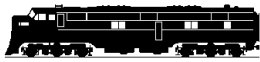
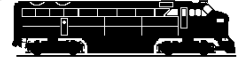




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 13 Nummer 44, Juli 2013

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Logo patches	1
Waarom deze brooddozen?	2
De zomer van de K4, deel 2	3
W&S	7
Slug	8
New Eastbrook, part V	8
De PH&LF-fotogalerij	10
The Timetable	10
PH&LF Guidelines	11
The caboose	11

THE DEPOT



Wonder boven wonder is het dan toch nog zomer geworden: de ijzige winter en dito voorjaar hebben plaatsgemaakt voor zomerse temperaturen. En

het werd tijd! Voor onze hobby betekent dit over het algemeen dat er een pauze wordt ingelast. In de zomerperiode heb je immers andere zaken te doen die voorrang hebben op spelen-met-treintjes.

Tsja, wat moet je daar nou mee als je zelf een pauze van 1,5 jaar achter de rug hebt?? Is het dan wel handig om wéér een pauze in te lassen en te wachten tot het schooljaar weer van start gaat? Nee, ik zal komende tijd toch wel iets gaan doen met de sluimerende hobby. Er zijn wat ideeetjes, er is inspiratie, en alles is behapbaar. Vooral dat laatste is een belangrijke voorwaarde, want de tijd van grote modules is voor mij wel (even) voorbij. Maar ach, klein is fijn, toch?

Mathieu Hamelers

LOGO PATCHES

Sinds we ons mooie PHLF-shirt hebben lopen we er als een 'eenheid' bij. Echter het zou de PHLF niet zijn als we ons toch niet houden aan de regel dat we er het zelfde uit zien. Geen eenheidsworsten.

Het onderscheid begint al met de landenvlaggen op de mouwen. Alleen de stars and stripes (USA) of ook de

maple leaf (Canada) op de mouw. Daar zie je aan of iemand fan is van bijvoorbeeld UP of CN.

Maar als je goed rondkijkt hebben sommigen meer insignes op hun shirt. Niet omdat ze expert zijn in railleggen en ballasten, decoder-inbouwer zijn, of een NMRA-award-winner zijn. Nee, leden willen zich graag identificeren met de maatschappijen waar ze in hebben geïnvesteerd de laatste jaren: het rollend materieel. En op de club zijn heel wat kleurrijke maatschappijen te bewonderen, ook al zijn sommigen allang overgenomen door de "grote" jongens. De zogenaamde 'fallen flags'.

Ik heb vanaf het begin een zwak voor Union Pacific gehad en Burlington Northern (nu BNSF), omdat ik die locs regelmatig zag in Seattle. Al jaren kijk ik dan ook naar de sites waar ze allerlei logo-patches verkopen. Vooral een mooi BNSF-logo blijkt lastig. Maar sinds eind mei heb ik ze in huis. Degene die ze mij geleverd heeft adverteert op Ebay onder de naam: loco-motive-hobbies.

De drie logo's waarvan ik vind dat ze op mijn PHLF-shirt mogen, zijn van Union Pacific, BNSF en C&NW. Het UP-logo heeft veel variaties gekend, maar de meeste indruk maakte op mij het 'shield and wing'-logo dat van 1939-1963 gebruikt werd op de neus van de locs. Het is in 2000 nogmaals op locs geplaatst.



BNSF als combinatie van Burlington Northern en de Santa Fe heeft verschillende kleurenschema's en logo's gekend. De logo's toonden allereerst nog het kruis uit het logo van Santa Fe, maar het veranderde in de tijd tot een strak BNSF-railway logo. Ik heb gekozen voor het logo uit de tijd van de pumpkin-kleuren oranje en groen.



De locs met het logo C&NW zijn sinds 1995 onderdeel geworden van Union Pacific Railroad. Ter herkenning heb ik de locs met het juiste logo op een rijtje gezet.

Nu alleen nog iemand vinden die ze netjes op mijn shirt zet.

Tjark van Heuvel

WAAROM DEZE BROODDOZEN?

