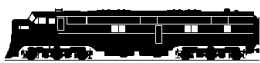
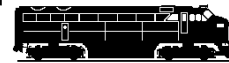




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 18 Nummer 60, december 2019

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Restanten van de NYW&B	1
Clubruimte?	3
GermaNtrak Jamboree 2019	4
Working on water and a new ship	5
De Barbershop	7
De ontwikkelingen van de treinkoppelingen	9
De PH&LF-fotogalerij	12
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13
The caboose	13

## THE DEPOT



Verandering van spijs doet eten is een gezegde. Dat geldt ook voor onze hobby. Naast mijn N-spoor heb ik ook nog een verzameling HO materieel en wil daar weer

een modelbaan voor bouwen. Het is even wennen. Het is allemaal wat groter. "Horribly Oversized" hoor ik al op de achtergrond. Dat neemt niet weg dat het leuk is om iets in een andere schaal te bouwen. Ik kan daarnaast ook meteen weer wat nieuwe technieken uitproberen.

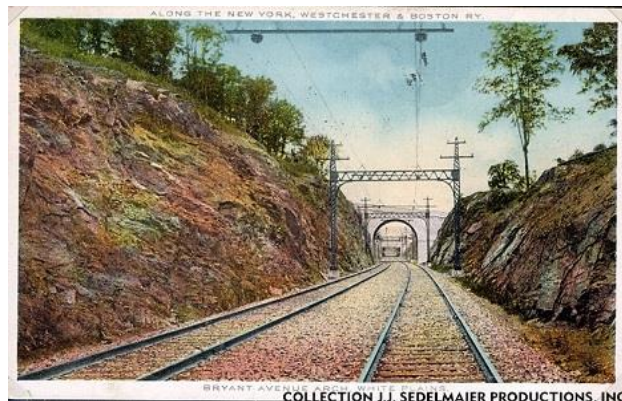
Dat neemt niet weg dat ik ook nog voor N-schaal bezig ben. Net als veel leden heb ik enkele modules die normaal gesproken alleen maar een enkele keer per jaar gebruikt worden. Eigenlijk wel zonde en daarom heb ik samen met Lars onze modules opgesteld thuis waar ze een onderdeel gaan vormen in een eenvoudig rondrijbaantje. Daarvoor is het nog wel noodzakelijk enkele tussenstukjes te bouwen.

Voor één van die tussenstukjes heb ik een stadshuisje gemaakt dat in deze nieuwsbrief te lezen is. Hopelijk ook voor jou inspiratie om weer eens wat nieuws te bouwen.

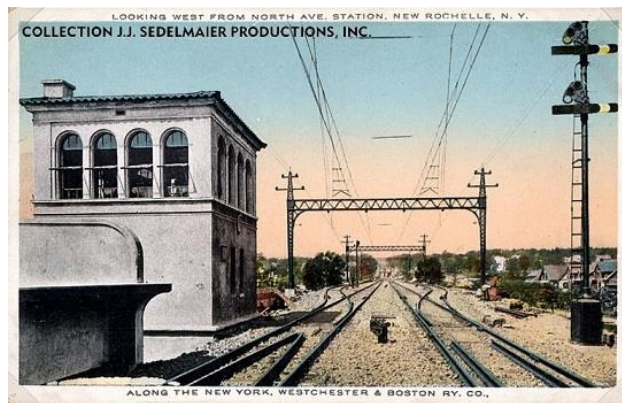
Hans Sodenkamp

## RESTANTEN VAN DE NYW&B

Het kan gebeuren dat een "Fallen Flag" al vele decennia geleden is verdwenen maar dat er soms nog wel wat is terug te vinden. Zo'n "Fallen Flag" waar ik het hier over wil hebben is de New York, Westchester & Boston. In de PH&LF nieuwsbrieven is daarover ooit een artikel geweest (januari 2005) maar omdat niet iedereen dat artikel heeft hier eerst nog een korte samenvatting.



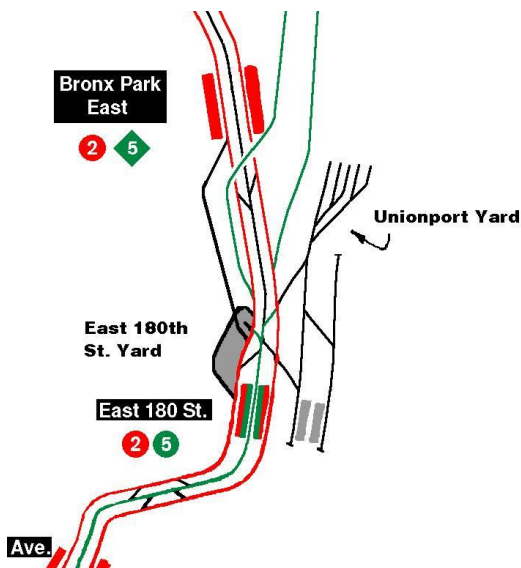
De New York, Westchester & Boston Railway is opgericht in 1872 maar tot 1907 verkeerde de maatschappij al 30 jaar (!) in staat van faillissement. In 1907 kwam daar verandering in doordat de New York, New Haven & Hartford Railroad, kortweg NH, deze opkocht. Reden voor deze aankoop waren de enorme groeimogelijkheden in het voorstadsverkeer rond New York, en om de hoofdlijn van de NH naar Grand Central Terminal te ontlasten.





