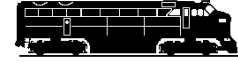




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# Nieuwsbrief



Jaargang 19 Nummer 62, December 2020

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Nieuws van de PH&LF-Webmaster	1
Rangeerloesjes (deel II)	2
ATSF semaphore and train order board seinen	4
Verandering van spijs doet eten	7
Niagara stand alone layout 2.0	8
De Othello tunnels	10
De PH&LF-fotogalerij	12
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13
The caboose	13

## The depot



Verschillende van REA's iconische groene bestelwagens staan geparkeerd achter het station van New Haven in Canaan, Connecticut, in begin zestiger jaren. Het kenmerkende rode diamanten embleem van REA was een bekend gezicht op grote en kleine stations in het hele land.

Hij was weer op de radio het nummer van Kid Rock, All summer long. Dit is een nummer waarbij ik altijd aan de PH&LF moet denken en zeker in een raar jaar zoals 2020 is geworden. Met deze laatste nieuwsbrief van dit jaar hoop ik dat we volgend jaar weer wat positiefs kunnen melden.

Gelukkig gaat de nieuwsbrief gewoon door met een regelmatige onregelmatigheid, dus op de PH&LF manier. Ook op andere manieren gaat de PH&LF door, bijvoorbeeld door de online bijeenkomsten die Marc georganiseerd heeft. Het is altijd leuk om de leden weer eens te zien en te horen wat er binnen de hobby gebeurt.

Dit is ook te lezen in deze nieuwe nieuwsbrief, ik wens jullie dus veel leesplezier.

Martien Baak

## Nieuws van de PH&LF-Webmaster

Hoewel de animo voor het aanleveren van foto's en stukjes over de modules wat laag lijkt te zijn heb ik toch weer de handschoenen opgepakt om de [website](#) wat te updaten.

Waarom een website? Door de jaren heen is gebleken dat zo nu en dan geïnteresseerden zich via de site melden. Tevens is het een middel om bij inschrijvingen voor beurzen een overzicht te geven van hetgeen wij als club de beurs kunnen bieden. Daarom is een goed overzicht van de huidige modules met wat fraaie foto's daarvan eigenlijk wel een must. Voor de eigen leden biedt het een mooi overzicht van het heden en verleden van de club.


Recent is de site voorzien van een SSL-certificaat.

### Wat is een SSL certificaat?

Een SSL certificaat is een bestand dat geplaatst wordt op de server van jouw website en zorgt voor een betere beveiliging van gegevens tussen jouw website en een internet browser (zoals Chrome of Safari). SSL is de afkorting van Secure Sockets Layer. Het plaatst een soort beveiligde laag tussen een server en een internet browser waarmee de verbinding versleuteld wordt. Op deze manier is informatie alleen te lezen tussen de verzender en de ontvanger. Met een versleutelde verbinding kun je data veilig over het internet sturen en hoef je niet bang te zijn dat anderen (zoals hackers) jouw gegevens kunnen lezen of aanpassen. Zonder SSL-certificaat wordt informatie tussen twee computers als leesbare tekst verstuurd en kan jouw gevoelige data makkelijker in verkeerde handen vallen (in zoverre dat wat onze site betreft een risico is 😊)

### Hoe herken je een beveiligde site?

Het is natuurlijk goed om te weten of je op een veilige site zit. Zeker als je persoonlijke gegevens in moet vullen. Je kunt zien dat een SSL certificaat actief is als:

- De url van een website begint met https://
- Er een slotje  in de adresbalk staat (afhankelijk van de browser kan die voor of achteraan staan en wel of niet groen worden weergegeven)

Door het SSL certificaat zal Google de site ook een hogere positie geven bij het zoeken.



## Updates

Er zijn wat pagina's aangevuld en vernieuwd. Tevens heb ik een nieuwe pagina aangemaakt waarbij ik het liefst van één of twee mooie foto's van de modules wil plaatsen. Dus uiteraard ontvang ik van een ieder hier input voor.

Verder zal ik langzaam aan de pagina puur Nederlandstalig gaan maken. Dit scheelt een ieder of mij om stukken te vertalen. Dus schroom niet om een kleine toelichting te schrijven over jouw module(s).

Verder denk ik er over om in de loop van de tijd van iedere module de plattegrond op de site op te nemen als afbeelding zodat deze als basis voor het plannen van een beursbaan gebruikt kunnen worden.

Mocht je andere suggesties hebben voor de [website](#), laat het mij gerust weten.

Lars-Erik (webmaster)

## Rangeerlocomotieven (deel II)

In mijn vorige bijdrage heb ik de ombouw van een Atlas/Roco 0-6-0T tenderlocomotief beschreven. Er is in N best wel keuze in stoomlocomotieven voor rangeerwerk, maar daarvoor moet vrijwel altijd gesleuteld en geschroefd worden om een beter inzetbaar machientje te verkrijgen. Als enige uitzondering daarop kan de Walther's USRA 0-8-0 worden aangemerkt. Dat wil zeggen, als men kan leven met de gigantische locomotief-tender afstand als gevolg van het stekkertje en de bedrading. De volgende rangeer dreumes is niet van een obscuur lijntje ergens in Ohio maar van een grote speler, de Baltimore & Ohio.

