

Nieuwsbrief



Jaargang 14 Nummer 49, December 2014

THE SWITCHING YARD

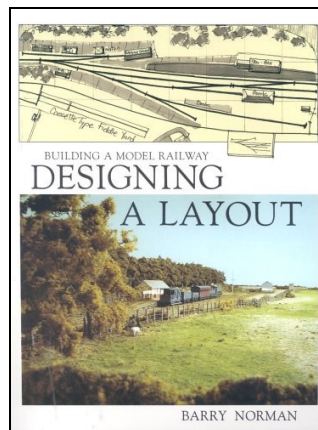
Strooimateriaal anders bekeken	1
Kingstreet update II	2
Weer een vaste modelbaan (deel I)	4
NMRA British Region Conventie in Bournemouth	5
Amtrak GE Dash 8-32BWH	8
De PH&LF-fotogalerij	9
The Timetable	9
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

Strooimateriaal anders bekeken

Strooimateriaal, welke spoorbaan is er niet mee bekleed? Graskleuren, mos- en in sommige gevallen rechtop staand vegetatie - gecreëerd met een NOCH begrasser of zelfgemaakte, omgebouwde vliegenmepper en zeef (zie hiervoor de oudere nieuwsbrieven).

De meeste clubmembers weten dat ik in een grijs verleden 'English' reed. Mijn spoorbaan was een op 'Albion'-leest geschoeide layout en daar reden ipv GP'-s machtige Deltics, class 40's and DMU's. Maar omdat er vrijwel niets te koop is qua scenery (de Engelsen maken alles zelf) ben ik geswitcht naar US en bij de PH&LF terecht gekomen medio 2005. Feit blijft dat Engelsen creatiever zijn als het gaat om het maken van natuurgetrouwe landschappen, ingegeven door- zoals eerder aangegeven- het gebrek aan kant en klaar materiaal. Een mooi voorbeeld wat men met simpele middelen kan doen is de baan van Barry Norman (Petherick). De baan bestaat voornamelijk uit weilanden en akkerbouw. Barry is een autoriteit op het gebied van RR modelling en heeft diverse boeken op zijn naam staan. Zo heeft hij in de loop der jaren een aantal technieken ontwikkeld die ik in dit stuk zal belichten. Ik zou zeggen; doe er uw voordeel mee.

Waar vooral mee gewerkt wordt is 'surgical lint' en 'carpet underfelt'. Beide een pluizig materiaal die goed zijn te kleuren. Het lint zorgt voor een regelmatige laag graseffect terwijl het 'felt' een wat meer ruig effect geeft.



Aan de slag met lint.

Surgical lint is een absorberend verbandmiddel met een gladde en een pluizige kant. Het is wit van kleur. Dus eerst is het zaak om een grondkleur aan te brengen. Zelf doe ik dat met textielverf, te koop bij elke drogist, van het merk Dylon. Ik gebruik als ondergrond groen (Dylon nr. 34, olijf). Na voldoende droging moet de pluizige kant met een dun laagje houtlijm op de ondergrond worden aangebracht. Let op, niet teveel, want na droging moet de textielzijde eraf kunnen worden getrokken. Het effect is dan een groot aantal rechtop staande pluisjes. Ze zijn makkelijk te kleuren met waterverf. Ik gebruik een mengsel van sapgroen, hookergroen en eventueel aangevuld met dark en burnt sienna en burnt umber. De beschrijvingen staan op de tubes, voor jullie denken: waar heeft die Dude het over? Het mooiste effect heeft het aanbrengen van kleuren dmv een airbrush, maar die heeft niet iedereen. Met een kwast gaat ook, trust me! Als daardoor het gras plat gaat liggen kan het eenvoudig weer rechtop worden gezet met een nagelborsteltje.

Kleurvarianten worden veroorzaakt door geografische positie:

- Lage ligging, vochtig, dus donkergroene kleuren.
- Hoge ligging, droog, gelig.
- Onder bomen en hekken: kaler en platgetrapt door b.v. vee of mensen.