In 1909 start de bouw waarbij dezelfde hoge standaard werd gebruikt als bij de NH. Vanwege de stedelijke omgeving in het eerste deel waren ongelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorlijnen noodzakelijk. Delen van de spoorlijn waren daarbij viersporig uitgevoerd. De kosten liepen dan ook al gauw uit de hand. Toen het eerste deel werd geopend in 1912 bleek het gebruik behoorlijk tegen te vallen. Gevolg was dat de NYW&B mede de oorzaak was dat de NH in 1935 failliet ging. Om orde op zaken te stellen werd het treinverkeer op de NYW&B in 1937 gestaakt.

Van de 47,9 km van de NYW&B werd één deel hergebruikt, East 180th Street - Dyre Avenue, door de New York subway. Dit bijna 6,5 km werd de IRT Dyre Avenue Line, tegenwoordig lijn 5. Nu, ruim 80 jaar later, is het de vraag of er nog zaken zijn die herinneren aan de NYW&B op deze lijn. Hier wat foto's van dit traject.



De lijn 5 (groene lijn) takt vanaf East 180th Street af richting de voormalige NYW&B spoorlijn. Rechts onder zijn de oude perrons aangegeven van de NYW&B.



Zicht vanaf East 180th Street in zuidelijke richting. Links liepen de sporen van de NYW&B verder. Deze worden nu gebruikt als uithaalsporen.



Dit NYW&B traject was viersporig wat duidelijk hier te zien is.



Op enkele plaatsen zijn zelfs de viersporen gehandhaafd als extra opstel- of passeerspoor.



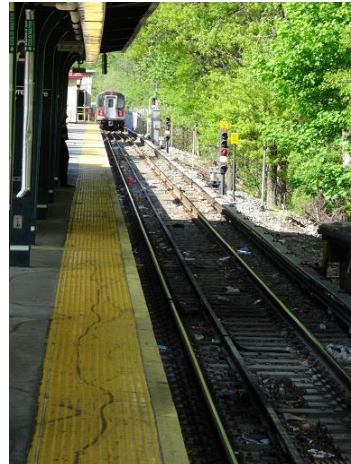
Bijzonder is dat op sommige delen langs het spoor de bovenleidingportalen gedeeltelijk er nog staan!



In het huidige eindstation Dyre Avenue is één spoor opgeofferd voor een perron.



Links de ingang van dit bijzondere metrostation.



Het spoor loopt nog een klein stukje door naar het noorden zodat de metrostellen kunnen wachten tot de terugreis.

Hans Sodenkamp

### Clubruimte?

Tijdens het modelbouwweekend in het Transport Museum te Nieuw-Vennep op zondag 3 november, heb ik aan de twee oprichters van ons mooie cluppie de PH&LF.rra een aantal ruimtes in het Nederlands Transport Museum laten zien welke voor de PH&LF geschikt kunnen zijn. Één van deze ruimtes is helaas door het NTM zelf geclaimd maar er blijven nog een aantal opties over. Één ruimte is ooit in de leegstand van het pand door vandalen geheel gesloopt: dit is een hele verdieping geweest waar ooit allerlei glazen werkplekken waren. De Vereniging Modelbouwers Wargamers Haarlemmermeer heeft op een deel van deze verdieping zijn intrek genomen in de zogenoemde rode ruimte (zie het tapijt). Deze ruimte hebben zij deels opgeruimd en opnieuw voorzien van wanden, iets wat wij ook kunnen en mogen doen.

Er zijn drie mogelijkheden.

OPTIE 1. Wij kunnen / mogen een deel van de grote zaal gaan gebruiken. Echter heeft de VMWH hier een hoop tijd en energie in gestoken en mochten we deze ruimte willen betrekken dan moeten daar strikte afspraken over gemaakt met de VNWH zoals financiële tegemoetkoming. Verder bestaat er een kans dat wij onze baan eens af moeten breken omdat er een fremoclub is waar de VNWH mee samen werkt en de gehele ruimte wil gebruiken om daar een zeer grote baan op te stellen.



OPTIE 2. Er is een ruimte welke we zelf gaan opknappen: troep eruit en wat gipswanden zetten en er een afsluitbare deur in maken. Dit klinkt heftiger dan het is maar met een paar handige handen en een aantal weekenden werk verder (of uiteraard avonden) kunnen we een leuke ruimte hebben. Zeg een meter of 15 à 20 bij 5 à 6 meter met eventueel een lichtkoepel. Echter kunnen we de ruimte ook kleiner maken dus minder werk. Voor deze optie zijn wij de VMWH geen tegemoetkoming schuldig.