### ATLAS/RIVAROSSO B&O 0-4-0 SERIE C16 EN C16A

In 1912 ontving de Baltimore & Ohio vier oliegestookte 0-4-0T's voor rangeerwerk op de kades van Baltimore, genummerd 96 tot en met 99. Sinds de jaren '50 verschaftte een Ho model van Varney deze Dockside Switchers serie C16 algemene bekendheid, omdat de grote cabine en de grote zadeltank over de volle lengte van de ketel het voorbeeld bij uitstek geschikt maakte voor het onderbrengen van een relatief grote motor in een klein model. Die truck werkte ook 20 jaar later weer met Rivarossi's model in N voor Atlas. Aangezien de 96 en 99 in 1926 werden omgebouwd op kolenstook met een losse slopeback tender, lag het voor de hand om ook daar een model van uit te brengen met hetzelfde mechaniek. Rivarossi moest wel alle zeilen bijzetten om de motor met enig fatsoen in de totaal andere cabine onder te kunnen brengen: het

koolborstel-huis is vormgegeven als een cabine achterwand met daarop zoveel mogelijk details! Voor die tijd was het een uitstekend en betrouwbaar rijdend machientje, mede dankzij de 8 wielen stroomafname die deels door een listig gemaakte 2-polige trekstang naar de loc gevoerd werd.

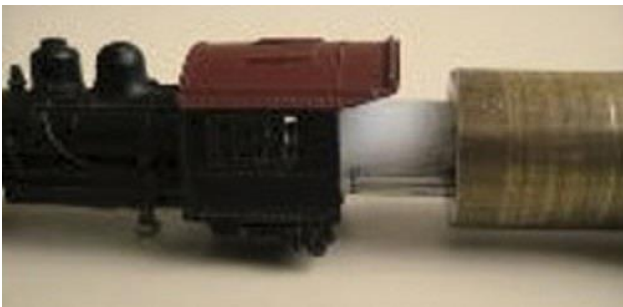


Vreemd genoeg had Atlas /Rivarossi een koppeling voorop weggelaten, maar daar had destijds Kadec (later Microtrains) wel een oplossing voor met een van de 0-8-0 aangepaste ombouw kit. De motor en vertraging waren echter ontoereikend voor echt fijn rangeren. De motor vormde een gegeven waar tot voor kort niet omheen te werken viel, laat staan in combinatie met DCC. Daardoor viel dit locomotief bij mij al lang geleden uit de gratie. Totdat er een B&O 2-8-4 ten tonele verscheen, Bachmann's beste loc ooit. En toen een B&O 4-6-2 van Model Power. En daarna een B&O 2-8-2 met korte Vanderbilt tender, ook van Model Power. Eigenlijk was de B&O bij ons nooit helemaal weggeweest. De laatste horde werd vorig jaar beslecht met de ombouw van een Atlas/Rivarossi 0-8-0 naar een 2-8-0 van de Chicago Northwestern. Dat exemplaar volgde namelijk niet mijn gebruikelijke ombouw stramien voor Rivarossi, waar de motor in de vuurkist werd vervangen door een tandwielkast met voorzet vertraging die vanuit de tender met een zelfgemaakte cardanas werd aangedreven door een motor naar keuze. Dat was met de 0-4-0 niet te doen.





Voor de CNW 2-8-0 paste ik voor het eerste een zogenaamde "Flachläufer" Faulhaber motor toe van het type 1506, dus 15 mm diameter en zelfs iets minder dan 6 mm lang. Hiermee werd het mogelijk om in de beperkte ruimte van het Rivarossi frame een combinatie van motor en tandwielkast onder te brengen. De altijd kritische cardanas kon dan vervallen. Voor het gebruik van de Flachläufer in combinatie met een tandwielkast was het wel nodig om de uitgaande motoras van messing tot de helft van de lengte in te korten. Met een speciaal voor dit doel gemaakte klemschijf kon ik de motoras mooi zuiver in de drieklauw van mijn draaibankje klemmen, zonder gevaar voor schade. Deze motor / vertraging combinatie leverde meer power dan ik had durven hopen, waardoor mijn gedachten zich al gauw verplaatsten naar dat B&O 0-4-0'tje van lang geleden.



Er moest echter nog één probleem worden opgelost. De Rivarossi motor heeft een diameter van 14,5 mm. In het 0-8-0 frame hoeven slechts een paar richeltjes in de motor holte weg geslepen te worden om de 15 mm doorsnede van platte Faulhaber te kunnen onderbrengen. De 0-4-0 heeft echter een exact gevormde motorholte in een kap van zinkpers gietwerk, waarvan ,25 mm wanddikte met grote zorgvuldigheid moet worden weg gefreesd om het bevestigingspunt van de trekstang en het loc frame onderaan de cabine niet te verliezen.



Hiervoor heb ik een speciaal voor dit model een freesmachiëntje moeten ontwikkelen waarvan de

precisie geleiding tijdelijk in de worm holte van de ketel wordt bevestigd. Dit heeft al drie keer uitstekende diensten bewezen. De cabine achterwand / koolborstel huis van de oude motor is in aangepaste vorm hergebruikt om de nieuwe motor met tandwielkast op te sluiten. De tandwielkast verhoogd de vertraging van 1 op 14 naar ruim 1 op 45. In combinatie met een relatief langzaam lopende motor staat vrijwel het gehele regelbereik voor realistische snelheden ter beschikking.