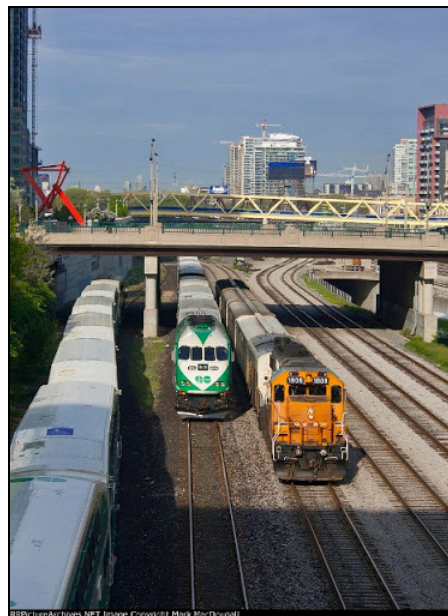
Enige tijd geleden heb ik een locomotief met bijbehorende rijtuigen van het Canadese Go Transit gekocht. Ik had eerst het idee om de samenstelling van de Roadrunner te kopen, maar omdat ik hoorde van iemand anders dat hij deze in bestelling had staan ben ik overgestapt naar de Go Transit. Nadat ik de set thuis had en ik vol trots mijn aankoop meldde in de dinsdagavondgroep, kreeg ik de vraag waarom ik deze onlogische aankoop had gedaan.



In eerste instantie heb ik deze trein gekocht omdat de locomotief was uitgerust met een Tsunami geluidsdecoder en hij was bij MB Klein redelijk geprijsd. Jammer is wel dat de locomotief niet het juiste type is dat bij deze trein hoort, de kleurstelling is echter wel de juiste. De locomotieven die Go Transit sinds 2006 laat rijden zijn van het type MP40PH-3C van de fabrikant Motive Power Industries. Omdat Athearn wel een gelijkende locomotief maakt, de EMD F59PHI, hebben ze deze gebruikt voor de GO-trein. De rijtuigen zijn wel van het type waarmee Go Transit rijdt, dit zijn namelijk de Bombardier dubbeldeks rijtuigen die binnen de club de bijnaam 'brooddozen' hebben gekregen.

Na verder gegoogled op het www kwam ik erachter dat mijn aankoop niet zo onlogisch was als gedacht werd. Er zijn wat overeenkomsten met de andere Canadese maatschappij de Ontario Northland Railway - kortweg

ONR - waarvan ik het nodige verzameld heb. De ONR is in 1902 door het parlement van Ontario opgericht. GO Transit is in 1967 opgericht door het ministerie van transport van Ontario. Beide maatschappijen zijn vaak samen te zien geweest op de sporen rondom Toronto. Dat is nu afgelopen omdat de Northlander-treinverbinding Toronto - Northbay sinds september 2012 is geschrapt in verband met bezuinigingen door de regering van Ontario.



GO Transit en de Northlander naast elkaar.

In 2005 is men in de werkplaats van de ONR begonnen met het reviseren van Bombardier-rijtuigen in opdracht van Go Transit, zodat er in de treinen van ONR af en toe zelfs een dubbeldeksrijtuig meerrijdt.



Northlander met GO-coaches in opzending.

De laatste helft van de vorige eeuw waren er bij de ONR een aantal FP7's in dienst; na hun loopbaan bij de ONR zijn een aantal van de FP7's omgebouwd en overgespoten, om dienst te doen als HEP (Head end



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

power) unit in Go Transit-treinen. Van de 9 ONR-locomotieven die bij Go Transit hebben gereden zijn er 8 gesloopt. De laatste is verkocht aan Tri-Rail Florida. Deze locomotief is later buiten dienst gesteld en gedoneerd aan het Florida Gulf Coast Rail Museum, waar hij mogelijk wordt gerestaureerd.



Ex-ONR 1505.

De Go Transit-rijtuigen hebben ondertussen alweer de nodige rondjes op de clubbaan gereden. Leuk is dat Peter Martijn ook een Go Transit-trein heeft gekocht



zodat er af en toe twee van deze mooie treinen gelijktijdig op de baan kunnen rijden. Ook heb ik op eBay een GP40 van Atlas in GO-kleuren kunnen bemachtigen.



Op Youtube staat een filmpje van een ritje op de clubbaan met deze GP40 als trekkraft: <http://youtu.be/omrQDbI-trw>. Deze Youtube-productie is door Hans Sodenkamp gemaakt.

Groet Martien

DE ZOMER VAN DE K4, DEEL 2

Het vermoeden rijst dat de oude Minitrix K4 nu wel helemaal achterhaald zal zijn. Nou, toch niet. Dat is pas aan de orde als iemand een beter model produceert waarvan de rijeigenschappen minstens gelijk zijn aan de resultaten van de volgende twee projecten.

