deze niet loshalen. Rechts in de kast en op de voorzijde is de Loconet repeater (LNRP) gesitueerd, deze wordt gevoed door een kleine transformator van 12v/ 500 milliampère. Dit is het maximale wat op een Loconet-component aan spanning mag worden aangesloten.



Het voltage mag ooit nog wel eens omhoog naar de 15volt. Maar momenteel helaas slecht of niet verkrijgbaar. Maar goed, rechts zit de LNRP welke is bedoeld om het Loconet sterker te maken. De dips die wij wel eens hebben bij een te groot aantal gebruik aan Trottle's moeten hiermee verleden tijd zijn. De stekkers die aan de binnenzijde van de kast zijn aangesloten mogen niet verwisseld worden. Een LNRP heeft twee poorten bedoeld voor het Loconet en ook twee poorten om de LNRP's onderling te koppelen en aan te kunnen sluiten op de Centrale of booster.

Rechts boven in de kast en de voorzijde is de Centrale DCS-100 geplaatst. Voor de werking en bediening hiervan verwijs ik naar de handleiding van deze. De DCS-100 staat met een soort elastiek vast in de kast. Mocht om wat voor reden dan ook de DCS-100 een keer uit de kast genomen moeten worden en weer terug geplaatst, zorg er dan voor dat het elastiek zover als mogelijk naar boven zit en niet de koelribben afdekt i.v.m. de koeling van deze.



Dan zit er naast de DCS-100 een wipschakelaar, deze is bedoeld om het stukje rails dat bovenop de kast is gemonteerd te voorzien van of het programmeersignaal of de rijspanning. Een kleine gadget op de kast om te kunnen programmeren zonder



telkens je lok op en af het spoor te moeten zetten. Verder zit er op de voorzijde een groene verlichte schakelaar, deze schakelt de hele kast aan of uit.

Als we dan de achterkant van de kast bekijken zie je links bovenaan een aansluiting voor de 230volt voedingskabel. Als we dan helemaal onderaan de kast op de achterzijde gaan kijken zie je diverse aansluitingen, links onderaan een RJ12 contrastekker welke uitsluitend is bedoeld om een LNRP of booster te koppelen (*geen Loconet dus*). Boven deze aansluiting zit een aansluiting voor een extern programmeerspoor (uitsluitend programmeren). Recht onder op de achterzijde zie je twee RJ12 contrastekkers wat normale Loconetpoorten zijn die onder de baan aangesloten moeten worden. 1x voor linksom 1x voor rechtsom (*let op: het moeten twee onafhankelijke draden blijven die onderling niet gekoppeld mogen worden tot een zogenaamde ringleiding*). De bedoeling is dus niet meer één lange aansluiting te maken, maar twee kortere waardoor dus ook weer minder weerstand en dus een betere spanning ontstaat op het einde.



Programmeer spoor op bovenzijde kast.
Keuze schakelaar tussen programmeren
en rijspanning.

Boven de rechtse Loconet-aansluitingen zie je nog vier contrastekkers voor de banaanstekkers. Deze zijn bedoeld om de draden onder de modules te koppelen.

Deze zijn verbonden met circuitbreakers binnen in de kast, de rode en zwarte contrastekker boven elkaar vormen één aansluiting +/- voor zover je daarover kunt spreken met wisselstroom. Om de stroomafname te kunnen monitoren is er een volt-/ampère-meter besteld welke eerdaags geleverd wordt. Deze zal nog op de voorzijde van de kast gemonteerd worden. Zo kunnen we zien wat er door de baan afgenomen wordt aan stroom (ampère) en wat de spanning is op de baan.

Alle aansluitingen op de achterzijde van de kast krijgen nog een stickertje met waarvoor deze bedoeld zijn. Zoals je leest is eigenlijk alles al aangesloten, het enige is dat we de kast nu onder de baan hoeven te zetten en aansluiten op de leiding onder de baan en het Loconet moeten aansluiten. Dan nog wel even **Power On** en veel rijplezier gewenst.

Mijn enige verzoek is: ga geen veranderingen in de kast aanbrengen zonder overleg dit i.v.m. achteraf storing zoeken.