Voorts heb ik een nieuw loc frame van messing gemaakt. Het levert een mooier bevestigingspunt op voor de Microtrains footboard pilot met koppeling en het cilinderblok. Het oude plastic frame is bovendien onderhevig aan slijtage, heeft veel te dikke assen (3 mm doorsnede!) en klungelige wielcontacten. Het messing frame levert ook nog eens 10% extra gewicht op. Ja, de drijfassen zijn ook omgebouwd, zodat ze lichter en zuiver lopen. Uiterlijk is er weinig veranderd. De wielen hebben afgedraaide flensen, het stangenstelsel is dunner gemaakt en het motorlager steekt niet meer achter uit de cabine. De tender bestaat uit een metalen blok van zinkpers gietwerk met daar overheen een plastic kap. Daarop zitten nu handrails van messing draad. Aan het blok in de tender is nog heel wat gefreesd om de Zimo decoder onder te kunnen brengen en de originele Rivarossi tender assen zijn vervangen door die van Fox Valley Models. De bestaande stroomafname is gehandhaafd, want die is goed te onderhouden. Mocht er nog meer zekerheid in stroomafname gewenst zijn, dan kan ik er later alsnog wat aan doen.



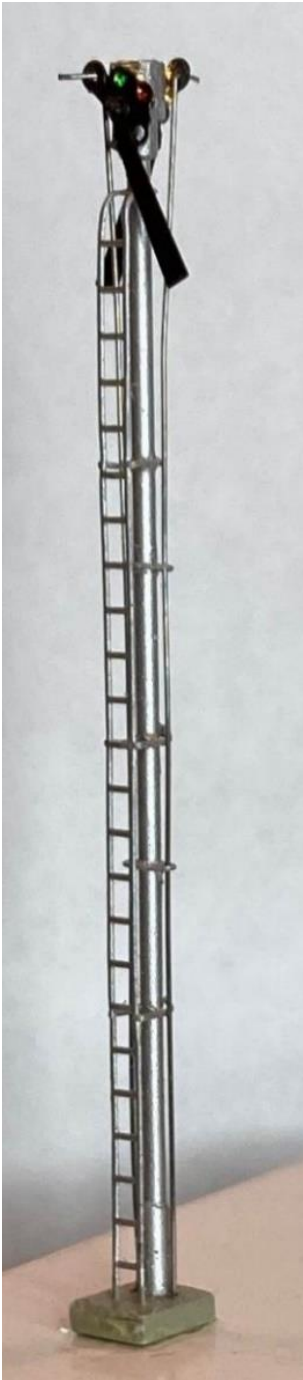
Heel veel werk in ombouw, vooral ook in de voorbereiding, maar daarvoor heb ik nu verreweg de best rijdende B&O C16a in N!

Hans Starmans



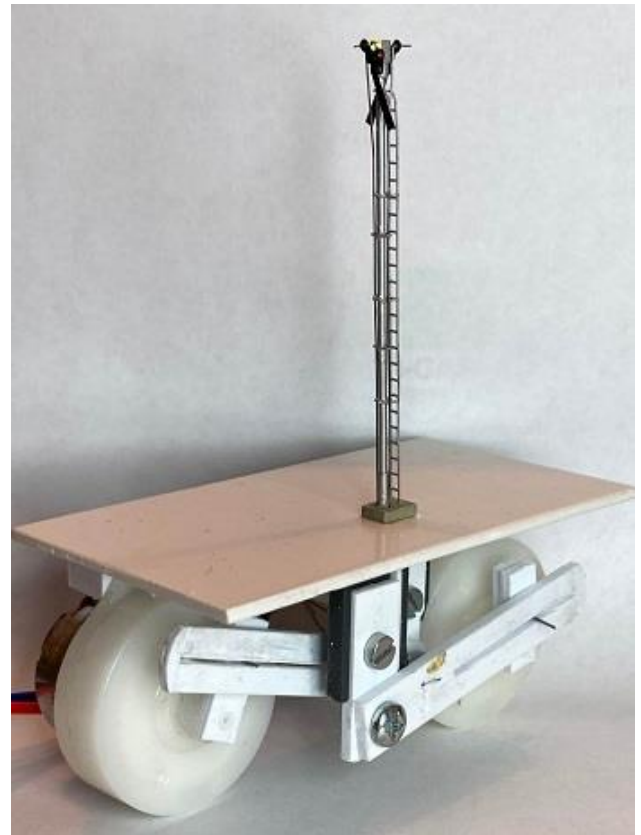
## ATSF semaphore and train order board seinen

Al langere tijd liep ik met het idee rond om werkende en van verlichting voorziene armseinen te maken. Met wat experimenteren is dat nu gelukt.



**Eerst wat geschiedenis**  
Semaphore arm/blokseinen werden door de Santa Fe gefaseerd in gebruik genomen vanaf net voor de eerste wereldoorlog. Rond 1930 waren grote stukken van de belangrijkste lijnen er van voorzien. De Santa Fe had alleen upper quadrant semaphores (horizontale arm = rood, 45 graden omhoog = geel en recht omhoog = groen). De aansturing gebeurt op afstand. Ze zijn voorzien van 3 lenzen – rood, geel en groen – en hebben vaak interessante mastvoeten waarin de schakelapparatuur en batterijen zijn geplaatst. De motor om het seinblad te bewegen zat boven in de mast met een enkele lamp in een klein kastje er direct tegenaan.