Kijk dus goed 'rond' op de locaties die je na wilt bootsen op je baan, want in Canada groeien naald- en loofbomen, daar voert groen de boventoon. Die zul je in de Sierra niet vinden, daar zijn geel, bruin en rood de hoofdkleuren.

**Hoe werkt het ondertapijt (underfelt)**

De wijze van aanbrengen is bij ondertapijt iets anders. Ondertapijt werd vroeger veel gebruikt, voor de komst van de groene zachtboardplaten. Underfelt is gemaakt van afval, restproducten en bestaat uit twee lagen met een kunststof netwerk ertussen. Allereerst moet het grove vilt worden los geplukt van het net. De grote ruige plukken worden dan in ruime lagen houtlijm op de ondergrond geplakt. Het geheel ziet er dan een beetje raar uit, maar dat gaan we snel veranderen. Na voldoende droging worden alle loszittende delen er af getrokken. En omdat het afvalmateriaal is moeten de soms vreemd gekleurde dickere draadjes ertussen uit worden geknipt. Het resultaat gaat er nu al aardig op lijken. Na het kleuren, net zoals bij het lint beschreven, kan er nog eens een plukronde volgen. Eventueel met een priem de plukken loshalen. De verwijderde resten zijn nu groen en kunnen hergebruikt worden. Ze zijn uitermate geschikt om bij paaltjes en hekwerken het wat lagere gras weer te geven. Als het werkveld kale plekken oplevert, kun je ze eenvoudig opvullen door nieuwe plukken aan te brengen. Hierdoor ontstaat ook variatie. Om het helemaal af te maken kun je een gelige waas aanbrengen. Lang gras is nu eenmaal vaak dood aan de uiteinden.

**Wat kunnen we nog meer gebruiken?**

Het kan zijn dat bovenstaande materialen slecht of zelfs niet verkrijgbaar zijn in Nederland. Al is het wel zo dat als je even zoekt meestal wel geluk hebt. Zo heb ik een strook ondertapijt kunnen bemachtigen door het aan een van de meubelstoffeerders hier in Delft te vragen. En oude huizen liggen er vol mee. Geef je ogen eens de kost als een woning gesloopt wordt en neus eens in de containers voor de deur. Grote kans dat je een flink stuk vindt waar je voor de rest van je leven genoeg aan hebt. Loop ook eens een winkel binnen waar ze spullen verkopen om poppen te maken. Men gebruikt namelijk vals en hennep om poppenhaar van te maken. Gezien de resultaten vraagt het idee om met pluizige en viltachtige materialen te gaan werken wat experimentjes.

'Surgical lint' is hier echter gewoon verkrijgbaar in de Nederlandse apotheken en wordt verkocht als Engels pluksel. Het materiaal in Engeland is iets pluiziger en is ook goedkoper. Bestellen via internet is dus ook een optie. Doe eens gek en probeer zelf ook eens andere pluizige stoffen, watten bijvoorbeeld. Ruige viltsoorten, denk hierbij aan van die kleine stukjes stof die men op broeken pleegt te naaien, voldoen ook uitstekend.

En een product waar zeker aan te komen is (loop een willekeurige GAMMA maar eens in): loodgietershennep. Barry maakt daar korenvelden van, maar wij kunnen plukken ervan op de bovenstaande manieren van verwerken. Anyway, zelf iets fabriceren is niet alleen leuker, het spaart ook geld uit, zeker gezien de bedragen die sommige firma's durven vragen voor hun stroigoed. Aan de slag dus!