Rob Draaisma

RISE & FALL VAN EEN AUTOCARRIERMODULE

Kort na mijn deelname aan de Modelspoordagen aan het Valkenburgse meer werden er twee interessante opmerkingen gemaakt in deze coNtreieN:

1. Wat doet iemand met normaalspoor op een smalspoor-evenement?
2. Dit lijkt me wel een interessante opstelling. Graag licht ik een en ander een beetje toe.

Mijn deelname

Via een toenmalige collega, die in zijn vrije tijd bij het smalspoormuseum klust, kwam ik in contact met de organisator en hoorde ik dat er in 2017 ruimte was voor een normaalspoorbijdrage. Niet lang nagedacht en toegehaapt. Samen met een andere Warmonder bedachten we dat het leuk zou zijn om wat met autocarriers te doen.

Hij heeft veel vrachtwagens waar auto's mee vervoerd worden en ik heb een leuke verzameling Amerikaanse spoorwagens die hetzelfde doen. Uiteindelijk bleek mijn maatje ziek en stond ik er alleen voor, ook geen probleem.

Hard gewerkt aan een drietal modules van pakweg 1.20 meter, alle autocarriers (autorack) opgezocht en zelfs een bijzondere besteld in de States:



Intermountain heeft een schitterend model met open te maken deuren en doorkijk zijkanten. Volgens mij ook in N-schaal, die de moeite en het prijskaartje waard is!



De autocarriers, waaronder twee Automax versies, komen niet door de bochten van de baan in het Vlaardingse onderkomen van wat ooit de Rotterdamse afdeling van NMRA Nederland was. Dus was een modelbaan niet echt een optie: bochten van bijna 3 meter en dan ook nog stukken recht uit, dat is te gek. (en in schaal-Z heb ik geen autocarriers...) Dus een statische display met twee sporen op een laadterrein en een doorgaand spoor waarop ik wat oudere versies van die autokarren zou neerzetten. Achtergrondje gemaakt van een foto van een parkeergarage, beetje bewerken, zes keer printen en aan elkaar plakken.



Maar wat heeft dat nu met jullie passie, het N spoor, te maken. Bijna niks. Ik heb alleen iets gedaan waar jullie misschien ook iets aan hebben, qua aanleg. Voor het wegdek van mijn laadterrein heb ik gebruik gemaakt van styreenplaten om zo de rails in de straat te laten zakken (nog steeds niks bijzonders)... Voor het kleur geven aan die betonvloer heb ik gebruik gemaakt van echt cement. Da's misschien wel een beetje gek, maar het werkte wel.

De styreenplaten op maat snijden, voorzien van een dun likje (witte) verf en dan volop overstrooien met echt cement. Goed inwrijven zodat ook kleine klontjes kapot gaan en er eigenlijk alleen maar cementstof op de verf zit. Ik heb zowel een rollertje als een kwast gebruikt om het verschil te ontdekken en het rollertje werkt het best. Na een dag drogen alle losse cement van de platen geschud en ik had een laadterrein met een perfecte betonnen vloer. Vond ik toen en vind ik nog steeds.



Na afloop heb ik de bakken gesloopt en weggekieperd want ik was er niet blij mee. Vond ze te zwaar en te onhandig en er zaten nog teveel foutjes in naar mijn zin. Blijft de ervaring van het bouwen, het uitproberen van het cement en vooral de bijzonder plezierige reacties op het evenement zelf. En het schrijven van dit stukje.

Gert Velthuisen



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

DE AMTRAK AUTOTREIN

Amtrak ontstond nadat de federale regering de 'rail passenger service act' in 1970 had aangenomen. Het doel was om een hybride openbaar-private entiteit in het leven te roepen, die belastinggeld zou ontvangen en daarmee intercitypassagierstreinen zou uitbaten over het hele land. Oorspronkelijk ging men onder de naam Railpax opereren, maar uiteindelijk werd voor Amtrak gekozen.



In de zogenaamde 'rainbow era' werd met wagons en locs van diverse maatschappijen in de originele kleuren rond gereden. In 1972 begon Amtrak haar vloot in een vast kleurenschema te spuiten. Phase I kenmerkt zich door een dikke rode en blauwe band. Het rood en blauw is in diverse strepenschema's gehanteerd tot in 2000. Toen is een nieuw blauw logo geïntroduceerd.