De laatste nog werkende seinen staan/stonden in New Mexico en zijn net of worden binnenkort vervangen maar hebben dus ongeveer 100 jaar dienst gedaan. Het zijn markante seinpalen en op Youtube kun je nog leuke filmpjes vinden.



Train order boards (seinen) werden geplaatst direct voor het kantoor van de stationschef op de wat grotere stations waar ook een telegraaf was en diene ervoor om aan te geven of er "trainorders" waren voor een langskomende trein. Die orders werden dan tijdens een korte stop of al rijdend overhandigd aan de machinist en/of conducteur. Deze seinen waren voorzien van twee armen, voor elke rijrichting één. Ze hebben maar twee standen, horizontaal (= rood) voor stoppen en schuin naar beneden of naar boven (= groen) voor doorrijden.





Ze werden handmatig via een trekstangen systeem vanuit het kantoor bedient. De Santa Fe had zowel upper als lower quadrant versies van dit soort seinen (bij een upper quadrant wijst de arm recht omhoog bij groen, bij een lower quadrant wijst de arm heel schuin naar beneden bij groen, rood is horizontaal bij beide soorten).



#### De modellen

De mogelijkheid om ze echt te gaan maken kwam toen ik ontdekte dat Albion Alloys perfecte messing buis maakt met een 0,2 mm dikke wand, die toch erg sterk/stevig is.

De maten 1,3 mm en 1,8 mm passen precies in elkaar en leveren een stevige mast op die (bijna) precies op schaal is. En er blijft een 0,9 mm pijp over waar de draadjes van de LED en de trekstang (in geval van de semaphore) makkelijk doorheen passen.

Met de tekeningen van deze seinen uit THE CHIEF WAY REFERENCE SERIES - SYSTEM STANDARDS - Volume 2



naar mijn 3D ontwerper gegaan en hij heeft keurige mastvoeten, motorhuizen, mastpunten en RVS seinarmen, ladders en platforms getekend. De 3D onderdelen worden door Shapeways geprint in Smoothest Fine Detail Plastic (wat een onzinnige naam.....) en de 2D 0,25 mm dikke/dunne RVS onderdelen worden door PPD Ltd in Schotland geëts (volle dikte en halve dikte). Het leuke van de RVS onderdelen is dat ze heel stevig zijn (met name de ladders kunnen tegen een stootje zonder direct te verbuigen..... heel handig bij de bouw en later op de modelbaan) en als er een beetje verf afspringt blijft er een haast onzichtbare beschadiging over..... de masten zijn immers aluminium geverfd.

De beweging van de seinarmen was ook een leuke uitdaging..... zo onzichtbaar natuurlijk en beweging op schaa'snelheid. Bij Muco in Amsterdam 0,3 mm veerstaaldraad gevonden... stevig en redelijk onopvallend. En in China ook een 3 V DC 2,5 RPM motortje voor een soepel prijsje. De verlichting is een 0402 of 0401 warm white LED en die komt ook daarvandaan. Ik dacht eerst dat ik de veel kleinere 0201 nodig zou hebben die sinds kort ook redelijk betaalbaar en verkrijgbaar zijn maar de 0402 of 0401 past ook en heeft betere lichtopbrengst en bredere lichtbundel. Het is een beetje priegelen om de LED zodanig te plaatsen dat het licht de goede kant op schijnt. Motor en LED werken prima op 3 V DC.

Bij het semaphore sein loopt de trekstang bijna helemaal door de mast samen met de LED draadjes. Net onder het seinblad is een 6 mm lange uitsparing in de zijkant van de mast gevild waarin de trekstang - met een paar haakse bochten verbogen - precies op en neer kan bewegen. Het seinblad scharniert om een N schaal railspijkertje, simpel maar doeltreffend. Het maken van het draaipunt van de dubbele seinbladen van het treinorder sein was wat lastiger....het draaipunt ligt onder het verlichtingspunt en de draadjes van de



LED moeten dus langs dat "asje". Gelukkig vond ik een 6 mm lang 0,6 mm doorsnede messing boutje met moer.....echt minuscuul. De grootste klus van het bouwen van het sein is dat moertje op dat boutje krijgen/draaien..... De beide trekstangen lopen hier net buiten langs de mast, conform prototype.