Oke, klinkt allemaal erg aantrekkelijk echter gaat voor niets de zon op, het NTM vraagt ons voor onze betrekking van deze ruimtes geen huur maar vraagt ons als leden van de PH&LF een bijdrage in het mee bouwen aan een modelbouwwereld, een soort reis door de tijd vanaf de eerste weg aangelegd door de Romeinen - de zogenaamde Limesweg - tot het moderne vervoer heden ten dage. En uiteraard themavervoer vanaf +/- 500 tot heden. Tevens als het NTM een themaweekend heeft met betrekking tot modelspoor of een andere vorm van modelbouw, moet onze baan operationeel zijn. Het NTM heeft grote plannen en zit tijdelijk in het oude Lucas Bols-gebouw te Nieuw-Vennep. Dit pand dient ooit gesloopt te gaan worden en het is de bedoeling dat er in het PARK 21 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een nieuw pand

moet verrijzen voor het NTM die dan zijn clupjes graag meeneemt. De sloopt staat gepland over een jaar of 5 of verder weg.

Graag zou ik met jullie op korte termijn een zaterdag of zondag afspreken in het Museum om de mogelijkheden tot een eigen clubruimte te bespreken.

Er is echter nog een: OPTIE 3. De laatste optie is dat wij geen verplichtingen hebben naar het NTM, maar dan moeten we gewoon harde euro's neerleggen voor de ruimte die wij innemen. De huurprijs is 25,00 euro per m<sup>2</sup> per maand.

*Rob Draaisma*

## GermaNtrak Jamboree 2019

Van 30 mei tot 2 juni zijn Lars, Hans, Mathieu en Tjark naar Hambühren afgereisd met 3 auto's vol modules. GermaNTRAK hield daar, in de basisschool Manfred-Holz, haar jaarlijkse "Summer Jamboree". Deze keer was Gert Weinmann de organisator, hoewel hij recent verhuisd is richting Berlijn. Voor Lars en mij was deze omgeving van Duitsland al bekend, omdat we als militair hier ook geweest zijn. Lars was hier gelegerd, en ik kwam hier voor oefeningen.

Toen wij op donderdagmiddag aan kwamen, waren de meeste modules van de Duitse leden al opgesteld, en begon het testen van de banen. Wij hadden een aardig PH&LF baantje bij elkaar en genoeg rollend materieel om ons te vermaken. Het kleine opvulstukje was helaas niet meegekomen. En moest ter plaatse ingepast worden met piepschuim.



*De PH&LF modulebaan in Hambühren*

Onze Duitse collega's hadden weer een paar nieuwe NTRAK modules opgesteld. Bernhard met zijn Mount Rushmore ('Presidentenberg') en Markus met zijn Cinema City themapark. Erg fraaie diorama's, met dubbelspoor. Op de grote baan was een 8 ft hoek (nog veel hout!) in aanbouw van Cornelia en Frank.



De bijeenkomst werd gehouden in een school, waarvan de hal, gangen en kantine voor ons beschikbaar waren. Er waren in totaal 2 ovale opstellingen van GermanTRAK van 4,88 x 12,20 m. en 1,45 x 6,10 m, naast die van ons.

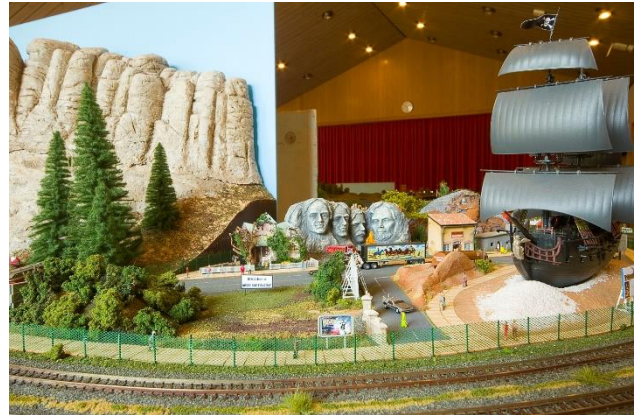
In een aparte zaal stonden de modules van de PVRR (Pioneer Valley Railroad) club, waar Gert Weinmann ook lid van is. Erg fraaie modules die gebaseerd zijn op een kleine maatschappij uit Western Massachusetts. Het rijdend materieel is in de kleuren van de maatschappij zeer gedetailleerd over gespoten.



*Het opvulstukje van piepschuim*

Tegenwoordig wordt er meer en meer digitaal gereden, maar met ander besturingssystemen dan Digitrax. Koppelen van banen wordt dan wat lastig. Op de baan gebruikten ze Z21 en Lenz. Gert heeft nog een demo gegeven van zijn 'digiAna' systeem. Het maakt gebruik van een 2A locdecoder, die tussen de stroombron (rood/zwart) en modules (grijs/oranje) wordt geïnstalleerd. De uitgangsspanning is nu een puls waarop analoge locs stapvoets kunnen rijden, zonder gebrom!!, zoals bij digitrax onder code '0'. Werkt alleen bij kleine banen met bloksysteem.

