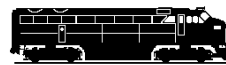


*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 15 Nummer 55, December 2016

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Santa Fe & Santa Fe Southern Railway	1
Treinen in het speelgoedmuseum	2
De Silver Meteor	3
Minatur Wunderland	5
N Gauge show 2016 Leamington Spa	6
Koude overgangen: hoe te doen?	9
AmericaN meeting in Bremen	12
Amerikaans Z-spoor	14
De PH&LF-fotogalerij	17
The Timetable	18
PH&LF Guidelines	18
The caboose	18

THE DEPOT



Daar is die dan eindelijk, de laatste PH&LF nieuwsbrief voor 2016..... of is het helemaal de laatste PH&LF nieuwsbrief? Dat heb ik een tijdje gedacht toen ik geen

kopij kreeg voor deze nieuwsbrief. Gelukkig is dat toch nog goed gekomen dus ik zou zeggen: lezen!

Hans Sodenkamp

SANTA FE & SANTA FE SOUTHERN RAILWAY

Santa Fe is gesticht in 1610 en is de hoofdstad van de staat New Mexico. Het is geen grote stad, met slechts 70.000 inwoners. De stad ligt op een hoogte van maar liefst 2000m! Vorig jaar bezochten we het pittoreske centrum van Santa Fe.



Uiteraard moest daarna nog even het station bezocht worden. Het was even zoeken maar toen kwamen we bij dit kleine kopstation. Het telt slechts vier sporen, twee voor de New Mexico Rail Runner Express en twee voor de Santa Fe Southern Railway (SFS).



De SFS is een shortline, opgericht in 1992. Het begon over een door Atchison, Topeka & Santa Fe Railway afgestoten spoorlijn naar Lamy. Een spoorlijn van 29 kilometer lengte. In eerste instantie werden alleen goederen vervoerd maar later ook passagiers. De zaken gingen niet altijd even goed. Waar in 2004 nog 401 wagons werden vervoerd en in 2007 25.907 passagiers was dit in 2009 gekelderd tot slecht 25 wagons en 12.208 passagiers. Aan het eind van 2012 werden alle vaste medewerkers ontslagen en in 2013 werd er dan ook niets vervoerd.





Op 24 april 2014 werd aangekondigd dat de Las Vegas Railway Express (LVRE) een overeenkomst had met SFS om weer excursietreinen te gaan rijden. Ondanks een succesvol zomerseizoen werd op 26 september 2014 door de LVRE de stekker eruit getrokken. Ook het goederenvervoer werd gestaakt. Sindsdien staat het materieel van SFS werkeloos stil in Lamy en Santa Fe.



De SFS had slechts twee diesellocomotieven, een GP7 en een tot GP16 omgebouwde GP7.

Hans Sodenkamp

TREINEN IN HET SPEELGOEDMUSEUM

De bezetting vanuit de PHLF was matig en na een aanmoedigend mailtje van Baakie M, besloot ik de knoop door te hakken. Daarnaast had ik er wel zin in om in clubverband wat te gaan rijden. Dus op vrijdag een paar koffertjes ingepakt met wagons en locs. Om op zaterdag af te reizen naar het verre Brabant. Viel trouwens nog niet mee de locatie te vinden. Ik was blij mijn Tom Tom te hebben meegenomen, anders had ik nu nog steeds in het land van Fransie Bauer rondgereden vrees ik.

Anyway, vers aangekomen schrokken 'the chair' en Marc Starmans zich een beroerte toen ze tegen mijn stralende hoofd aankeken en togen op een drafje naar de balie om koffie te gaan drinken. Tsja, de vlag ging niet bepaald bij iedereen uit door mijn de acte de présence, maar dat had ik ook niet verwacht. Mijn laatste gezamenlijke grote spoorevenement samen met de PHLF dateert tenslotte uit 2013, in de Fokkerhal te Den Haag, mijn losse rangeerbaan in het bejaardencentrum in Leiden even buiten beschouwing gelaten. Maar gelukkig waren daar ook Peter-Martijn, Baakie M en natuurlijk de onvermijdelijke Wiki die me spontaan op m'n frêle schouders beukten en vroegen of ik nog nieuwe locs aan mijn reeds grote verzameling had toegevoegd. En die had ik! Een babyblauwe GP in

de Rock Island livery, die dan ook gelijk op de baan werd gezet om samen met een lading kolenwagens richting yard te rijden.



Ook mijn in rocket livery (red, black and white) gespoten baby trainmaster kon op de goedkeuring van de heren rekenen en ook deze loc is veelvuldig in de yard aan het rangeren geweest.