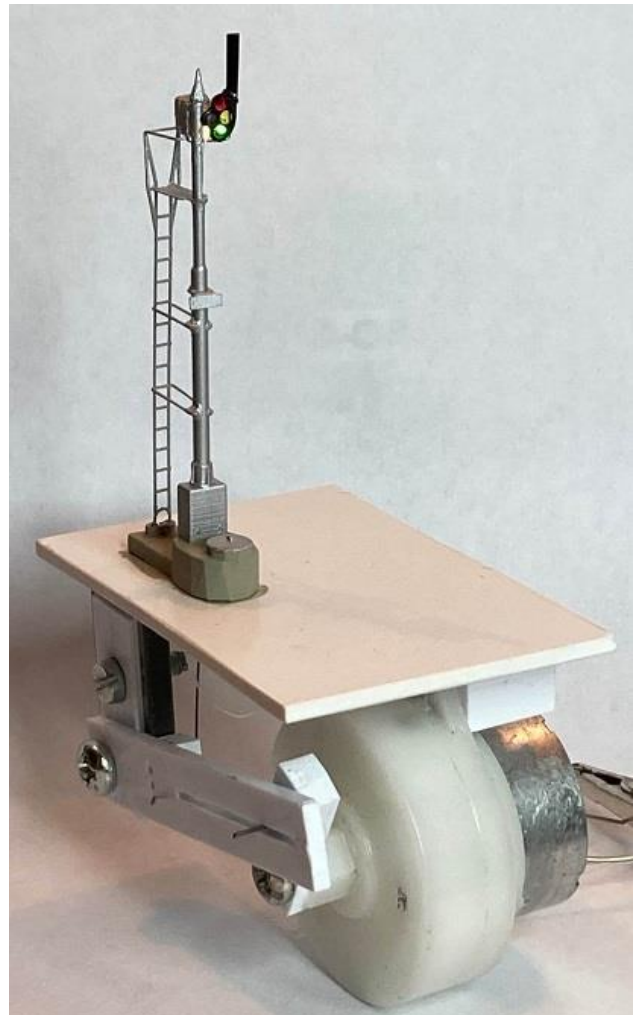


De gekleurde lenzen maken was ook nog een dingetje. Per saldo heb ik iemand gevonden die met een lasersnijder een 0,2 mm dik stukje helder plastic plaat heeft bewerkt precies in de vorm van het stukje seinblad waar de lenzen in zitten. Met een heeeeeeeel klein beetje Bisonkit (ACC werkt niet) lijm ik dat stukje perspex achter op het seinblad en met permanent markerstiften kleur ik de lensopeningen rood, geel en groen.

Van een simpel stukje 2 mm styreen plaat maak ik de basis. Mast met ACC erbovenop gelijmd en eronder met wat styreen plaatjes een motor ophanging en eenvoudige hefboom/excentriek. In de eerste serie was de afstelling van de aandrijving wat lastig maar in de tweede serie heb de ophanging van de hefboom makkelijk verschuif- en fixeerbaar gemaakt waardoor afstelling nu een fluitje van een cent is.

Het geheel (zonder seinblad) wordt eerst met een primer gespoten. De mast verf/spuit ik daarna aluminium, de mastvoet verf ik met een kwastje in beton kleur. De seinbladen maak ik zwart met een permanent marker; verf hecht minder goed op het 0,125 mm dikke RVS seinblad en een eventuele kleine beschadiging van de kleur is met de stift makkelijk bij te werken.

De bediening is heel simpel gehouden. Een moment schakelaar indrukken zorgt dat de motor gaat lopen. De draaisnelheid is zo langzaam en de motor stopt zo snel dat er voldoende tijd is om de schakelaar los te laten op het hoogste of laagste punt. Een handige elektronica wizzard kan natuurlijk ook een arduino/servo aandrijving maken (is al gedaan door kopers) maar dat is weer wat duurder..... en niet iedereen wil dat, ga ik van uit.



Klinkt als veel werk maar alles bij elkaar genomen valt het wel mee. Het levert wel markante SANTA FE seinen op die heel lang operationeel zijn geweest.

Op [WWW.ATFNSCALEMODELS.COM](http://WWW.ATFNSCALEMODELS.COM) staat meer info. Zie ook op Youtube [https://youtu.be/OPAsP-f0\\_S8](https://youtu.be/OPAsP-f0_S8) en <https://youtu.be/wOyhwMfihj0>

Dirk Jan Blikkendaal

**Leeswijzer:**

Het volgende artikel kan schokkend zijn voor modelspoorers naar Noord-Amerikaans voorbeeld zowel van onder als boven de achttien, kan grof taalgebruik bevatten en voor sommige tot angst gevoelens afgrijzen leiden. Waar mogelijk is het artikel aangepast en gecensureerd om de schadelijke gevolgen te beperken. De auteur kan niet verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen van het lezen van dit artikel.

**Verandering van spijs doet eten**

De afgelopen 19 jaar heb ik mij qua modelspoorhobby alleen bezig gehouden met Amerikaans N-spoor binnen de PH&LF. Een geweldige ervaring qua bouw maar zeker ook het sociale aspect. De modelspoor hobby zelf is echter bij mij al veel ouder en start eigenlijk al voor mijn geboorte in Zweden doordat mijn vader (eerste waarschuwing voor taalgebruik en angst gevoelens!) Märklin h0 spullen had. Zelf in de jaren '70 met mijn eerste wagon (volgende waarschuwing!) een Duitse Dortmund Union bierwagon het Märklin tijdperk ingestapt. Door de jaren '70 en vooral '80 heen werd de vloot uitgebreid en werd op zolder in Haarlem een leuke modelbaan gebouwd naar Deutsche Bundesbahn in de jaren '60 als voorbeeld. Daarbij meteen de eerste ervaring met module bouw opgedaan aangezien een deel van de baan op zolder uit modules bestond. Naarmate de leeftijd richting 20 jaar ging werd de modelspoorhobby interesse en daarmee activiteiten minder.



Een deel van de Märklin modelbaan eind jaren tachtig.

Tot begin deze eeuw mijn broer Hans (Wiki) een test module had gebouwd met Noord-Amerikaans motief in schaal N, analoog gelijkstroom. Binnen circa een jaar zag mede daardoor de PH&LF op 6 juli 2001 het daglicht. De afgelopen 19 jaar dus daar de focus op gehad.