De langste trein op de grote NTrak-faciliteit was een containertrein van elf meter lang. De trein werd getrokken door twee GE ET44C4 en drie GE ES44AC. 46 containerkarren en 37 opleggers waren bevestigd. De langste trein op de kleine NTrak-faciliteit was een gemengde goederentrein van 12 meter lang en 100 wagons, totdat de koppelingen het niet meer hielden.



*Cinema Park*

In de eetzaal met grote keuken was de zit- en eethoek ingericht. Hoewel er deze keer minder mensen op de Summer Jamboree waren, was er veel cake, Hollandse kaas en snacks aanwezig. Ook dit jaar waren er heerlijke Quarkbällchen van Cornelia die overdag voor ons werden gebakken. Voor de vrijdagavond was een gezamenlijk barbecue-buffet besteld in Hotel zur Heideblüte. Zaterdagavond kwam de lokale pizzakoerier langs.

Na een goed ontbijt in ons hotel in Bergen, werd zondagochtend rond 11:00 uur begonnen met de ontmanteling van de modules. Het was weer een aangenaam verpozen bij de oosterburen. Wellicht tot volgend jaar. Voor foto's en filmbeelden zie: [www.Germantrak.de](http://www.Germantrak.de)

*Tjark van Heuvel*

## **WORKING ON WATER AND A NEW SHIP**

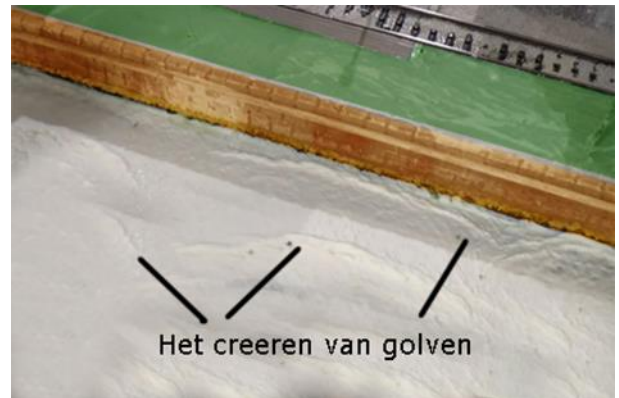
Op de module Antonio Bay heb ik een sleepboot liggen die me door de Houtloods verkocht is als zijnde schaal N. Tijdens de beurs in Rijswijk wees Maarten me er echter op dat hij z'n twijfels had over de verhouding van de boot. En dat bleef aan me knagen. Dus maten gaan opzoeken van een tugboot. Lang verhaal short; Maarten had het bij het rechte eind, het was geen N schaal, waarschijnlijk H0, dank hiervoor Houtloods ☹. Maar wat nu? Heb je een haven, ligt er geen boot in. Gelukkig heeft Artitec een boot in schaal N in haar assortiment dus tijdens de beurs in maart in Houten heb ik een barkas gekocht. In het pakket zat tot mijn verbazing ook nog een drijvend werkvlonder. Dubbel plezier derhalve.



Geen sleepboot maar een barkas, een manasje van alles, het brengt werf en havenarbeiders en goederen naar hun bestemming, het vervoert toeristen door het havengebied. Het doet dienst als directievaartuig of als inspectievaartuig. En indien nodig wordt er een sleep aangehaakt. Een barkas is een internationaal scheepstype dat je over de gehele wereld in havens en op rivieren tegenkomt. Ideaal voor mijn harbour. Maar na het schilderen (lekker fröbelen in de voorjaaron) ontstond een ander probleem. De oude boot eraf halen was een ramp. Ik had hem met secondelijm vastgezet, het resultaat, de hele plastic ondergrond met golfstructuur die ik van Theo Baak had gekregen, was naar de Filistijnen.



In juni maar opnieuw naar Houten getogen op zoek naar 'waterfolie'. U voelt hem al aankomen waarde lezertjes, niet gevonden. Wat nu? Want de modules moeten klaar zijn voor de septembe beurs! PC aangezengeld en gegoogeld naar alternatieven. Tijdens die zoektocht kwam ik op de site van een Scandinaviër terecht die zelf 'water' maakte. Ik besloot een poging te wagen, al viel het niet mee. Mijn kennis van de gebezigde taal is nihil, het meeste was net zo begrijpelijk als proberen met Lars-Erik een conversatie te voeren. Ook het Amsterdamse gebrabbel ben ik namelijk niet machtig. Al heb ik aan broer Wiki een dankbare "translator". Doch dit allemaal terzijde...



Hoe werkt het? Eigenlijk vrij simpel. Je hebt houtlijm nodig, vernis op waterbasis, tubes verf op waterbasis en toiletpapier. Je begint als volgt; kleur de ondergrond met een mengsel van zwart, groen en blauwe verf. Als de verf droog is smeer er verdunde houtlijm op en leg er dakpansgewijs strookjes c.q. velletjes toiletpapier overheen. Smeer weer in met lijm, opnieuw een nieuwe laag papier, herhaal. Neem nu een zachte ronde kwast en duw voorzichtig golfjes in het natte papier, maak wat draaibewegingen, en als het naar je zin is laat de boel dan tenminste 3 tot vier dagen drogen. Het moet door en door opgedroogd zijn anders heb je bij het aanbrengen van de eindkleurlaag een groot probleem! Je duwt de boel weer los en het enige dat je dan kunt doen is opnieuw beginnen. Laten drogen mensen!