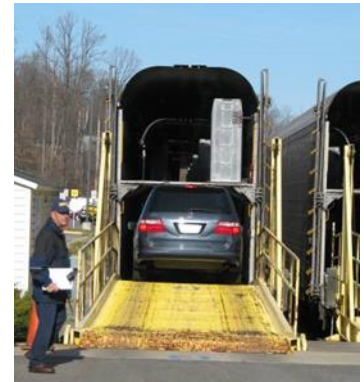


Momenteel is een van de meest winstgevende routes van Amtrak die van Lorton (Virginia) naar Sanford (Florida). Hier rijdt sinds 1983 de Amtrak autotrein. Voor die tijd werd deze route beheerd door de 'auto-train corporation'. Deze firma startte in 1971 en ging failliet in 1981. De route was populair omdat families met de autotrein naar Disneyworld op vakantie gingen. De reis over 900 mijlen duurt gemiddeld 19 uur.

Amtrak heeft zowel in Lorton als Sanford een terminal om de auto's te laden en te lossen. Waren voorheen de auto-transport wagons met 3 niveaus het meest gangbaar, momenteel worden de grote VAN's en SUV's geladen in de zogenaamde 'bi-level autoracks'. Vanwege de populariteit is de autotrein soms wel $\frac{3}{4}$ mile lang (meer dan 38 wagons). De superliner wagons zijn nog steeds in dienst, en sinds 1997 heeft Amtrak de GE P42 'Genesis' als standaard locomotief.



Kato (N) vervaardigt de Amtrak-treinen in diverse kleurenschema's die passen bij de verschillende fasen vanaf 1972 tot heden. Bij de PH&LF-presentaties zijn verschillende Amtrak-passagierstreinen te zien. Ik heb diverse sets van phase IV (1993 tot 2000) aangeschaft. Deze wagons hebben naast 2 dunne rode strepen boven een brede blauwe streep, ook de naam 'superliner' op de passagierswagons.



Phase IVb heeft dezelfde kleuren, maar kent het nieuwe logo naast de instapdeuren. Kato brengt ook de auto-wagons uit, maar niet in de kleurenschema's voor de periode tot 2000. Om mijn Amtrak-autotrein compleet te maken, heb ik enkele zilverkleurige 'autoracks' aangeschaft. Concor maakt de tri-level auto transportwagons voor Phase IV met diverse nummers.



Op internet heeft Fred Klein artikelen geschreven waarin hij alle Amtrak-treinen vanaf 1972 beschrijft inclusief door welke firma's ze op schaal zijn uitgebracht.

Tjark van Heuvel

DIGITRAX WIFI INTERFACE

Misschien voor velen al een bekend speeltje maar vanwege het – in mijn opinie – verbluffende gebruiksgemak toch maar een kort verhaaltje over de Digitrax LNWI (LocoNet Wifi Interface).

Kort geleden stopten de twee draaiknoppen/snelheidsregelaars van mijn Digitrax DT402 regelaar er opeens mee. Alle andere functies werken nog steeds prima, en ook snelheidsregeling via de drukknoppen van Y+ en N-. Zonde dus om het ding niet meer te gebruiken.....

Na een gezellig consult van Hans Sodenkamp en Rob Draaisma en wat mailverkeer binnen de club en met Digitrax, was de conclusie dat de regelaar een probleem heeft dat alleen via opsturen naar de fabriek – en daar repareren - opgelost kon worden. Gezien het feit dat alle andere functies nog steeds werkten heb ik besloten de Wifi oplossing eens te proberen waar onlangs ook voor de baan over gesproken is. Als goed Hollander is die veel goedkoper dan een nieuwe regelaar; een DT500 kost \$145 en een LNWI kost \$60 en waarschijnlijk is ook repareren duurder. Als extra tip: Fifer Hobby Supply in Las Cruces NM is een betrouwbare en redelijk goedkope zaak. Als je erom vraagt sturen ze je bestelling voor een waarde van \$22 (geen BTW of invoerrechten) op via USPS First Class Intl Mail (het verschil met Priority – wat de standaard instelling is in hun internetshop - krijg je terugbetaald op je creditcard).