Project 1

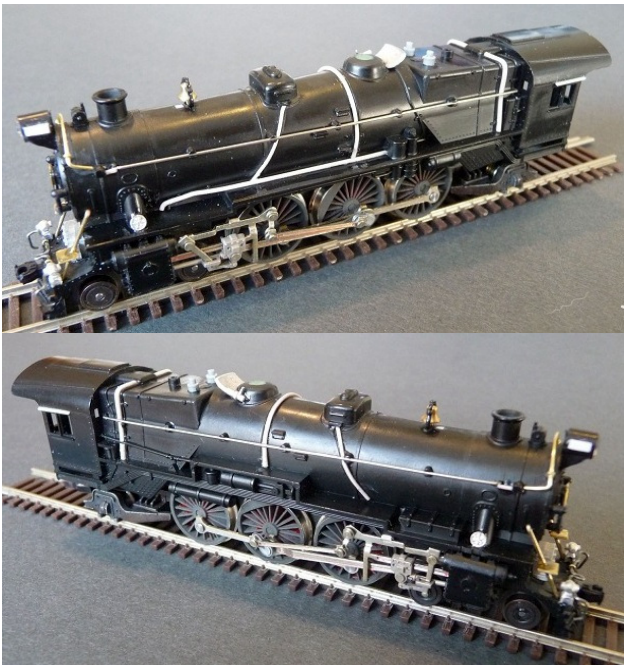
Project 1 werd afgeleverd aan Doug Nelson, bij sommigen onder ons bekend als één van de mensen achter Hells Gate Models. Hiervoor werd een beproefd recept van 20 jaar geleden opgepoetst, waarin een vrijrollende loc door een gemotoriseerde tender geduwd wordt; hier welbekend als tenderaandrijving. Destijds was dit de enige zinnige oplossing voor een model waarvan de toch al beruchte stroomafname met de tijd alleen maar slechter werd. De beste kant was de geïsoleerde rechterzijde met twee drijfwielen en twee wielen van het laatste tenderdraaistel, beide met draad naar de motor doorverbonden. Op papier stonden alle wielen ter linkerzijde in contact met het loc frame, met uitzondering van het laatste tenderdraaistel. In werkelijkheid vielen de drijfwielen af door antislipbandjes. De gezwarte messing wieltjes van de loopdraaistellen oxideerden (en dus isoleren) snel en het eerste tenderdraaistel was met het achterdraaistel van de loc doorverbonden op een manier die ik zojuist in stap 3 van de messingafdeling verketterd heb (zie vorige nieuwsbrief). De wijze waarop het achterdraaistel van de loc elektrisch met



"The Ntrak Dutch Division"

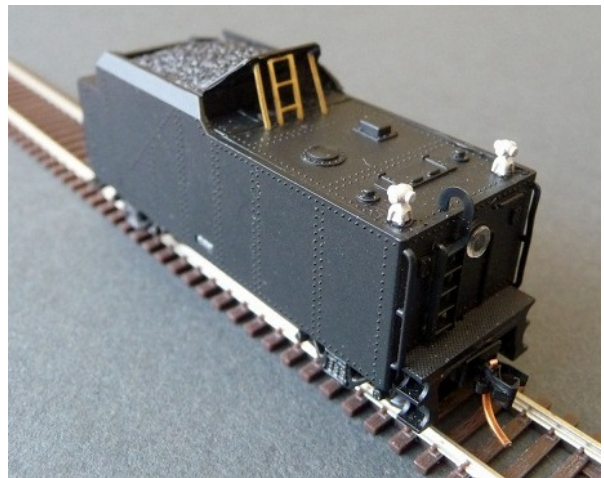
FOUNDED JULY 6 2001

het frame contact maakte, vormde een aanfluiting voor Duitse ingenieurskunst.



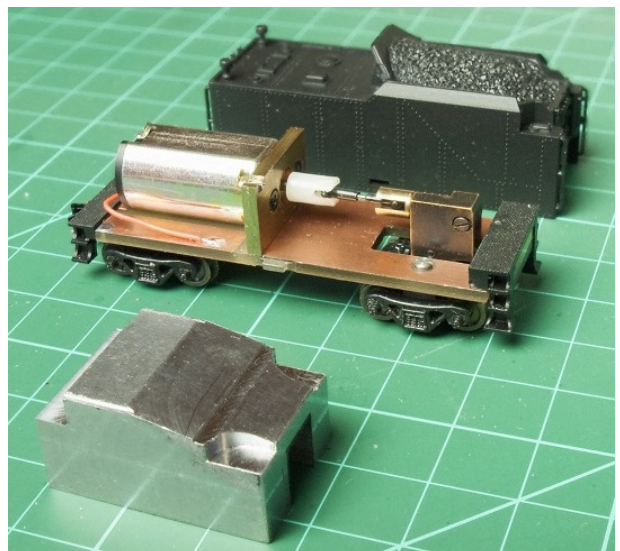
De loc met toegevoegde details (foto Doug Nelson).