Minpunt was wel dat een van mijn steamers de reis vanuit Nootdorp niet geheel schadevrij had doorstaan. Een van de drijfstanden lag los in het speciale luxe doosje en om risico's uit te sluiten – je zult maar een ander onderdeelje verliezen - de doos maar afgesloten en in de tas gedaan. Van de opgestelde baan had ik de keerlus alleen in zijn eerste opzet bewonderd (rails op een groene ondergrond gespijkerd) maar het ding nog nooit afgezien. En ik moet zeggen: petje af! Het instrooiwerk is ronduit geweldig, om stil van te worden. Daar moeten menig uurtje bloed, zweet en tranen in zijn gaan zitten, want niet alleen rijden de locs en wagons er zacht zoevend zonder hobbels, bobbels of haperingen overheen, het oogt ook nog eens fantastisch, met die enorme locloods.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Maar wat ook bijzonder blijft aan het rijden in clubverband is de grote yard. Kom daar thuis maar eens om! Bij mij althans. Na 20 wagonnetjes is het toch echt op, qua lengte. En een breedte van 10 sporen, amazing! En toch steeds passen en meten omdat ondanks de beperkte bezetting de vele rangeersporen toch vaak vol stonden met vracht cargo. Al met al een succesvolle zaterdag, met een minpuntje, niet iedere member had zijn PHLF shirt aan, en wees eerlijk dat is toch een gemiste kans. Want zeg nou eerlijk: wat is er voor het helaas schaarse publiek nou leuker dan een stel 'oudere jongeren', duidelijk in clubkleding gekleed, met treinen bezig te zien.

De Dude

DE SILVER METEOR



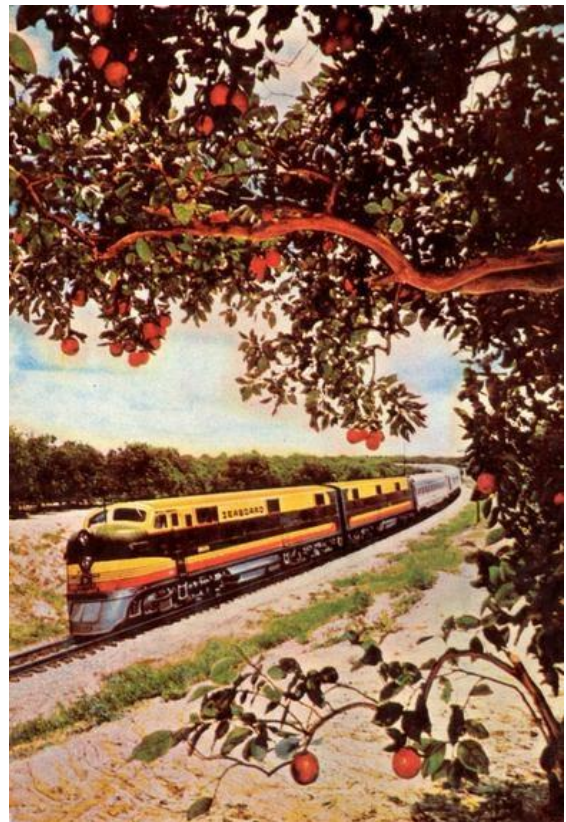
trein begon niet zoals gebruikelijk vanuit het Pennsylvania station in New York maar vanaf het

Een aantal van de bekende passagierstreinen van naam reed over de rails van meerdere spoorwegmaatschappijen. Eén daarvan is de befaamde Silver Meteor en deze rijdt nog steeds!

De Seaboard Air Line Railroad (SAL) introduceerde de Silver Meteor op 2 februari 1939. Het was de eerste diesel-aangedreven streamliner naar Florida. De eerste reis van de

station van de Long Island Railroad op de 1939 New York World Fair.

De trein bestond uit zeven nieuwe door Budd Company gebouwde rijtuigen. De oorspronkelijke reisduur bedroeg 25 uur. De trein reed tussen New York, NY, en Washington, DC op het spoor van de Pennsylvania Railroad. Tussen Washington en Richmond over het spoor van Richmond, Fredericksburg en Potomac Railroad, gezamenlijk eigendom van de SAL en vijf andere spoorwegen. Ten zuiden van Richmond vervolgde de trein over het spoor van de SAL zelf via Raleigh, North Carolina, Columbia, South Carolina, Savannah, Georgia, Jacksonville, Florida en Ocala, Florida. Tot eind jaren zestig splitste de Silver Meteor in Wildwood, Florida. Eén deel reed verder naar Miami, Florida, en het andere deel naar St. Petersburg en Sarasota-Venetië aan de westkust van Florida.