Maar ik merkte dat er na 19 jaar bij mij wat geestelijke Amerikaans N-spoor en ook wel wat PH&LF "slijtage"

optrad. Tegelijkertijd merk ik dat met het ouder worden herinneringen een steeds grotere rol gaan spelen. Het is leuk en fijn op bepaalde tijden en omgevingen terug te kijken. Door de jaren heen heeft bij mij (maar ook bij Hans Wiki) het idee van een (waarschuwing!) Zweedse modelspoorbaan in h0 gespeeld. Daarbij zelfs de gedachte aan Zweeds smalspoor. Dat laatste komt door het feit dat er vlak in de buurt waar wij in Zweden woonde de [Stockholm Roslagens Järnvägar](#) (SRJ) liep. Dit is overigens de eerste geëlektrificeerde passagiers spoorlijn ter wereld!

Door de focus op de PH&LF kwam het er niet van om daadwerkelijk een Zweedse modelspoorbaan te realiseren, tot september 2019 althans. Op Shapeways kwam ik een leuk kapje van een Zweedse smalspoor lok tegen. Daarvoor had ik al eens plannen uitgetekend voor een kleine tentoonstellingsbaan. Het moest diverse voor mij typische Zweedse elementen bevatten. Vandaar dat als één van de eerste projecten gestart werd met de bouw van een..... Stoomboot. Deze moet namelijk één van de belangrijke onderdelen worden van het baantje maar was voor mij ook mogelijk het lastigste onderdeel om geheel zelf te maken. Uiteindelijk is dat nog best aardig gelukt, al zeg ik het zelf.



Model van een klassieke Waxholm boot.

Aangezien het zeer lastig, eigenlijk bijna onmogelijk, is om Zweeds materieel in h0m (12 mm smalspoor) van de plank te kopen dient er dus ook zelf materieel gebouwd te worden. Dat is inmiddels gevorderd tot één passagiersrijtuig en een stoomlokkap dat op een TT onderstel van een Baureihe 58 van de DB is gezet. Wel werd de motor door een beter lopend exemplaar vervangen.



De zelf gebouwde kap voor een tenderstoomlocomotief.



Eén van de vele scratch built stadsgebouwen.

Het scratch bouwen van o.a. gebouwen geeft een wat meer eigen sfeer dan het gebruik van bouwpakketten en daarom worden ook (bijna) alle gebouwen (en boot) zelf gemaakt, hoofdzakelijk uit styreen.



Een Volvo Amazon geparkeerd voor de goederenloods.

Wat is nu de link naar Amerikaans spoor (gezien de club en de meeste inhoud van de nieuwsbrief)? Het is even zoeken maar er zijn ook heel veel Zweden in de 19e en 20e eeuw naar de VS geëmigreerd. Als je naar

de bouw van de huizen in b.v. New England kijkt zie je hetzelfde soort huizen als op het Zweedse platteland. Uiteraard komener ook houten huizen in de bekende Zweedse Falunrode kleur die je ook wel in de VS ziet.



Een bouwval in model.

Door dit project heb ik weer nieuwe energie gekregen en ik hoop de komende twee jaar ook weer een nieuwe set Amerikaanse N-schaal modules te gaan bouwen. Dit heeft echter wel als consequentie dat ik ook een aantal modules (mogelijk) gaat ontmantelen tenzij er geïnteresseerden zijn voor overname om deze modules in stand te houden.

Lars-Erik Sodenkamp

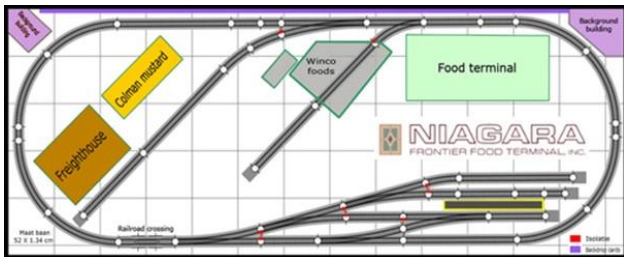
## Niagara stand al one layout 2.0

Na de hele zomer op de rangeerbak 'Niagara' te hebben gereden en uiteindelijk veel van de mogelijkheden qua rangeren had uitgeprobeerd ontstond er toch een knagend gevoel. Het niet kunnen rijden met m'n meeste treinen omdat we (de PHLF) door dat Coronageduvel niet meer op beurzen staan. En mijn grote baan ligt ook stil. De elektra is geplaatst maar rijden is er nog niet bij. M'n andere modelspoorclub is al maanden gesloten (veel leden op leeftijd, net als ik en bang voor Corona) En hun hulp heb ik echt nodig, want het is complexe materie, rijden via Itrain.





Enfin, op de rangeerbaan was een eenvoudig rondje rijden niet mogelijk. Dus besloot ik de koe bij de horens te vatten en heb ik de sloophamer gepakt. Eerst natuurlijk voorzichtig de scenery eraf gehaald natuurlijk, en daarna de bodem en de zijwangen vervangen voor bredere exemplaren. De oude rangeerbak was slechts 40 cm breed.



De nieuwe bak is 52 cm, precies genoeg om de één na kleinste straal van KATO op kwijt te kunnen en daarmee eenvoudig rondje te kunnen rijden. Ik heb tevens (goed tip van Baakie M) een omlooptrook in aangebracht waardoor de speelmogelijkheden groter zijn geworden. Ook nieuw is dat je vanaf achter nu twee sporen op kunt rijden met goederenwagons.