De installatie van de LNWI is werkelijk te simpel voor woorden: vastschroeven, LocoNet kabel erin (meegeleverd), voeding erin (meegeleverd) en rijden maar. Het enige probleem is dat de voeding Amerikaanse platte pennen aan de 220 V kant heeft en je een reisstekkertje op de kop moet tikken. Je moet vervolgens nog wel via de App Store het programma WiThrottle (Lite is gratis en de uitgebreidere/betere kost € 11 eenmalig) downloaden. Via instellingen op je telefoon (alleen iPhone of Android) zoek je het WiFi netwerk van de LNWI op (verschijnt automatisch). Voor de mobieltjeshaters heeft dit een voordeel..... je bent niet meer aangesloten op het grote WWW.

Maar het echte grote voordeel is het gebruiksgemak: je kan in 1 hand alles doen, wisselen van loc adres, snelheid regelen, alle functies bedienen en het is veeeeeel overzichtelijker en makkelijker dan een reguliere vaste regelaar.



Plus natuurlijk dat je niet steeds je draadje hoeft te verplaatsen (op een grote baan) of dat je in de knoop komt met het draadje van de regelaar van je buurman (op je eigen baan).....!

De laatste 6 adressen van je locs blijven erin staan (niet steeds weer intikken zoals op een reguliere regelaar) en je kan met je duim uiterst simpel swipen/wisselen van loc en weer terug naar de regelaar en de functies.

Voor mij is dit echt een perfecte oplossing. De DT402 blijft nodig voor opstarten van het systeem (en kan dat nog steeds) en rijden kan ik met 1 hand en nog draadloos ook, terwijl bezoekers makkelijk via hun mobiel kunnen meerijden!

Alleen niet vergeten om na het rijden weer je "normale" Wifi netwerk in te schakelen..... anders blijf je – voor sommigen gelukkig – disconnected van het grote WWW.....! Have fun!

Dirk Jan Blikkendaal

WHAT'S IN A NAME?

Onlangs op de tentoonstelling in Rijswijk werd me duidelijk dat niet iedereen in ons clubje vertrouwd is met het fenomeen as-indeling van stoomlocomotieven en de eventueel daarbij horende naam. Met enige schaamte moest ik vervolgens constateren dat ik zelf in mijn artikel "De Decapod en de Mexicaan" van de vorige PH&LF nieuwsbrief doodleuk namen van as-indelingen had verhaspeld. In diverse literatuur gebeurt dat ook en daarom hier even ter correctie: 4-8-0 is wel een 12-Wheeler, maar geen Mastodon. De naam Mastodon is echt alleen voorbehouden aan de asindeling 4-10-0. In de VS heeft alleen de Central Pacific (voorloper van de Southern Pacific) in 1884 één ding gebouwd, genaamd El Gobernador en die was geen succes. In 1939 heeft Henschel de Mastodon of 4-10-0 nog één keer gebouwd als serie 11 van de Bulgaarse spoorwegen en die voldeed wel. Met zoveel termen wordt het tijd voor een beknopte stoomcursus stoomlocomotief herkennen.

In grote lijnen bepaalt de ketel het vermogen van een stoomlocomotief en bepaalt het drijfwerk het karakter en het werkterrein. Daarin schuilt ook het belang van de as-indeling, omdat het geregeld is voorgekomen dat met één en dezelfde ketel een sneltrein-loc en een goederen-loc werd ontworpen. Aangezien ons clubje Amerikaans georiënteerd is beperk ik mij hier tot het Whyte systeem. Daarin worden de wielen geteld volgens de formule "Loopwielen vooraan – drijfwielen – loopwielen achteraan", maar dan uitgedrukt in even getallen. Wordt de formule uitgebreid met een 2e groep drijfwielen, dan is er meestal sprake van een Mallet of "Articulated". Meestal, want er zijn ook Duplexen gemaakt met twee drijfwerken in één frame en Triplexen hadden zelfs een derde drijfgroep. De toevoeging T achter de formule duidt op een "Tank Engine" of "Double Ender", wat bij ons heel verwarrend tenderloc genoemd wordt, een loc zonder aangekoppelde sleptender dus.