Afine, je bent niet eigenwijs en hebt m'n raad opgevolgd. De boel is uitgehard. Maak nu een mengsel van de basiskleuren. Is het een zandstrand dan begin je met een lichtere kleur die je donkerder maakt naarmate het water dieper wordt. Hebben we het over havens en sloten dan hoeft dit niet. En trap niet in de val die de meesten maken bij het creëren van water, maak het niet blauw! Water in sloten is olijfkleurig tot donkergrijs door de algen in het water. En in havens is het bijna donkerblauw en zelfs zwart afhankelijk van de



vervuiling van het water. Maak je een Middellandse Zee scenery dan kun je mooi blauw gebruiken, al blijft dat licht gekleurde blauw mij vreemd overkomen.

Kijk om je heen mensen, 'a blik over troubled water' ☺ kan nooit kwaad. Zie welke kleuren de natuur echt heeft. Tot slot voor wat betreft het verven, gebruik een klein kwastje om de schuimkopjes te maken als je net als ik een harbour maakt. Maar laten we verder gaan. We zijn er nog niet.

Kies voor de afwerklaag een vernis op waterbasis zodat je zeker weet dat de eindlagen niet onder je kwast vandaan verdwijnen. En kies hoogglans, dat geeft een mooier effect door de weerspiegeling van het licht. Ik heb de goedkoopste lak genomen, te koop bij de Hornbach en het eindresultaat mag er zijn, althans dat vind ik. En bijkomend voordeel; je ziet geen naden meer die je bij het gebruik van 'waterfolie' wel duidelijk ziet. Maar....oordeel zelf!



De Dude

## DE BARBERSHOP

Soms is een foto genoeg inspiratie voor een modelgebouw. Zo kwam ik onlangs de onderstaande foto tegen voor mijn bouwprojectje "Barber shop". Hoewel het niet direct duidelijk is dat het om een kapperswinkel gaat staat ergens op de gevel vaag de tekst "Barber shop".



Eerst heb ik op papier de gevel in schaal N getekend om de afmetingen te kunnen bepalen. Globaal bestaat de gevel uit drie delen. Het onderste deel omvat de toegangstrap en deur met daarnaast de ramen die deels afgeplakt zijn met oude posters. Daarboven de woningen met daarvoor de brandtrappen. Tot slot boven aan een smalle lijst die de bovenkant vormt van het gebouwtje. Dit is helaas op de originele foto niet te zien. De gevel is slecht 90mm hoog en 48mm breed!



Vervolgens heb ik van 1mm dik styreenplaat het onderste deel gesneden. De gevel met links de dubbele deur en rechts de ramen en panelen. De trap is als een apart deel gebouwd. Het middelste deel is



styreenplaat met baksteenmotief waaruit de ramen zijn gesneden. Als laatste deel de bovenlijst die is opgebouwd uit hoekprofielen en styreenstrips.



Voordat ik de delen in elkaar ging zetten heb ik deze eerst geschilderd wat dan natuurlijk een stuk eenvoudiger is. De trap in grijs (Mat 145), de ondergevel, bovenlijst en ramen groen (mat 30) en de stenen oranje-rood (mat 85). Ik had nog ergens een setje van de brandtrappen liggen. Deze heb ik aan de bakstenengevel vast gemaakt.

Ondertussen van de foto de karakteristieke posters en gevelteksten als aparte plaatjes in PowerPoint geplakt en afgedrukt in de juiste schaal. Na het drogen van de verf deze op de gevel geplakt. Ten slotte de geveldelen aan elkaar gelijmd. Zo heb ik in een paar avonden een leuk gebouwtje voor mijn modelbaan gebouwd.



*Hans Sodenkamp*





## DE ONTWIKKELINGEN VAN DE TREINKOPPELINGEN

Door mijn eerste Fleischmann treintjes, met vooral Duits materieel, dacht ik dat alle treinen buffers hadden, en een koppelsysteem in het midden. De buffer is 'een verende constructie die de drukkrachten tussen gekoppelde wagons opvangt'. Dus bij het remmen effectief, maar om de wagons te voort te trekken zijn ze met elkaar verbonden met een ketting of koppelstang.

Sinds mijn eerste reis naar de USA en aankoop van Amerikaanse treinmodellen (1983) ontdekte ik een heel ander koppelsysteem en ontbraken overal de buffers. De treinen hebben daar stevige centrale koppelingen die zowel de drukkrachten als trekkrachten kunnen opnemen. Degelijker dan de combinatie in Europa. Het is dus niet verbazingwekkend dat je in Noord-Amerika enorm lange goederentreinen ziet.