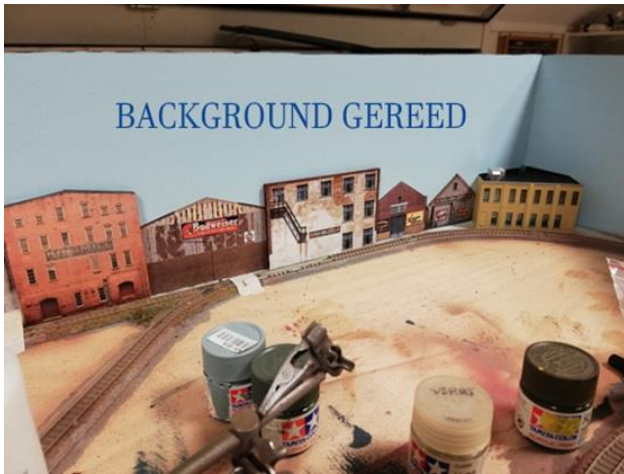
De gebouwtjes heb ik hernoemd, zo is het grote distributiecentrum nu 'duck egg green' in plaats van zacht geel. Die kleur heb ik toegepast op het andere gebouw, zij het dat ik mosterdgeel heb gebruikt en er een overslaglocatie voor Colmans mosterd van heb gemaakt.



De background heb ik ook opgevuld met gebouwtjes, dat vond ik wel zo mooi, omdat er treinen langs rijden en het geheel er wat gelikt uit doet zien. Maar eenvoudig was het niet, want de meeste foto's van gebouwen staan er niet recht op, dus met Photoshop druk in de weer geweest. En ik moet zeggen dat het resultaat wel tof is. Om diepte te suggereren heb ik om en om foto's op het achter panel geplakt en andere eerst op foamachtig piepschuim van 6 mm dik. En omdat ik nog een schoenendoos vol met raampjes, deurtjes e.d. heb, zijn er in de beide hoeken door mij twee kleine gebouwtjes geplaatst, gemaakt uit plastic plaat en dus voorzien van rommel uit die schoenendoos.



Rijden op de baan gaat super (wat is KATO toch top spul) en ik kan nu ook met mijn coaches een rondje rijden want ze gaan gemakkelijk door de bochten heen.



Het is geen gezicht, ik weet het maar het gaat om het idee, een rondje te kunnen rijden. De bedoeling is dat in de kerstvakantie de scenery teruggeplaatst gaat worden en het strooi en verfwerk wordt afgerond. In een volgende nieuwsbrief zal ik natuurlijk het eindresultaat met jullie delen.

For now, greetings!

Dude (Rob Spitters)

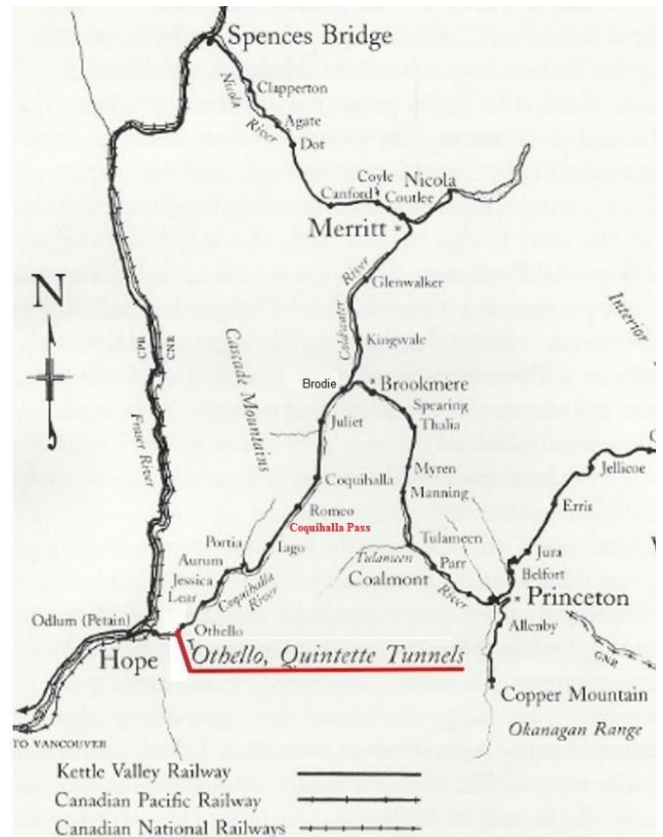
## De Othello tunnels

Vorig jaar zomer bezocht ik West-Canada. Tijdens de voorbereiding van de reis had ik al het één en ander gelezen over de Kettle Valley Railway. Een deel van onze reisroute liep parallel met de voormalige Kettle Valley Railway spoorlijn. De voormalige spoorlijn van de Kettle Valley Railway kende enkele spectaculaire stukken en één daarvan zijn de Othello tunnels of Quintette tunnels.



Doorkijk door drie tunnels.