Destijds werd de loc gestript van overtollig gewicht en alle overbodige componenten die rolweerstand opleverden. Een verlichte koplamp werd ook opgegeven. De tender werd een geheel onafhankelijk werkend dieseltje met stroomafname op alle wielen en de aandrijving op het eerste draaistel. Een Mabuchi motor met 3-polig geschroefd anker paste nog net achterin de tender. Een gegoten blok lood boven het motordraaistel, waarvan twee wielen met antislipbanden zorgde voor net zoveel trekkracht als de loc voordien. Het werkte prachtig, ondanks dat de loc was gereduceerd tot een nutteloos boegbeeld zonder stroomafname. De grootste beloning waren de totaal verbouwde gezichten in de VS, zodra ik de loc al rijdend van de rails tilde terwijl de tender doodleuk verder zoude met de trein!



De detaillering van de tender (foto Doug Nelson).

De omgebouwde K4 van Doug Nelson is een opgewaardeerde versie waarin zowel lok als tender aan de stroomafname bijdragen. Het tendermechaniek volgt de 20 jaar oude principes met een frame van 1,6 mm printplaat waarop de motor, de beide draaistellen en de koppeling geschroefd zijn. Het motordraaistel zit onder de kolenbunker en loopt op 5,6 mm wielletjes gekoppeld aan een vertraging van 1 op 21. Dit komt overeen met een vertraging van 1 op 45 op 12 mm drijfwielen. Het motordraaistel kan alleen kantelen en draait niet mee. De motorassen hebben voldoende zijdelings speling om bogen tot 23 cm te kunnen doorlopen.

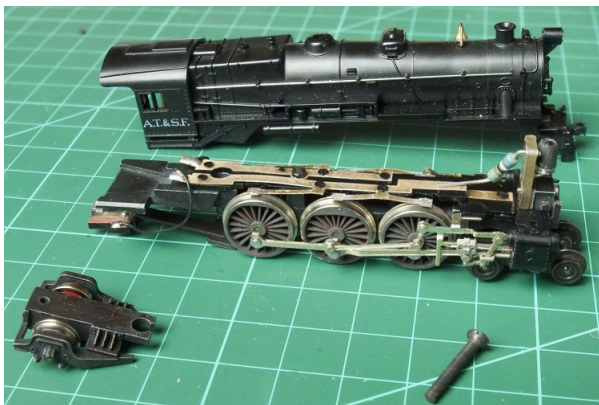


Een beproefd concept; tenderaandrijving met een brok lood er bovenop.

De draaistelframes zijn afkomstig van ConCor goederenwagens. Het laatste tenderdraaistel kan wel gewoon draaien en heeft stroomafname op alle wielen.



De motor is nu een "flatcan" van 20 x 12 x 10 mm die naar links verschoven gemonteerd is om ruimte te maken voor een TCS Z2 decoder. Boven het draaistel met twee antislipbanden zit weer een gegoten brok lood. Met een printplaat als frame is het een koud kunstje om links en rechts elektrisch te scheiden en een 3-polige "trekstang" te realiseren met twee draden voor het doorkoppelen van de stroomafname uit de loc en één voor het in werking stellen van de koplamp via de decoder.



Een aangepast Fleischmann 01.10 chassis, een Minitrix-loopwiel en een LED-koplamp.

Het uiterlijk van de loc moest nu ook meer aan de eisen van de tijd aangepast worden met een betere schuifbeweging. Uitgangspunt was dit keer het chassis van de Fleischmann 01.10, voorzien van stroomafname op alle "drijfwielen" en verlichting met behulp van een witte LED. De Fleischmann-drijfwielen hebben exact dezelfde maat als die van de messing loc: 12,6 mm, ofwel nagenoeg exact op schaal. In werkelijkheid heeft de 01.10 dezelfde wielbasis als de 01, het Minitrix voorbeeld. In model liggen de zaken even anders. Het Fleischmann-chassis was een fractie te lang, zodat de laatste drijfwielen bijkans in de vuurkist staken. De flenzen moest toch afgedraaid worden, dus het dilemma werd opgelost door de drijfwielenbasis te verkorten van 2 x 15 mm naar 2 x 14 mm. Zo creëer je dus een sneeuwbaaleffect, want naast het frame moesten nu ook twee nieuwe koppelstangen gefreesd worden. Het Minitrix 03 chassis was makkelijker geweest. Het Fleischmann-chassis blijft overigens prima geschikt als startpunt voor een Pennsylvania 4-4-2.