Vorig jaar reisde ik per trein door Rusland naar Mongolië, en zag ik tot mijn verbazing Amerikaans ogende wagons en lange treinen met centraal koppelingen. Hoe zat dat nu? En hoe zijn de verschillende systemen ontstaan.

### Europa en Noord-Amerika

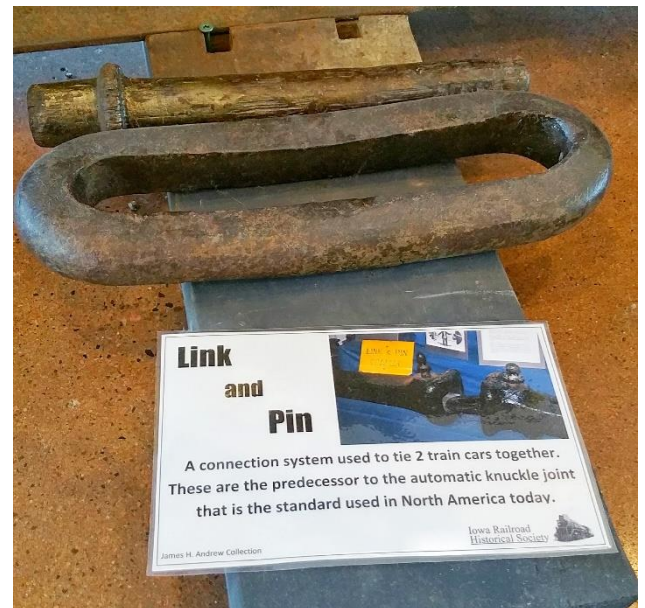
Op 5 mei 1835 reed de eerste trein op het Europees vaste land in de nieuwe natie België. Het was een Brits ontwerp met George Stephenson als eregast. Treinen en wagons in Europa ontwikkelden zich vervolgens met de buffers en diverse koppelsystemen om de trekkrachten op te nemen (zie figuur1).



Figuur 1: wagon met buffers en koppelstang

In de Verenigde Staten volgde men de ontwikkelingen in Engeland op de voet. De Baltimore and Ohio Railroad (B&O) verkreeg in 1827 een charter om een spoorweg aan te leggen tussen de havenstad Baltimore (Maryland) en de Ohio-rivier in het westen. In 1830 reed de eerste stoomtrein over een deel van de spoorweg. De ontwikkelingen van het sporennetwerk nam een grotere vlucht dan in Europa, omdat toen door heel Europa een fijnmazig kanalenetwerk aangelegd werd voor transport en watermanagement. Het spoorwegnet kwam later.

De treinen in de Verenigde Staten waren vooral gekoppeld met het zogenaamde link and pin systeem. Een centrale koppeling voor druk en trek. Dat er nadelen aan dit systeem zaten ondervonden vooral de rangeerders die met gevaar voor beknellingen of erger de pinnen moesten verwijderen of plaatsen. Toen de (semi automatische) koppeling werd ingevoerd liep het aantal ongevallen sterk terug. De 'knokkelkoppeling' (knuckle coupler) die sinds 1873 in gebruik werd genomen was de zogenaamde Janney coupler. Er waren tot die tijd al honderden varianten van koppelingen gepatenteerd.



Figuur 2: Link en pin constructie

Het principe-ontwerp van Eli H. Janney (U.S. patent 138,405) heeft stand gehouden eigenlijk, en er worden in de loop van de tijd diverse varianten ontwikkeld. De Janney koppeling werd later de MCB koppeling (Master Car Builders Association), tegenwoordig de AAR (Association of American Railroads) koppeling. In de volksmond ook wel de Buckeye, knuckle of Alliance koppeling. De diverse typen D, E, F en H koppelingen werden voor verschillende wagon-modellen gebruikt. In



Europa werden ze ook geïntroduceerd om personenwagens te koppelen. In de loop van de tijd konden de treinen steeds meer wagons trekken, omdat de koppelingen sterker werden, door verbeterde productie van het (giet)staal.



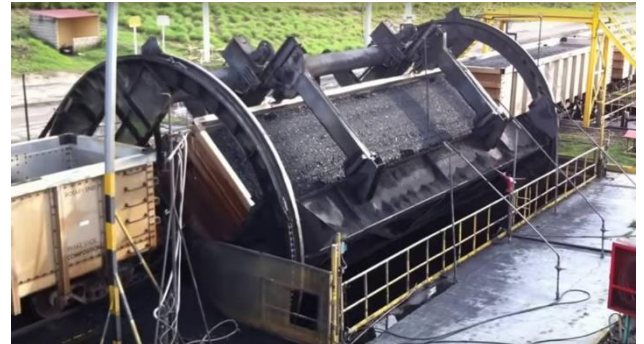
Figuur 3: De E-koppeling

De E-koppeling (Figuur3) lijkt sterk op de oorspronkelijke Janney koppeling. Een nadeel is dat de tand van de E-koppeling makkelijk de huid van een tankwagon kan doorboren, als de wagons onderling losraken en ontsporen. Daarom is de F-koppeling (Figuur 4) rechts) ontworpen, die vanwege de platte voorkant minder vervolg schade veroorzaken.