In principe horen de locs te worden ingedeeld in deze rangorde:

1. Eerst alle locs zonder loopwielen, dus van 0-4-0 olopend tot voor zover ooit gebouwd, in dit geval 0-12-0 (Philadelphia & Reading, Joegoslavië, Bulgarije). Overigens worden Mallets meestal als aparte groep ingedeeld en opgevoerd.
2. De volgende stap is geen loopwielen vooraan, maar wel achteraan, te beginnen met 0-2-2 (Stephensons 0-2-2 "Rocket") olopend tot 0-12-2 (Argentijnse tandradloc).



3. Als in stap 2, maar dan met 4 loopwielen achteraan.
4. Als in stap 2, maar dan met 6 loopwielen achteraan, voor zover gebouwd.
5. De hele riedel van 1 tot en met 4 herhaalt zich, maar dan te beginnen met 2 loopwielen vooraan, dus van 2-2-0, via 2-12-4T tot en met 2-6-6T. Minstens 3 Amerikaanse maatschappijen hebben ooit 2-6-6T's gehad: de Philadelphia & Reading, Boston & Albany (NYC) en Denver, South Park & Pacific (smalspoor).
6. Als stap 5, maar dan te beginnen met 4 loopwielen vooraan. Hieronder vallen dus ook de al eerder genoemde 12-wheeler en Mastodon. Deze lijst gaat door via een enkel exemplaar van de weinig succesvolle Russische 4-14-4 uit 1935 tot en met de uitstekende 4-6-6T van de Boston & Albany.
7. Ja, ze zijn ooit gebouwd, locs met 6 loopwielen vooraan, maar wel als een select groepje exoten dat hier verder buiten beschouwing valt.

Vooraf in de VS kregen diverse as-indelingen namen, in bekendheid variërend van obscuur tot breed geaccepteerd elders in de wereld. Een naam als Big Boy bij toeval ontstaan en vereenzelvigd met de enige en legendarische serie 4-8-8-4 locomotieven. Andere namen refereerden aan een doel, een gebied of de maatschappij die de as-indeling introduceerde. Het voert te ver om ze allemaal op te voeren. Daarom beperk ik mij tot de meest gangbare met de locomotieven gegroepeerd van 4 tot en met 8 assen. Dit laatste heeft een reden. Van locomotieven die in hetzelfde tijdperk zijn gebouwd kan de-as indeling wel verschillen, maar is er vaak sprake van vergelijkbare afmetingen en gewicht.

4-4-0 American

Toepasselijker kan een naam niet zijn. Voor het eerst gebouwd in Amerika anno 1836 heeft dit type de VS letterlijk op de rails gezet. Na 1900 zijn ze nog steeds – zij het sporadisch – voor de Amerikaanse thuismarkt gebouwd.

2-6-0 Mogul

Mogul staat voor krachtpatser en de ruwweg 50% extra trekkraft betekende een sprong vooruit ten opzichte van de 4-4-0. In latere jaren vooral in dienst op achteraflijntjes, omdat dit type al gauw overvleugeld werd door de 2-8-0.

2-8-0 Consolidation

In 1866 werden een aantal kleinere maatschappijen samengevoegd - geconsolideerd - tot de Lehigh Valley. De eerste nieuwe loc die het bedrijf in dienst stelde was meteen de allereerste 2-8-0 en droeg de naam

Consolidation. Rond 1900 was dit de standaard Amerikaanse goederen-loc bij uitstek.

2-6-2 Prairie

Vanaf 1900 op grote schaal gebruikt in de Midwest van de VS door maatschappijen als de Burlington, Milwaukee en Santa Fe. De naam van de as-indeling refereert dus aan het landschap. De 2-6-2 was het alternatief voor de 2-6-0, maar dan met meer vermogen dankzij de brede vuurkist achter de drijfwielen.