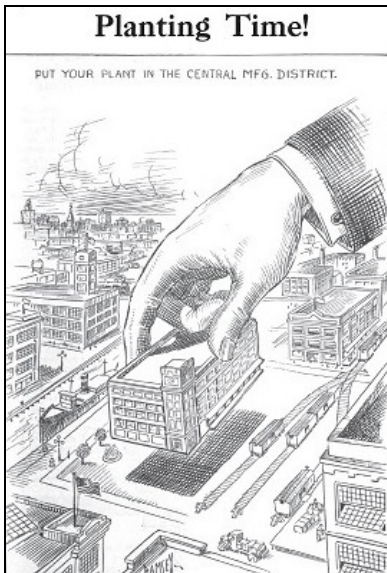
Rob 'dude' Spitters

Kingstreet update II

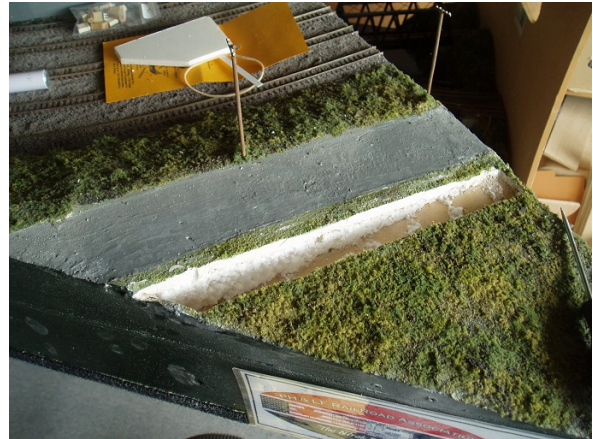
In de vorige nieuwsbrief maakte ik al melding van de aanpassingen aan een gebouw op de Kingstreet module naar aanleiding van een tip van Tom Johnson om regelmatig kleine aanpassingen aan te brengen waardoor de modelbaan (of module) blijft boeien.



Dit keer een wat ingrijpende aanpassing aan de Kingstreetcurve hoekmodule. Sinds de bouw van de module is er een braakliggend stukje land. Daarvan was altijd al de bedoeling om daar later iets op te bouwen maar door de crisis was er tot voor kort geen projectontwikkelaar voor te vinden.



Daar is dus inmiddels verandering in gekomen. Geïnspireerd tijdens een bezoek aan Chicago kwam ik de gebouwen tegen van het "Central Manufacturing District". Eén van deze grote bakstenen fabrieksgebouwen paste goed op het braakliggende terrein.



Na wat graafwerk op de module kon de bouw van deze fabriek beginnen. Omdat ik nog wat modulaire DPM-delen had heb ik die gebruikt voor de begane grond. De toegepaste kolommen bepalen het stramien van de bovenliggende verdiepingen. Ook de karakteristieke hoeken passen mooi in het geheel zoals ook in het grote voorbeeld te zien is.



Door de grote ramen kun je wel naar binnen kijken en daarom heb ik op de verschillende verdieping vloeren en kolommen aangebracht. Tot slot is het gebouw natuurlijk wel nog gewheatert waardoor het gebouw wat verweert karakter heeft gekregen.

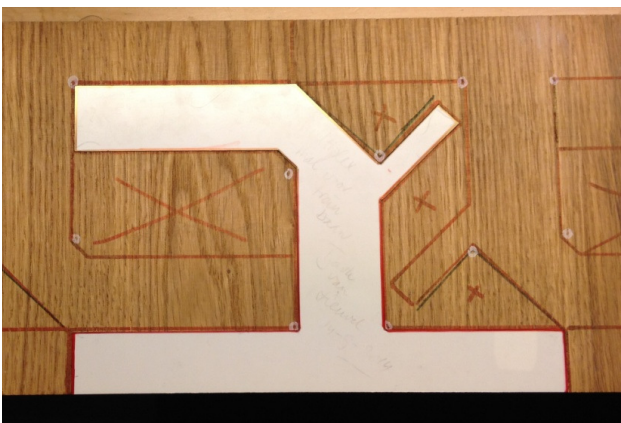


Daarmee is een al jarenlang braakliggend stuk van de module nu dan eindelijk opgevuld en zijn interessante doorkijkjes ontstaan. Daarmee is de module weer geüpdatet.