Figuur 4: de F-koppeling

Een variant op de F-koppeling is de roterende koppeling die ik in Canada gezien heb bij de kolenhaven van Vancouver. Het lossen van kolen uit de wagons gebeurt door de wagons in een roterend frame (Rotary dumper) 'om te kiepen'. De schacht van de koppeling in het frame van de wagon is daarom niet hoekig, maar rond en kan roteren.



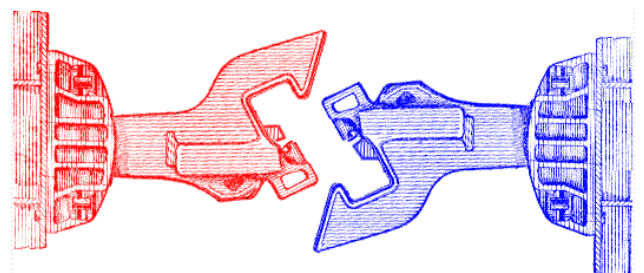
Figuur 5: Een rotary dumper waarbij de koppeling in het hart ligt van de installatie.

Het type H is vergelijkbaar met type F, maar door de korte afstand tussen de wagons vooral in gebruik bij passagier treinen. De hoogte boven het spoor is nu gestandaardiseerd. De automatische koppelingen van het AAR model zijn altijd 'rechtshandig' en de pin zit boven of aan de zijkant. De zogenaamde 'Sharon koppeling'.

De AAR (American Association of Railroads) coupler wordt gebruikt in o.a. Canada, de VS, Mexico, Japan, Australië, Zuid-Afrika, Saoedi-Arabië, Cuba, Chili, Brazilië en China. De maximale trekkracht op de koppeling is 30.000 ton (=3 MN).

#### Rusland

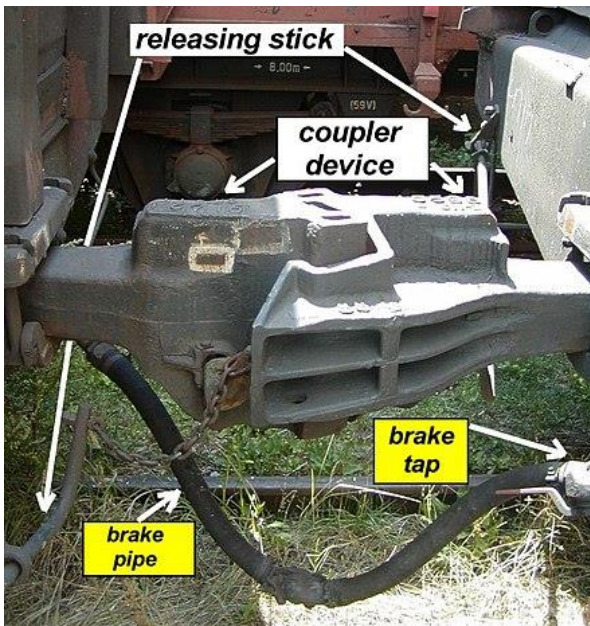
De spoorwegen in Rusland gebruikten vanaf het begin Europese (Britse) buffers en kettingkoppelingen. Deze koppelingen hadden nadelen. Ten eerste was de maximale trekbelasting beperkt. Ten tweede waren de koppelingen niet semi-automatisch zoals de Noord-Amerikaanse Janney AAR-koppeling. Het duurde een tijdje voor een vervanger gevonden was. Een optie was om de Janney AAR-koppeling te kopiëren, zoals Japan (1922), Australië (1915). Uiteindelijk hebben ze besloten om over te stappen op de Willison-koppeling. Deze is gepatenteerd door John Willison uit Derby, Engeland. Het werd gepatenteerd in 1916.



Figuur 6: bovenaanzicht van de SA-3 koppeling



De Russische SA3-koppeling, ook bekend als een "Willison-koppeling met een Russische contour", wordt sinds 1932 gebruikt in Rusland, de voormalige Sovjetunie-staten, Mongolië (na 1938) en Irak. De maximale toelaatbare trekbelasting is 6.000 -9000 t. Dat blijkt voldoende omdat de Russische treinen niet langer zijn dan 750 meter.



Figuur 7: De SA-3 koppeling

De SA3-koppeling, (in het Russisch geschreven als CA3- of CA-3-koppelingen volgens de typische gieterijstempel op de bovenkant van deze koppelingen, wat betekent "Советская Автосцепка, 3-й вариант" in het Russisch of "Sovjet automatische koppeling, Variant 3" in het Engels).

Het klopt dus dat de koppelingen in Rusland lijken op de koppelingen in de USA. Ze zijn allemaal afgeleid van de Janney koppeling uit 1873. Overigens wordt deze koppeling ook elders in Europa gebruikt. Zo rijden de ertstreinen, Malmbanan, in Noord-Zweden en Noord-Noorwegen met deze koppeling.