Toen de SAL en concurrent Atlantic Coast Line Railroad (ACL) fuseerden tot de Seaboard Coast Line Railroad in 1967 had dat in 1968 gevolgen voor de Silver Meteor. De Silver Meteor verloor de westkust-sectie en eindigde en begon alleen in Miami. Amtrak nam de trein over toen zij begon op 1 mei 1971.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

*De Silver Meteor in St. Petersburg.*

De trein kent veel afwijkende routes. Zo reed de Silver Meteor tijdens de zomermaanden in 1972 (11 juni - 10 september) door naar Boston en kwam de verbinding naar St. Petersburg terug waarbij de trein werd gesplitst in Auburndale, Florida. Op 30 september 1979 werd de Silver Meteor omgeleid tussen Savannah en Jacksonville over de voormalige route Atlantic Coast Line Railroad, als gevolg van het stilleggen van de oude SAL-route.

Op 31 januari 1984 kwam de verbinding naar St. Petersburg te vervallen. Daarmee eindigde bijna 100 jaar reizigersvervoer per spoor naar deze stad. Per 26 oktober 1986 begon de Silver Meteor te rijden over de oude ACL-route ten noorden van Savannah. De snelste tijd in het Amtrak-tijdperk werd gehaald in 2008 toen de trein 27 uur deed over de reis tussen New York en Miami. Dat is altijd nog langzamer dan in het begin toen de reistijd 25 uur bedroeg tussen de beide steden.



De huidige route van de Silver Meteor tussen New York en Miami is 1389 mijl, 2235 km. De trein begint zijn reis in het Pennsylvania Station in New York en gaat via de North-East Corridor naar Washington, DC. Vanaf daar rijdt de trein over het spoor van CSX via Richmond, Virginia, Fayetteville, North Carolina, North

Charleston, South Carolina, Savannah, Georgia, Jesup, Georgia, Jacksonville, Florida en Orlando, Florida. Tot slot via de zogenaamde Zuid-Florida Rail Corridor van West Palm Beach naar Miami.



De Silver Meteor deelt veel van zijn route met de Silver Star, die in het westen verder loopt door North-Carolina en South Carolina en een omweg naar Tampa, Florida maakt. Overigens maakt de Palmetto gebruik van dezelfde route als de Silver Meteor, maar eindigt in Savannah.

*De ACS 608 trek de Silver Meteor over de NEC.*

De Silver Meteor maakt nu gebruik van de standaard Amtrak lange-afstand single-level rijtuigen: meestal één Viewliner bagagewagon, drie Viewliner slaapwagens, één Viewliner of "Heritage Fleet" restauratierijtuig, één Amfleet cafe-lounge en vier tot vijf Amfleet coaches. Op de North-East Corridor, tussen New York en Washington, wordt de trein getrokken door elektrische locomotieven: tot voor kort AEM-7's maar tegenwoordig door een ACS-64. Ten zuiden van Washington bestaat de trekkracht uit twee GE P42DC diesel-elektrische locomotieven.

Hans Sodenkamp

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

MINATUR WUNDERLAND

Deze zomer waren mijn vrouw en ik op vakantie in Bremen. We gingen een dagje naar Hamburg. Daar kon een tripje naar Miniatur Wunderland niet ontbreken.

Er was een wachttijd, dus konden we pas om 16:00 uur naar binnen. We waren een half uur te vroeg en gingen in het restaurant koffie drinken. Ondanks dat ik er vier jaar daarvoor al een keer was geweest had ik er heel veel zin in. Opeens zegt mijn vrouw: blijf even zitten ik ben zo terug. Toen ze terug kwam was het 16:00 uur en ik wilde naar binnen gaan maar zij had als verrassing voor mij geregeld dat wij konden aansluiten bij een rondleiding achter de coulissen van Miniatur Wunderland. Het kostte wel 15,- euro per persoon meer, maar het was het geld dubbel en dwars waard. Het was echt gaaf.



Wat mij vier jaar geleden echt had verwonderd, was het thema Scandinavië. Hoe varen de schepen, hoe worden ze bestuurd en hoe kan zo'n groot bassin met water gecombineerd worden met de modeltreinen en elektriciteit. Nou, ze lieten zien dat het heel simpel is. In het bassin zit 33 badkuipen vol water en door een airsysteem worden de temperatuur en het water op elkaar afgestemd zodat je geen verdamping krijgt van het water. De besturing van de schepen gaat ouderwets, met radiografisch bestuurd schepen. Er zit achter de schermen iemand die de schepen dus radiografisch bestuurd laat varen, dat is zijn beroep, omdat ze de snelheid van de schepen niet digitaal met elkaar goed konden afstemmen.