Hans Sodenkamp

Weer een vaste modelbaan (deel I)

Zoals veel van onze leden, was ik ooit begonnen met modeltreinen op schaal H0. De locomotieven waren de bekende Duitse diesels van Fleischmann en Roco. Na mijn eerste bezoek aan familie in de USA (1990) veranderde mijn interesse naar de geweldige Amerikaanse diesels. Toen een schaars H0-product op de Nederlandse markt. De betaalbare Athearn locomotieven uit die jaren waren een prachtige aanvulling, maar de rijeigenschappen waren toch niet hetzelfde. Dat veranderde na de aanschaf van mijn KATO C44-9W, tijdens een trip naar Seattle. Die locomotief kon alles trekken over mijn vaste baan op de vliering, met hellingen van 2 tot 3 procent. Nadat ik lid van de PHLF werd, was mijn aandacht gericht op schaal N. De vaste baan werd afgebroken en al het materieel opgeborgen, om fris aan de slag te gaan met de eerste Ntrak module.



De multiplex vorm, die aan de balken wordt gemonteerd

Veel jaren later blijkt dat door leden naast de N-schaal treinen ook wel H0-USA-modellen worden aangeschaft.

Op een van de laatste DI-WO-DO avonden in Leiden kwam de Dude met zijn time-saver bakkie. Alles in H0 en digitaal. De ideale kans om mijn KATO Dash9, die inmiddels een decoder heeft, eens uit te proberen onder code 03. Het liep prachtig. Een reden om weer eens in de oude dozen te duiken.



Gemonteerd frame voor de boven- en onderbaan.

Tijdens het inventariseren en ordenen van de spullen is het plan geboren om een speciale vaste baan te maken op zolder. Een 'testbaan' voor H0, maar tegelijk ook een voor schaal N, met de mogelijkheid om een PHLF-module te integreren voor een test of een 'upgrade'. Ook het rollend materieel kan dan eens meters maken.

Het nieuwe ontwerp gaat niet meer uit van een tafel of een open frame, maar een hangende potenvrije oplossing. Het geheel is opgehangen aan de dakbalken, ongeveer een meter boven de vloer. De sporenplannen vormen een gesloten ovaal, met een totale lengte van ca. 12 meter. Het frame dat ik hiervoor gebruik heeft een zodanige vorm dat het mogelijk is om bovenop een H0 baan te maken en 15 cm lager een N baan van maximaal 20-25 cm breed aan te brengen (zie foto). De afstand tussen de steunen is ca. 60 cm.



De ovaal is vrijwel overal dubbelspoor.



Het landschap is hier minder belangrijk dan op de club-modules, maar het moet wel mogelijk zijn om de voorraad locs en wagons eens uit te testen op een lange baan met rangeersporen. Uit de voorraad rails en wissels heb ik uiteindelijk gekozen voor de slanke elektrische ROCO wissels, en veel flexibele rail. De bochtstraal is zo groot mogelijk gekozen, maar wordt gelimiteerd door de ruimte achter de CV ketel.

De stroomvoorziening voor de locs is in principe Digitrax, omdat ze dan zeer langzaam kunnen rijden. Maar na het beoordelen van het rollend materieel heb ik besloten toch een paar fraaie combinaties Europees te behouden, die nog analoog rijden. Met het gebruik van de oude trafo's zijn daarom ook wat blokken in de baan aangebracht, die stroomloos gezet kunnen worden. Omdat ik van lange goederentreinen houd zijn de blokken 2 tot 3 meter groot.



Enkelspoor achter de CV ketel.

De realisatie van de baan kost toch veel meer tijd dan ik had ingeschat. Daarom komt in deel 2 (volgende nieuwsbrief) de N-baan aan de orde. Een baan die ook geschikt wordt gemaakt voor highspeed treinen. En zolang ze nog nauwelijks in de USA rijden, oefen ik met een Japanse Shinkansen N700 op schaa snelheid 260 km/u. Echt cool.