4-6-0 10-Wheeler

In Nederland stond serie 3700 bekend als Manusje-van-alles. Dat geeft ook het pallet weer waarvoor ze in de VS zijn gebruikt, zij het vaak op het tweede plan in latere jaren.

4-4-2 Atlantic

Vernoemd naar de Atlantic Coast Line, waarvoor Baldwin in 1894 het eerste exemplaar bouwde. Na een hausse van 20 jaar slechts bij uitzondering verder gebouwd.

2-10-0 Decapod

Letterlijk 10-poot, naar het aantal drijfwielen. De Lehigh Valley probeerde in 1867 de eerste 2-10-0, maar dat was toen nog geen succes. In latere jaren werd het type in Noord Amerika slechts in beperkte mate geaccepteerd. Opvallend genoeg duurde het ruim 35 jaar voordat het type in Europa werd geïntroduceerd en aldaar na de Eerste Wereldoorlog uitgroeide tot de algemene standaard voor zwaar goederenverkeer.

2-8-2 Mikado

Een Japanse naam ontleend aan het eerste exemplaar dat Baldwin in 1897 verscheepte naar Japan. Vaak afgekort tot "Mike". In de Tweede Wereldoorlog kreeg de naam een wrange bijmaak. In de B&O diagrammen bijvoorbeeld wordt de naam MacArthur vermeld, die overigens weinig navolging vond. In de VS is de 2-8-2 vrijwel uitsluitend als goederen-loc gebruikt.

4-6-2 Pacific

De exacte bron van deze naam ligt in nevelen gehuld maar is wereldwijd bekend. Na enkele "pseudo-exemplaren" van voor 1900 verscheepte Baldwin in 1901 de eerste exemplaren met een brede vuurkist achter de drijfwielen naar Nieuw Zeeland. Op de Amerikaanse thuismarkt was het de Missouri Pacific die vanaf 1902 de eerste exemplaren in dienst stelde, zodat de naam hoe dan ook toepasselijk is. Wereldwijd werd de 4-6-2 de standaard bij uitstek voor de hoogwaardige sneltreindienst.



4-8-0 12-Wheeler

Een niet overal geaccepteerd type dat wat betreft de VS eigenlijk niet in dit rijtje thuishoort. Alleen de Norfolk & Western en de Central of New Jersey hebben er redelijk lang mee doorgereden. Elders werd de 4-8-0 voor een breed pallet van diensten benut. In landen als Spanje, Noorwegen, Oostenrijk en Hongarije vormde de 4-8-0 het alternatief voor de Pacific.

2-10-2 Santa Fe

In 1903 geïntroduceerd door de Santa Fe in de goederendienst op bergheilingen. In eerste instantie niet veel meer dan een opgerekte Decapod waar de loopas onder de cabine het sporen bij achteruitrijden verbeterde, maar al gauw ook met een diepe vuurkist achter de drijfwielen voor een beduidend hogere stoomproductie.

2-8-4 Berkshire

Vernoemd naar de Berkshire Mountains in de Boston & Albany (New York Central) hoofdlijn, waar Lima in het voorjaar van 1925 zijn eerste "super power" loc met daverend succes testte. Vooral in de uitvoering met 1 m75 drijfwielen de loc bij uitstek voor snelle goederentreinen. In Noorwegen, Oostenrijk, Roemenië en Rusland ook gebruikt als sneltrein-loc.

4-8-2 Mountain

In 1911 geïntroduceerd door de Chesapeake & Ohio voor het reizigersverkeer door de Allegheny bergen – vandaar de naam. In latere jaren en met grotere drijfwielen vooral populair voor alle snellere diensten op de juist vlakke trajecten.

4-6-4 Hudson

Voor het eerst in de VS in februari 1927 geïntroduceerd door de New York Central als het super power alternatief voor de Pacific. De naam is ontleend aan de Hudson rivier die door de New York Central hoofdlijn tussen New York City en Albany wordt gevolgd. De werkelijke oorsprong van het type ligt in Frankrijk, waar de Nord al in 1911 twee 4-6-4's met sleptender voor de Baltic Express van Wagon Lits had gebouwd. De oorspronkelijke naam Baltic werd ook gebruikt door de Milwaukee. Uiteindelijk is Hudson als naam zelfs in Frankrijk geaccepteerd, omdat de New York Central met 275 exemplaren verreweg de grootste vloot ter wereld bezat.