De bovenbouw van de loc onderging slechts beperkte veranderingen voor aflevering. De zijkanten van de cabine werden ingekort om de overvloedige lengte kwijt te raken en het dakoverstek te vergroten. Nu alle machinerie uit de cabine is verdwenen moet ook aan die ruimte invulling gegeven worden met een

ketelachterwand en de achtergevel van de cabine. Het gedeelte waar de voorplecht samenkomt met de rookkast moest iets ingekort worden om ruimte te geven aan de grotere Fleischmann-cilinders. Alle overige detaillering is het werk van Doug Nelson, die dat onbevreesd kon doen in de wetenschap de loc weer goed werkend in elkaar te kunnen zetten. Stomers met tenderaandrijving mogen dan als nep beschouwd worden, hun eenvoudige onderhoud vormt een aspect dat vaak over het hoofd gezien wordt. Ik was zeer onder de indruk van het effect van de veranderingen die Doug bij, met name, de pilot en de achterkant van de kolenbunker aanbracht.



Project 2

Na ruim 40 jaar kan de tender er nog steeds mee door, maar de vele concessies breken de loc toch op in vergelijking met het messing model van PSC. Hoe zou een Minitrix K4 eruit zien met de belangrijkste verhoudingen gecorrigeerd? Als een verfijnde schuifbeweging langzaam maar zeker bewegend de aandacht trekt? Als de drijfwielen op schaalafstand van elkaar staan, ontdaan van die belachelijk grote flenzen? Als de hele wielbasis van de loc nagenoeg op schaal is? Deze vragen beschrijven de kern van het tweede project.



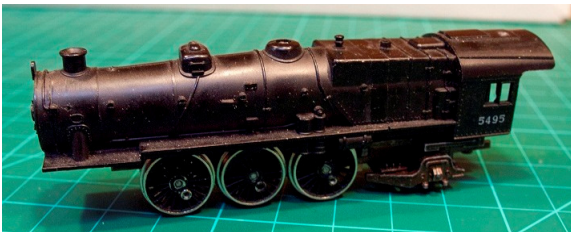
De kap ontstond ooit als een project voor een verbeterde 2-10-0 van de PRR, maar die beslissing is hier weer teruggedraaid. Op het eerste gezicht lijkt er weinig veranderd. Wat extra details zoals dunne handrails rondom de rookkastdeur, een fluit (van een Japanse stomer) die uit de stoomdom steekt, een mooie messing bel en twee veiligheids in plaats van het enkele meegegoten exemplaar midden boven op de vuurkist. De flanken van de vuurkist - ooit verwijderd voor het 2-10-0 project - werden in ere hersteld met



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

exemplaren gezaagd uit de kap van een Atlas / Rivarossi 0-8-0. Bij nadere beschouwing is echter veel meer op subtiele wijze veranderd om de verhoudingen te corrigeren. De rookkast is 1 mm ingekort voor de schoorsteen. Zo'n 2 mm vlak achter de rookkast is weggehaald uit de ronde ketel om de afstand schoorsteen - stoomdom op schaal te krijgen. De vuurkist kreeg er juist enige millimeters bij, zodat er twee kappen voor dit project nodig zijn. De zijwanden van de cabine werden op dezelfde effectieve wijze ingekort als eerder beschreven. Ook nu moest een cabine-achterwand gemaakt worden, want het loframe, dat voorheen bij die achterwand ophield, schoof een behoorlijk stuk naar voren en eindigt nu halverwege het zijraam.



Het gewijzigde loframe vormde ooit onderdeel van een ander afgebroken project ter verbetering van een Rivarossi USRA Pacific. Voor deze kap moesten de drijfwielen op 2 x 13 mm afstand gegroepeerd zijn. Dat is slechts 2 x 0,15 mm te kort voor een Pennsy K4 en het geheel wekt een geloofwaardige indruk, ondanks dat de 12 mm Minitrix-drijfwielen slechts een schaal 1 m 92 meten in plaats van de geadverteerde 2 m 03. Er is zoveel van het frame weggefreest dat alleen het laatste deel nog als origineel te herkennen is. Het lager van de laatste paar drijfwielen bleef gehandhaafd, maar alles daarvoor is vervangen door een aan het frame geschroefd messing vulstuk met daarin de lagers van de drijfwielparen 1 en 2 plus twee tussentandwielen. Het oude sleepcontact is vervangen door een exemplaar dat vanaf de printplaat tussen de cilinders en de schroefkolom op de gereduceerde flenzen rust. Op deze printplaat is een witte LED met weerstand gesoldeerd en rust ook het grotere nieuwe ballastblok van lood.