Tjark van Heuvel

NMRA British Region Conventie in Bournemouth

Op 16 oktober was het weer zover, we stonden weer klaar voor ons jaarlijkse tripje naar de NMRA conventie. Net zoals in 2011 was ook dit jaar de conventie weer in het Carrington House in Bournemouth. Maar goed, eerst moesten we in Bournemouth zien te komen. Rond 19.15 vertrokken we vanuit Soest naar Hoek van Holland om

daar de boot naar Harwich te nemen. Dit keer zouden we echter niet alleen de overtocht doen. In Hoek van Holland hebben we Dirk Jan Blikkendaal (oud N Scale Unlimited lid) van het station opgehaald want Dirk Jan wilde mee naar Bournemouth om op de swap meet een (zo groot mogelijk) deel van het nalatenschap van Maarten Vis te kunnen verkopen. Ben ik blij, dat we redelijk light aan het reizen waren, want de tas met modellen van Dirk Jan was fors, maar gelukkig paste het allemaal in de kofferbak.



Saw Pit Creek is één van de banen op de conventie

De overtocht ging zoals gebruikelijk voorspoedig en na een goed ontbijt werden we rond 6.40 van de boot 'gegooid'. Daarna de rit naar Bournemouth ingezet. Het eerste stuk in het donker, maar gelukkig werd het al gauw weer licht. De reis ging heel voorspoedig mede ook omdat we ondanks de tegenwerkingen van de navigatie de M25 via de noordzijde namen. Wat dat betreft zijn navigatiesystemen nog echt niet intelligent. Waarom deze ons via de zuidelijke kant van de M25, richting een file (!) wilde sturen is mij nog steeds een raadsel.

Maar goed, we kwamen rond het middag uur in Bournemouth aan bij het Carrington House hotel. We vonden zelfs een perfecte parkeerplaats recht voor de ingang. Zoals gezegd was dit niet de eerste keer dat we in dit hotel zaten, maar het was er zeker niet beter op geworden. Eigenlijk is het vergane glorie. Hoe erg het was, kwamen we later pas achter. Ik ben in ieder geval blij, dat de NTRAK conventie altijd in het Trouville hotel is. Misschien niet zo luxe, maar in ieder geval wel goed en schoon.



Omdat we nog niet meteen de kamers op konden hebben we eerst in de grote zaal rond gekeken. Het grote voordeel van het Carrington House hotel is dat ze een grote zaal hebben waar alle modelbanen en handelaren in kunnen staan. Alleen de modelbouw wedstrijd, de swap meet en de clinics werden ergens anders gehouden. In de grote zaal kwamen we meteen al Neal Carnaby van Neals N gauging tegen met onder meer de nieuwe H2a hoppers van BLI voor Hans 'Wiki' Sodenkamp.



De Black Diamonds waren bezig een 'monster' N schaal baan op te zetten. Ik geloof dat de baan uit wel 50 modules bestond en die waren allemaal uit de Midlands meegekomen. Het was een hele kluit om deze baan op te zetten en achteraf gezien een (te) grote kluit om hem betrouwbaar te krijgen. Onze ervaringen met de Black Diamonds banen is altijd, dat al ons materieel nagenoeg feilloos over hun baan kan rijden, maar dit weekend is dat helaas niet het geval. Uit de gesprekken kwam naar voren, dat enerzijds het aantal modules een probleem was en anderzijds het feit, dat tot het laatst nog aan modules gewerkt was. Hierdoor waren de modules niet getest en een aantal was gewoon niet goed. Gelukkig hebben ze dat zelf ook ingezien en mijn verwachting is, dat hun baan op de NTRAK conventie in maart weer perfect zal rijden. Maar het is goed om hier lering uit te

trekken. Beter iets kleiner maar wel goed rijdend dan iets groots en niet goed rijdend.

Naast de Black Diamonds baan waren er nog veel meer (ca. 10) banen te zien zoals onder meer:

- Horsethief Bridge (N)



- Stout Oak (On30)





"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



- Fulton Terminal (HO)



- Sawpit Creek (HO_{n3})



Zoals ik al aangaf, konden we pas later in de middag naar onze kamer en toen bleek pas goed in hoeverre het hotel vergane glorie was. Er waren allemaal vieze plekken op het tapijt, gescheurde vitrage e.d., maar het toppunt was wel de badkamer. Toen ik even heerlijk in bad lag te relaxen raakte ik heel zachtjes de muur met mijn voet. Meteen verdwenen 2 tegels geheel in de wand. Deze bleek uit (verrotte) gipsplaten te bestaan. Gelukkig konden we onze kamer inruilen en zowaar zag deze er iets beter uit. Gelukkig was het diner 's avonds wel goed.