De bouw van de spoorlijn begon rond 1910 en op 31 mei 1915 begon de dienst over het grootste deel van de spoorlijn. Alleen was de Coquihalla Pass, gelegen tussen Brodie en Hope, nog niet gereed. Dit was één van de kostbaarste delen van de gehele lijn. Bij de bouw van de spoorlijn door de Coquihalla Canyon werd door de hoofd ingenieur Andrew McCulloch besloten om de spoorlijn in een rechte lijn parallel aan de canyon aan te leggen. Daarvoor was het noodzakelijk om 5 korte tunnels en 2 bruggen de bouwen. Omdat de tunnels in de nabijheid lagen van het station Othello worden deze ook wel de Othello tunnels genoemd.



De spoorlijnen tussen Hope, Spencer Bridge en Princeton.

De spoorlijn over de Coquihalla Pass werd dan ook een jaar later in de zomer 1916 geopend. Het grote voordeel was dat deze route tussen Brodie en Hope slechts 85 km lang was in vergelijking met de omweg via Merrit en Spencer's bridge van 230 km. Helaas waren er ook enkele nadelen aan de route via de Coquihalla Pass zoals de heftige sneeuwval in de winter van gemiddeld tussen de 10 en 13 meter per jaar. In de winter 1945-46 viel er zelfs 16,3 meter sneeuw! Daarnaast waren er regelmatig aardverschuivingen en had de westhelling een stijgingspercentage van 2,2%.



Vanaf de jaren zestig werd het verkeer over Kettle Valley Railway minder en het laatste deel ten westen van Penticton is in 1989 gesloten. De Coquihalla Pass was echter als eerste deel al in november 1959 gesloten na een grote aardverschuiving.



De eerste tunnel.

Tegenwoordig is de spoorlijn door de Othello tunnels een wandelroute. Vanaf de parkeerplaats volg je het pad naar de Coquihalla-rivier. De voormalige spoorwegbedding is vlak en gemakkelijk te bewandelen. Spoedig kom je bij de eerste tunnel en gaat het pad de donkere tunnel door. Na tweede tunnel gaat de route over een brug waar de Coquihalla-rivier door de rotsachtige kloof beneden raast.



Van dichtbij blijkt hoe hoog de spoortunnels inwendig zijn.



Eén van de twee bruggen over de Coquihalla rivier.

Vervolgens komt tunnel 3. Deze derde tunnel bestond oorspronkelijk uit twee korte tunnels die later met een kort betonnen lawine galerij (window) met elkaar verbonden zijn. Feitelijk is de naam Quintette tunnels dan ook niet meer juist.



De tunnel met de "window".



De tweede brug over de Coquihalla rivier.

Dan volgt wederom een brug over de Coquihalla-rivier. Nadat je door vierde tunnel bent gelopen, eindigt de Othello Tunnels-route abrupt, hoewel het pad helemaal doorgaat naar de stad Hope.



De vierde en tevens laatste tunnel van de Othello tunnels richting Hope.

De omgeving is ook gebruikt voor een aantal films. Het meest opvallende was Rambo First Blood, waar de klif boven tweede tunnel werd gebruikt in de spectaculaire klifsprong. Andere films die scènes rond Othello Tunnels hebben gefilmd, zijn Fire With Fire, The Adventures of Yellow Dog en Shoot To Kill.

Hans Sodenkamp

## 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. Je zou het haast vergeten maar begin dit jaar was er nog geen sprake van Corona in Nederland. Daardoor kon bijvoorbeeld RAIL 2020 gewoon plaats vinden. Daar was deze bijzonder fraaie Amerikaanse modelbaan "North 9th street Brooklyn".



De modelbaan is gesitueerd ergens in de jaren dertig van de 20<sup>ste</sup> eeuw.



Voordat de coalhopper geleegd worden de laatste nieuwtjes besproken.



Een klein rangeerlocje gaat de lege hoppers naar de barge rangers.



Er is niet alleen sprake van stoom maar ook zijn er nog wagens die worden getrokken door paarden.

## The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Apeldoorn Klusweekend, winter 2021
- Aalten, 29-30 mei 2021
- Rijswijk, 24-26 september 2021
- Derby, eind oktober 2021

## PH&LF Guidelines

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: 07.15.76, 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



Nu bijeenkomsten en beurzen niet mogelijk zijn helaas is mijn modelspoor aandacht verlegt naar een modelbaan thuis. Zo als ik vorig jaar (zie nieuwsbrief 60) al

melde ben ik, naast HO, nog steeds bezig in schaal-N. Al langere tijd heb ik het idee om de modules ook voor een thuisbaantje te gebruiken. Het is tenslotte jammer dat die modules alleen een paar keer per jaar worden gebruikt en voor de rest van het jaar stof liggen te vangen en dit jaar is dat helemaal het geval!

Mijn modules Jasperburg & Kingstreetcurve vormen, samen met de module set New Eastbrook van Lars-Erik, een groot deel van mijn thuisbaantje. Er ontbreken slechts drie hoekmodules. Eén daarvan wordt door Lars-Erik gebouwd en ondertussen ben ik met één van de ander hoekmodule bezig. Door zijn plek in de modelspookamer is dit alleen geen module die bruikbaar is op een beurs.

De gebouwen op deze hoekmodule zijn daarentegen wel bruikbaar voor op een andere nog te bouwen module.

Het geheel begint inmiddels al aardig vorm te krijgen. Dat is mede te danken aan het ontbreken van modelspoorbeurzen. Zo zie je maar: "elk nadeel heeft zijn voordeel". ☺

Hans Sodenkamp