De 2 x 13 mm wielbasis bood de unieke gelegenheid de drijfwielen zodanig om te bouwen dat de links geplaatste aandrijflijn van tandwielen nagenoeg onzichtbaar werd. De drijfwielen met afgedraaide flenzen werden op nieuwe assen van 1,5 mm dikte gezet, voorzien van messing tussentandwielen uit twee Rivarossi 0-8-0 'en. De 20 tanden vallen precies achter de 20 spaken van het wiel en laten onverwacht veel open lucht daartussen. Twee tussentandwielen van gezwart messing met 12 tanden houden de drie

drijfassen precies in het gareel. Ze zijn een stuk kleiner dan de oude tussentandwielen en worden bijna helemaal afgedekt door de dicht bij elkaar geplaatste drijfwielen. De ombouw van de drijfwielen sets werkt door in het 19 / 14 reductietandwiel, dat plaats moest maken voor een 27 / 12 reductietandwiel. Daardoor steeg de totale vertraging met 84 % naar 1 op 45, aangedreven door een Maxon RE 1017 met 3 mm worm. De voorkant van de cabine bood nog net voldoende ruimte voor een kort vliegwiel dat door zijn vrij grote diameter toch merkbaar effectief is en trillingvrij loopt. Het zijdezachte rijgedrag doorstaat elke vergelijking met de beste producten.



Nu was het zaak een bijpassende schuifbeweging te creëren. Dat werd een langdurige zoektocht door de lijkenkast van mijn glorieuze geschiedenis in spoor N. De herkomst van de onderdelen werd wel heel exotisch, zodat deze ombouw in wezen niet te herhalen valt. De cilinders en kruiskopgeleidingen stammen van de Fleischmann BR 65 tenderloc (2-8-4T); de drijfstangen en kruiskoppen van de Fleischmann BR 78 tenderloc (4-6-4T); contrakrukken en eccentricstangen van de Roco BR 80 tenderloc (0-6-0T) en de verdunde koppelstangen van een Rivarossi USRA Pacific. Het moeilijkst bleek nog het meten en vaststellen van de lengtes die de stangen moesten hebben. De Minitrix-drijfwielen zijn geheel van metaal en dat vereist een elektrisch gescheiden ophangbeugel voor de stoomverdeling. Het stangenstelsel lijkt nog steeds niet exact op dat van een K4, maar ziet er prachtig uit in combinatie met de luchtige drijfwielen. In volle vaart zweeft de loc zowat over de rails, ogenschijnlijk ondersteund door "open" wielen. In dit stadium had ik wat plaatjes naar Max Magliaro gestuurd en hij dacht dat ik de trailing truck wat verder naar achteren had gezet. Dat was niet het geval maar demonstreert eens te meer hoe zeer een verandering van verhoudingen doorwerkt. Die trailing truck bleek na opmeten ongeveer een millimeter te ver naar achteren te staan, hetgeen met uitboren en opvullen tot de helft gereduceerd kon worden. Bij die gelegenheid werden meteen grotere wielen gemonteerd en een bladveer op de truck bevestigd die wel goed contact met het loframe verzekerde. Het draaistel bij de cilinders is ook vervangen door een exemplaar met kortere radstand en betere stroomafname.



De tender onderging relatief weinig verandering, behalve dan dat hij nu op Bachmann-draaistellen loopt met stroomafname op 8 wielen. Hiervoor waren twee nieuwe draaistelbevestigingen nodig, plus een nieuwe printplaat met bladveercontacten en een ballastgewicht van lood in de tender. De printplaat is met twee draden aan de loc doorverbonden en voorzien van een witte LED die oplicht tijdens het achteruitrijden. Het stroomafnamesysteem van de loc bleef onveranderd maar is nu effectief genoeg om te kunnen proefrijden zonder tender. Deze loc werd zonder DCC afgeleverd omdat de eigenaar in België analoog rijdt. De schilderbeurt is Marc's werk.

De oude Minitrix is nog lang niet afgedankt. Zelfs als er geen grote ombouw op het programma staat, vormt het machientje nog steeds een prachtige bron van onderdelen. Het chassis kan perfect omgebouwd worden om een Rivarossi Pacific te redden, geplaagd door zinkrot in het frame. Of het chassis kan dienen als basis voor een nieuwe Shapeways-kap die het moeizame kitbashen overbodig maakt. Een kwestie van verbeelding!



Hans Starmans

W&S

Zoals in de vorige nieuwsbrief al was te lezen zijn wij op 30 november 2012 getrouwd. Zoals zoveel spoorwegaansmaatschappijen in Amerika zijn gefuseerd hebben de Western Pacific en de Boston & Maine besloten dat het voor beide partijen het beste is om in de toekomst samen verder te gaan. Nadat de maatschappijen al 2 jaar samen het hoofdkantoor deelden was de officiële ondertekening van de fusie op 30 november een feit.