Op zaterdag was het tijd voor de swap meet. Dirk Jan had een tafel geregeld en wij hadden ook wat spullen meegenomen om te verkopen. En ik kan niet anders zeggen, dat dit boven verwachting ging. De 3 Intermountain SD40-2T's (een prijs uit de N Scale Enthusiast raffle) hadden al gauw een nieuwe eigenaar en ook de Acela was gauw verkocht. Gelukkig liep het niet alleen bij ons goed, maar ook bij Dirk Jan. Zijn koffer was na afloop een heel stuk lichter.



In de middag was er een prima clinic van James Norris over 3D ontwerp en printen. Het gaf mij wel een heel wat beter beeld van de mogelijkheden maar ook van de nadelen. De locatie van de clinics was wel iets wat bij deze locatie hoorde. Men had gewoon een slaapkamer leeg gemaakt voor de clinic. Ik kan wel vertellen, dat het afzien was. De temperatuur steeg met alle mensen in de kamer tot een waar hoogtepunt.

Op het einde van de middag was het nog tijd voor de raffle. Ik weet het niet eens zeker meer, maar ik dacht dat we maar een paar strips hadden gekocht en we wonnen dan ook niets.

De avond was weer voor het gebruikelijke banket waar we aan een heel gezellige tafel zaten. Bij het banket hoort natuurlijk ook alle prijsuitreikingen voor de modelbouw wedstrijd, de bedankjes voor de organisatie van de conventie en alle andere toespraken. Daarnaast werd aan Alain Kap de plakkaat uitgereikt voor het bereiken van zijn Master Model Railroader (MMR). Na het banquet was het borreltijd.

Zondagochtend was er nog steeds tijd voor het rijden op de layouts en het kopen bij de handelaren. Vanaf circa 13 uur werd langzaam aan begonnen met het afbouwen. Rond 15 uur was de grote zaal al bijna geheel leeg met uitzondering van de monster baan van de Black Diamonds. Wat wil je, ca. 50 module afbouwen kost echt wel wat tijd, ondanks het feit dat wij ook mee hielpen. Maar rond 16 uur waren ook zij klaar en konden we in de auto stappen om naar Harwich te gaan. Wel moesten we onderweg de auto van wat 'bird droppings' ontdoen. De parkeerplaats was niet alleen voor ons mooi, maar ook voor de vogels :-)

Na een voorspoedige reis kwamen we rond 19 uur in de buurt van Harwich waar we al snel een leuke pub vonden voor een hapje eten. Een maand eerder hadden we al ontdekt, dat het niet handig was om te vroeg bij de veerboot aan te komen, dat kost alleen wacht tijd zowel bij inladen als bij vertrek de volgende ochtend. Mede ook door onze korte stop bij de pub ging het allemaal vlekkeloos en kwamen we op maandagochtend vroeg in Hoek van Holland aan. Ondanks het hotel was het gewoon weer een heel gezellig weekend geweest. Op naar volgend jaar in Derby en hopelijk met een PH&LF baan want we zijn gevraagd of we voor een van de banen kunnen zorgen bij de conventie in 2015. Maar dat is een apart verhaal.

Marc Starmans

Amtrak GE Dash 8-32BWH

Bij Amtrak diesels denk ik vooral aan de F40PH en de hedendaagse Genesis diesels. De F40PH was jarenlang de gezichtsbepalende diesel van Amtrak gebouwd door EMD.

Eind jaren tachtig ontstond de behoefte aan een opvolger.



Amtrak F40PH in Fort Lauderdale, 30 september 1995.