In de Europese landen is voor de elektrische treinstellen en trams gekozen voor de Scharfenberg-koppeling voor het automatisch (ont)koppelen van de wagons, inclusief de lucht-, controle- en stroomaansluitingen. De maximale trekbelasting is ca. 1.000 ton.

#### Koppelingen bij modeltreinen

Sinds mijn eerste aankoop van Amerikaanse treinmodellen (Athearn 1983) ontdekte ik een heel ander koppelsysteem en ontbraken de buffers. De

koppelingen waren in mijn ogen minder goed dan die van de Europese modeltreinen. Athearn gebruikte toen de 'hoorn-haak' (horn-Hook of X2F). Deze centrale koppeling kon wel redelijk trekken, maar wagons duwen leidde vaak tot een ontsporing.

De haakjes en ontkoppelrailsystemen van Fleischmann en Hornby-Triang werkten altijd feilloos. Deze haakjes waren m.i een variant op de 'bell-and-hook' koppeling, die in 1902 in Zuid-Afrika werden geïntroduceerd. De Noorse koppeling die vergelijkbaar was, werd ook wel de vlees-hakker (meat-chopper) genoemd. Om te voorkomen dat de haken zouden opwippen tijdens het rijden werden ze uitgerust met een trekhaakbescherming.

Dat door producenten van modeltreinen veel verschillende koppelingen bedacht zijn, was mij uiteraard wel opgevallen. Fleischmann en Hornby-Triang hadden haken. Märklin, Jouef, Lima en Roco hadden andere koppelingen (relex). En voor N schaal wagons was de 'beroemde' rapido-koppeling door Arnold in 1960 geïntroduceerd. De buffers aan de wagons waren star en deden eigenlijk niets.



Figuur 8: koppelingen in schaal Z, N, H0 en O

De producenten van Noord-Amerikaanse, Japans of Russische treinmodellen wilden uiteraard ook koppelingen maken die lijken op de praktijk, afgeleid van de Jenney koppeling. De bekendste merken van koppelingen zijn Accumate, Kadee, Microtrains en Kato, die zowel in H0, N en Z koppelingen maken. In Figuur 7 is de wagon 1:43 (schaal O) wel voorzien van een koppeling die erg veel gelijkenis met de Jenney koppeling vertoont. Bij het automatisch ontkoppelen wordt hier de pin van onderen door een magneet aangetrokken en gaat de klauw open. De andere koppelingen openen de klauw in een magnetisch veld, als de trein geduwd worden. Kortom deze koppelingen hebben op schaal erg veel overeenkomst met de praktijk.

Wat niet op de markt is, maar door de doorgewinterde zelfbouwer dus zelf gemaakt wordt, zijn de roterende



koppelingen voor gondola kolenwagons. Het rotatieframe is opgesteld in een recht spoor boven de kolenbunker (zie figuur 5). Een voor een worden de wagons door de ' rotary dumper 'getrokken. Bij het roteren van de wagon draait de koppeling in de schacht mee. In schaal H0 als N is zo'n rotary dumper als kit te koop. Er zijn veel filmpjes op internet te vinden over dit fenomeen.



Toen de PH&LF ontstond reden we nog analoog en waren veel wagons voorzien van Rapido-koppelingen. Inmiddels is op onze modules de wereld realistischer geworden. Alle locs rijden digitaal en hebben kadee koppelingen. Bijna zoals in het echt.

Tjark van Heuvel

## 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 modelbanen in het spoorwegmuseum in Revelstoke, British Columbia.



In het museum was deze fraaie maquette te zien van de oorspronkelijke Stoney Creek bridge



Ook was er deze fraaie modelbaan te zien met een barge.



Hier de fraaie barge waarop enkele wagons op gerangeerd worden.



Voor de boot ligt ook nog een barge met stoommachine



## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Jamboree, mei 2019
- Aalten, 10-11 oktober 2020

## 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

Zoals Hans nog wat HO-spul heeft liggen, beschik ik over zowel HO als Z.

Die eerste is nooit echt van de grond gekomen – de maatvoering is en blijft een struikelblok – en de tweede heeft diverse baantjes



opgeleverd, maar geen enkele bleef langdurig bestaan. De plannen zijn er nog steeds, ik heb zelfs al een baantje in elkaar getimmerd, maar verder dan kaal hout/triplex komt het nog niet. Nou ja, 2020 is niet ver weg meer en dan komt alles vast wel goed 😊

Intussen staat er een moduleset op zijn poten, klaar om van rails te worden voorzien. Ik heb een oud plan dat al vele jaren in mijn onderbewustzijn rondsluimert, van stal gehaald en ga proberen dit tot uitvoer te brengen. De rails is er, de wissels zijn er, en ik heb veel huisjes op voorraad liggen – restanten van modelbanen en modules van weleer – die prima hergebruikt kunnen worden. Streven is om de bakken gereed te krijgen voor de eerste de beste beurs, maar uiterlijk vóór de zomer.

Moet lukken.

Mathieu