Ik vond de rondleiding zeer mooi. Ze lieten echt zien hoe men soms eenvoudig maar wel zeer slim de boel draaiende houdt. Bijvoorbeeld ook hoe ze de vliegtuigen op de modelluchthaven Hamburg laten opstijgen, dalen en taxiën. Dat gaat wel digitaal bestuurd.



Het thema Amerika vind ik niet zo goed uitgekozen. Ze wilden eigenlijk New York namaken, maar kwamen niet uit met de hoogte van de gebouwen. Las Vegas vond ik niet zo mooi gemaakt. En ja Florida, de minst interessante staat van Amerika op spoorweggebied. Maar ze doen het ook voor de jonge bezoekers en die willen veel geluid en licht en snelle treinen. De Grand Canyon was wel zeer mooi maar ze laten alle maatschappijen door elkaar rijden. De Big Boy staat gebroederlijk met een Daylight Express en daarnaast een F40 van Amtrak. Ik vind dat wel leuk. Onlangs op de club kreeg ik te horen dat één maatschappij of gebied realistischer is, maar als de profies bij Miniatur Wunderland daar niet naar kijken doe ik het ook niet. Nee even alle gekheid op een stokje, ik kan niet kiezen tussen mijn Amtrak F40, of mijn Big Boy, of mijn GG1



van de Pennsylvania Railroad. Dus daarom rij ik alles door elkaar heen.



Maar het was weer een mooie ervaring in Hamburg en zeker voor herhaling vatbaar.

Maarten Lodder

N GAUGE SHOW 2016 LEAMINGTON SPA

De N Gauge show Warwickshire Exhibition Centre is een jaarlijks terugkerende tentoonstelling, welke wordt gehouden in de Warwickshire Exhibition Centre in Leamington Spa vlak bij Coventry en Birmingham. Dit jaar was de tentoonstelling op 10 en 11 september en, zoals de naam al aangeeft, is het N-schaal wat de klok slaat. Een van de deelnemende clubs was de Black Diamond club uit de Midlands en aangezien wij daar goede contacten mee hebben, was ons (Hans en mijzelf) gevraagd om mee te helpen met de opbouw en de bediening van de baan tijdens de tentoonstelling. Op 8 september hebben wij dan ook de nachtboot van Hoek van Holland naar Harwich genomen om de Black Diamonds op vrijdag te helpen met de opbouw.



De baan was met zijn ca. 10x10 m zonder meer de grootste baan van de gehele tentoonstelling. De opbouw duurde dan ook best lang, maar uiteindelijk stond er op vrijdag avond een forse baan in de vorm van een letter E met wel 3 keerlussen. Hoofdmotto van elk van de poten waren respectievelijk een graansilo complex, een Allegheny Coal Mine complex en de bekende Canyon-modules.



De verbinding tussen de 3 poten werd gevormd door een grote Junction met fly-over.



De tentoonstelling zelf ging eigenlijk best wel goed. We hebben veel en ook lange treinen kunnen rijden. Toch waren er een aantal punten die ook voor de PH&LF goed zijn om te weten. Er kan altijd geleerd worden van dingen die niet goed gaan:

- De baan was erg groot en zeker elektrisch gezien nogal complex. Als gevolg daarvan traden er tijdens de show nogal wat elektrische problemen op. Dit werd verder versterkt omdat Jim Dickinson (de elektrische goeroe van de Black Diamonds) door ziekte niet bij de opbouw aanwezig was. Zo ontstonden er opeens raadselachtige kortsluitingen waarbij op één of andere manier twee keerlussen omgepoold werden. Pas na de tentoonstelling kwam de aap uit de mouw en bleek er per ongeluk een auto reverser teveel ingebracht te zijn. Wat kunnen we hiervan leren? KISS = Keep It Simple Stupid
- Ook bleek de helling over de vrije kruising nogal steil te zijn waardoor menig trein op deze helling tot stilstand is gekomen. Dit effect werd nog versterkt doordat de vloer ook niet waterpas lag waardoor de helling nog steiler werd. Het probleem had verkleind kunnen worden als de gehele baan 180 graden gedraaid was.
- Het trackwork op de cruciale junction was niet geheel up to par, waardoor een aantal

locomotieven regelmatig ontspoorde. Het geeft dan ook het belang aan van goede sporen op cruciale modules. Dit is dan ook een punt van aandacht voor de conventie in Derby.

- Het laatste en misschien wel het belangrijkste punt was, dat (mede door de grootte van de baan) er aardig wat modules waren waarvan de scenery nogal beperkt was. Naar wat we gehoord hebben, heeft dat toch tot wat kritische geluiden vanuit de organisatie geleid.