De lagoon van Aitutaki is een plaatje.

Na deze geweldige dag, zijn wij direct doorgegaan naar Schiphol (met dank aan Rob en Sandra) om onze huwelijksreis door te brengen op de Cook Islands, een tropisch paradijs in de Stille Zuidzee. Wel eerst een tussenstop (en een nachtje slapen) in Los Angeles. Op Cook geen trein gezien (zijn er ook niet) maar verder is het een prachtige eilandengroep. Wij hebben daar een rondreis gemaakt op 3 eilanden en ze waren alle even mooi. Met recht een droomreis. Het ligt niet echt in de buurt maar anders zou je er elk jaar een weekje naar toe gaan om even bij te komen.



Vliegveld op Atiu.

Wij willen de Pleffers bedanken voor het prachtige boek en verder iedereen voor de kaartjes.

Wim & Susan



SLUG

Tijdens één van de "klus"-avonden zitten we de DVD "CSX, Southern West-Virginia Coal" te kijken. Daarin worden de kolentreinen vanaf de kolenmijn getrokken door diesels die vergezeld gaan met een "slug". De vraag is meteen "wat is dat een Slug en wat is het voordeel"?



CSX 2267 is een voormalige GP30 die als road slug is ingezet.

Eerst even Wikipedia geraadpleegd: een spoorwegslug is een accessoire voor een diesel-elektrische locomotief. Het heeft draaistellen met tractiemotoren maar is, in tegenstelling tot een B-unit, niet in staat om op eigen kracht te rijden, omdat het geen eigen krachtbron heeft om elektriciteit te produceren. Een slug is daarom verbonden met een locomotief die stroom levert voor de tractiemotoren.

Daarmee is duidelijk dat een Slug, letterlijk vertaald in het Nederlands "naaktslak", niet zelfstandig kan rijden. Blijft over wat nu toch het voordeel van zo'n Slug is? Dat heeft allemaal te maken met het aantal aangedreven assen – dus tractie - waardoor een diesellocomotief met slug veel meer grip heeft bij het optrekken. De kans op doorslippen van de wielen is dan aanzienlijk minder. Tevens is de belasting per tractiemotor minder waardoor de kans op oververhitte tractiemotoren fors afneemt.

Vaak zijn de slugs voorzien van extra gewicht om nog meer adhesie, grip, te krijgen. Dat is natuurlijk ook nodig omdat slugs veelal gebouwd worden van oude

diesellocomotieven waarbij het gewicht van een dieselmotor dan ontbreekt.



GP38-2 is met een yard slug (YBU-4m) en een GMD1 aan het rangeren op CN's Clover Bar Yard, Edmonton.

Er zijn verschillende typen "Slugs" te onderkennen:

- * De Yard Slug, speciaal bedoeld om te rangeren maar ook voor "transfer runs" tussen de verschillende Yards.
- * De Hump-slug is speciaal bedoeld voor het heuvelen. Een lange rij goederenwagons wordt dan langzaam, vaak niet sneller dan 5km/u over de rangeerheuvel geduwd.

- * De Road slug is meer bedoeld voor de wat langere ritten en is het type die ook in de DVD "CSX, Southern West-Virginia Coal" voorkomt. Vooral de extra tractie bij het optrekken is daarbij van belang. Eenmaal op snelheid is de functie van de slug minder noodzakelijk maar de aanwezige brandstoftanks van de slug dienen daarbij als extra dieseltank.

Het rijdend personeel heeft vaak de voorkeur om met de slug voorop te rijden omdat door het ontbreken van de dieselmotor het in de cabine een stuk rustiger is.

Hans Sodenkamp

NEW EASTBROOK, PART V

Het vorige deel over de ontwikkelingen op New Eastbrook dateert van oktober vorig jaar en ging over de bouw van het New Eastbrook Terminal Warehouse. Bijna gelijktijdig met dit gebouw ben ik gestart met een 2^e gebouw voor McFadden. Dit gebouw is via een "luchtbrug" verbonden met het andere McFadden-



gebouw. Dit soort verbindingen zag je veel bij oude industrieën in de VS en geeft een leuk effect. De verdere bouw van dit gebouw ligt helaas al een tijdje stil door o.a. de modelbouwdip en andere projecten tussendoor.



McFadden Building Two (midden).