Halverwege de jaren tachtig had General Electric, naast de "high-power" diesels, een "medium-power" diesel in het programma: de vierassige Dash 8-32B en de zes-asser Dash 8-32C. Van deze laatste versie is geen enkele verkocht maar Norfolk Southern kocht in 1989 45 Dash 8-32B's. Deze is een meter korter dan de DASH 8-40B en voorzien van een 12 cilinder 3200pk sterke dieselmotor.

In 1991 gaf Amtrak General Electric opdracht voor 20 aangepaste Dash 8-32BWH. Tegelijk werd overigens ook de order geplaatst voor de eerste 52 Genesis diesels. Doordat de diesel motor ook de voeding levert voor de trein (HEP, Head End Power) is de effectieve output van de diesel voor de tractie beperkt tot 2700pk (2000kW) als de HEP gebruikt wordt.

De diesels zijn genummerd 500 tot 519 en kregen al spoedig de bijnaam "Pepsi Cans" vanwege hun beschildering met een rode, wit en blauwe kleuren.



Drie Dash 8-32BWH's trekken de Coast Starlight over de San Luis Obispo Pass, California, 11 oktober 1994.

Tegenwoordig worden de Dash 8-32BWH's voornamelijk gebruikt als rangeerlocomotieven in Los Angeles, Oakland, Chicago, Miami en de Auto Train terminals. Af en toe worden ze ook in lijndienst gebruikt om de Genesis diesels te vervangen en de in Los Angeles gevestigde



machines zijn regelmatig te zien in de "Coast Starlight" en de "Pacific Surfliner". De nummers #501 en #502 zijn verkocht aan de California Department of Transportation en worden gebruikt voor de "San Joaquin" en "Capital Corridor".



Amtrak #504 rangeert nabij Chicago Union station, 2 mei 2014.

Wil je een Dash 8-32BWH in actie zien en horen kijk dan naar deze korte video:

https://www.youtube.com/watch?v=5L_0qoZR908&list=UUw2cS2lysYfS2ax2iEc8qFA

Hans Sodenkamp

De PH&LF-fotogalerij

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, modelbaan thuis of modelbanen op tentoonstellingen als ook 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 Eurospoor 2014 van Hans Sodenkamp.



Een "Ten wheeler" staat gereed voor de volgende klus in Mara Harbor.



De Alco C420 #2076 passeert de Interlocking Tower op de City Limits modelbaan.



De fraaie L&N 44tonner rangeert op de modelbaan Flemmingsburg.

The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Nederlandse Modelspoordagen, Rijswijk, 17 en 18 Januari 2015 (alleen deelname door W&S).
- Alkmaar, 14 - 15 maart 2015.
- Derby, Engeland, 23 - 25 oktober 2015.



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



Zo, dat was dus alweer PH&LF nieuwsbrief 49. Net als de caboose is de maand december ook het eind van een jaar, een moment om even terug te kijken naar het afgelopen jaar. Voor mij was 2014 op

modelspoorgebied een jaar waarin mijn module Barnesboro (II), eindelijk, het licht zag. Ook een jaar waarin er veel rollend materieel kwam binnen rijden. Van een B&O mallet tot aan de bijzondere PRR DD-1 en natuurlijk de vele, voornamelijk, goederenwagons.

Dat brengt mij wel bij het volgende punt en dat zijn de modules. Al dat rollende materieel van alle PH&LF'ers vraagt natuurlijk om sporen om over te rijden. Het wordt soms wel vergeten dat zonder inbreng van modules het natuurlijk onmogelijk wordt om te rijden als club.

Gelukkig wordt er door de meeste PH&LF'ers, meestal, wel de benodigde modules meegenomen naar de bijeenkomsten en beurzen.

Tevens worden er nog regelmatig nieuwe modules gebouwd. Zelf ben ik, samen met Rob en Lars-Erik, betrokken bij de uitbreidingsset voor de clubyard. Hopelijk zal die het komende jaar zijn dienst kunnen bewijzen. Ik ben dan ook benieuwd wat het nieuwe jaar ons gaat brengen.

Bij deze wil ik Sandra bedanken voor het kritisch meelesen van de concept-nieuwsbrief ;-)

Hans Sodenkamp