2-10-4 Texas

Vernoemd naar de Texas & Pacific waarvoor Lima eind 1925 een order bouwde volgens het super power concept. Het werd helemaal een super power loc toen de Chesapeake & Ohio in 1930 exemplaren met 1m75 drijfwielen in dienst nam met een ketel die gelijk of groter was dan de meeste Mallets van die tijd. In 1938

deden Baldwin en de Santa Fe er nog een schep bovenop met drijfwielen van 1m88.

4-8-4 Northern

Vernoemd naar de Northern Pacific die in december 1926 het eerste exemplaar van Alco in dienst nam. Overigens geen algemeen geaccepteerde naam. Wel breed geaccepteerd in de VS waar dit type gold als de ultieme combinatie van snelheid en kracht. Daarom hier ter afsluiting een lijst van andere namen voor de 4-8-4 met de daarbij behorende maatschappij:

Confederation	Canadian National, RENFE (Spanje)
Dixie	Nashville, Chattanooga & St. Louis
Greenbrier	Chesapeake & Ohio
GS	Southern Pacific (afkorting voor Golden State en/of General Service)
Niagara	New York Central
Niagra	Nationales de Mexico
Pocono	Delaware, Lackawanna & Western
Potomac	Western Maryland
Wyoming	Lehigh Valley

Hans Starmans

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 de Eurospoor 2017.



Eén van de H0 modules heeft een Amerikaans thema. Een dubbelsporige lijn door een dorpje met een graansilo.



Het is weliswaar een Engelse modelbaan maar bijzonder is natuurlijk de Amerikaanse Hulett die een ertsboot aan het lossen is.



Bijzonder is ook dit N-schaal modelbaantje met als thema New England. Het past allemaal in een koffer!

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Station N-spoor, Hilversum, 26-27 mei 2018.
- Jamboree 2018, Merzig (D), 31 mei t/m 3 juni 2018.
- Derby (UK), 26-28 oktober 2018.

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

Het kan vriezen en het kan dooien, zo ook met de nieuwsbrief: het ene jaar leveren we drie à vier exemplaren af en het andere jaar maar eentje. Dat laatste was dus vorig jaar het geval. Hier ligt dus duidelijk een verbeterpuntje.

Het is dan ook fijn dat het eerste exemplaar van 2018 meteen bomvol zit: 18 pagina's met artikelen over zeer uiteenlopende onderwerpen. We kunnen het dus wél! Uit de artikelen blijkt ook nog eens dat er veel energie in de club zit, want er wordt driftig gebouwd, gereisd, nagedacht over verbeteringen, en gekeken naar de toekomst. Met een recordaantal van circa 20 leden gaan we misschien wel te maken krijgen met een

luxeprobleem: is er op beurzen wel voldoende ruimte voor alle modules???

Zelf ben ik – samen met Petra - momenteel druk bezig met een Japans diorama. OK, geen Amerikaans, maar zo af en toe wil je wel eens wat anders. Overigens zie ik ook weer overeenkomsten tussen beide landen: de vaak lelijke naoorlogse architectuur, en de overdaad aan telefoon- en elektriciteitspalen. Maar over het algemeen kun je toch stellen dat de verschillen vrij groot zijn. Ik heb vooral ervaring met Nederlandse en Amerikaanse modelbouw en dan is het best lastig omschakelen naar een type scenery dat je bijna geheel onbekend is. Gelukkig bieden de Japanse modelbouwkits een mooi handvat om mee te beginnen. Waar ik voor mijn US-modules het meeste scratchbuild, ben ik voor het Japanse diorama grotendeels afhankelijk van bouwdoosjes. Overigens heb ik het eerste Japanse zelfbouwprojectje inmiddels zo goed als afgerond, dus er is nog hoop 😊

Eind mei staat de PH&LF weer met een modulebaan in Hilversum. Ik zal daar dan tevens mijn diorama tonen en hopelijk een prijsje in de wacht slepen. Dat wordt dus een druk weekend!

Mathieu Hamelers