Sinds ik door Rail 2013 uit de dip ben gekropen ben ik na deze beurs vooral aan de slag gegaan om alle rails van de New Eastbrook-modules nu eindelijk eens opnieuw te leggen. Begin 2012 was ik voortvarend gestart met de eerste bak maar daarna gebeurde er weinig. Nu heb ik in twee maanden tijd eindelijk alle rails opnieuw gelegd waarbij het oorspronkelijke sporenplan ook meteen is aangepast en wat meer en beter is gestroomlijnd. De railovergangen tussen de bakken is nu ook strakker gemaakt. De methode die ik daarvoor gebruik is dat ik voordat ik de rails leg eerst een plaat styreen van 1 mm tussen de bakken klem. Als deze plaat er tussen zit leg ik alle rails, die ik fixeer door middel van spijkertjes en het in ballast leggen. Daarna slijp ik de sporen met een Dremel door. Normaalgesproken ontstaat daardoor een kier tussen de rails. Als alle sporen zijn doorgeslepen haal ik nu echter de 1mm styreenplaat tussen de modulebakken vandaan, en zie daar: slecht een geringe tot bijna geen kier tussen de sporen.

Nu de sporen liggen kan ik gelijk de gebouwen die ik heb er op plaatsen en waar dat nog kan wat verschuiven tot het naar mijn zin is. Tevens weet ik nu beter welke ruimte ik heb voor nieuw te maken gebouwen en b.v. wegen. Daarvoor heb ik al wat ideeën en tevens was ik al op de klusdagen in Nieuw-Vennep met een nieuw gebouw begonnen waarvan het voorbeeld in Kansas City staat.



De sporen na het verwijderen van het 1 mm styreen tussen de modules.

Het sporenplan bestaat uit vijf doorgaande sporen waarvan twee de hoofdlijn vormen. De andere doorgaande sporen zijn voor het langzamere verkeer of voor het uitrangeren van goederenwagens naar de diverse afnemers en leveranciers langs het spoor. De modules zouden als Ntrak-modules in een Ntrak-baan kunnen worden gebruikt, hoewel dan nog wel de kabels onder de bak aangepast moeten worden (maar daar wel op zijn voorbereid).



De modules gezien vanuit the NYC freighthouse.

Naast het weer maken van gebouwen ligt de focus de komende maanden ook op het aansluiten van (een



aantal) wisselaandrijvingen en het ballasten van de sporen. Ik doe om stress te voorkomen dit zonder harde deadlines. Zodra de bakken echt af zijn kunnen deze een keer naar een modelspoorbeurs en gaan ze deel uit maken van de baan bij Hans Wiki op zolder.



Lars-Erik Sodenkamp

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's van enkele Union Pacific diesels die te zien zijn in verschillende gebieden in de Verenigde Staten.



De SD60M #6306 en SD40-2 #3280 genieten op 7 oktober 1994 van wat rust in Victorville, California. De SD60M is in 2001 omgenummerd in #2461 om ruimte te maken voor de AC44's (foto Hans Sodenkamp).



De Union Pacific #7026 SP (?) en UP #6600, allen AC44, rijden 9 september 1998 met een kolentrein nabij Tremonton, Utah (foto Hans Sodenkamp).



Vrijdag 24 augustus 2012, de Union Pacific SD70M #4852 heeft zojuist vijf tankwagons bij BASF opgehaald in West Memphis, Arkansas (foto Hans Sodenkamp).

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- NMF jubileum, Den Haag 21 t/m 22 september
- US convention, Rodgau, Duitsland 19 & 20 oktober 2013



PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak- en oNetraknormen 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 oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule 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 oNetrak-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: oNetrakmodules 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 is leuk om af en toe terug te kijken naar de oude PH&LF-video's. De aanleiding dit keer was een vraag van Theo over de kolenlaadinstallatie van Barney &



Fred mining company, die ik ooit gemaakt had. Hij vroeg of er beelden waren van de installatie in werking. Ik ben daarom mijn video-archief ingedoken. Het bleek dat in ieder geval tijdens het afscheid van

JHIP (Jordan Heights Industrial Park) opnames van de installatie in actie waren gemaakt. Ik was wel verbaasd dat het alweer ruim negen jaar geleden was, op 20 mei 2004, dat dit gefilmd was.

Inmiddels bestaat de PH&LF dan ook alweer twaalf jaar maar de modules met de kolenlaadinstallatie, Barnesboro, hebben helaas het veld moeten ruimen. De modules waren namelijk onhandig groot en daardoor een sta in de weg thuis. Toch heeft het concept van een "werkende" vulinstallatie mij niet helemaal los gelaten. Al geruime tijd zijn er plannen om nieuwe Barnesboro-modules te bouwen. Wie weet, komt er binnenkort in één van de volgende PH&LF-nieuwsbrieven een eerste bouwverhaal over deze module-revival. Maar eigenlijk hoop ik dat ook anderen inspireert om een kolenlaadinstallatie te bouwen 😊

Hans Sodenkamp