Het neemt gelukkig niet weg, dat we weer een fantastisch weekend hebben gehad. Gedurende de tentoonstelling hebben we in een B&B geslapen samen met vader en zoon Dickinson. En laten we niet vergeten, dat de rest van de N Gauge show ook heel geslaagd was.

Hieronder een korte beschrijving van een drietal banen op de show.

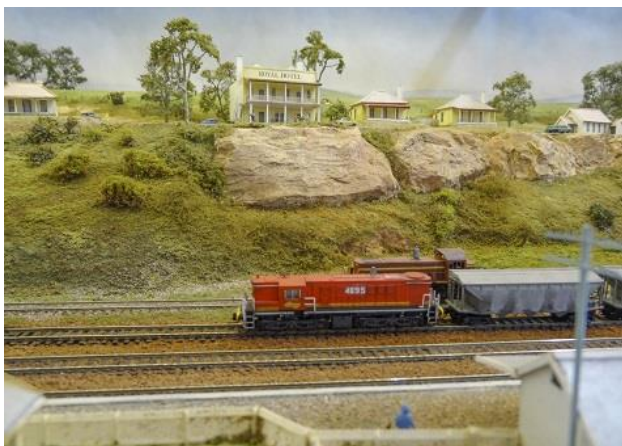
South Walton

South Walton is een Australische baan welke een plaatsje in New South Wales voorstelt. De baan zag er werkelijk geweldig uit.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Ludlow

Ludlow is gebaseerd op Ludlow in Shropshire langs de spoorlijn tussen Shrewsbury en Hereford. De baan laat Ludlow zien zoals het was in de late 50's vóór het verdwijnen van het vrachtverkeer.



Meacham

De baan van de Leamington & Warwick Model Railway Club laat een plaats zien langs een van de Midland Railway's secondary routes in de North Midlands gedurende de 50's. Voor degene die interesse heeft: de baan schijnt te koop te zijn.





Marc Starmans

KOUDE OVERGANGEN: HOE TE DOEN?

We kennen het allemaal: de verbindingsrail tussen de twee modules. Wat voor een gepeil dit is om deze er netjes en vlak tussen te maken tijdens de opbouw voor een beurs en vaak ook nog in een hal waar maar de helft van de verlichting aan mag. Na 10 à 15 minuten pielen ben je het al zat en dan moet je er nog een stel doen terwijl je de tijdsdruk ook in je nek voelt hijgen.

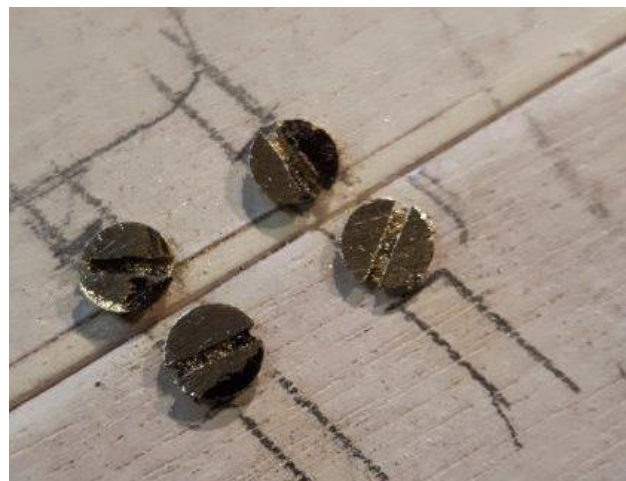
Daar is een oplossing voor. Leg je rails helemaal door tot op de rand van je module. Helaas gaat dit alleen op voor modulesets welke altijd onderling staan gekoppeld zoals bij een Yard welke uit meerdere modules bestaat. Zodra je modules van onderlinge leden gaat koppelen wordt dit een heel stuk lastiger zo

niet bijna onmogelijk. Je moet dan namelijk aan een heel strakke maatvoering gaan werken. Elke rails moet dan namelijk op exact dezelfde afstand liggen vanaf de achterzijde gemeten van de modulebak, ook de onderlinge hartafstanden moeten exact gelijk zijn. Als je in deze maatvoering 1 à 2 tiende afwijking hebt krijg je gauw last van zijdelings verspringen tussen de ene en de andere rails per module. Reken dit door naar meerdere sporen naast elkaar en voor je het weet spreek je over een millimeter of meer. En wat de gevolgen hiervan zijn hoeft ik jullie niet uit te leggen.

Zodra je overgaat op koude overgangen tussen onderling te koppelen modulesets komt er een kwetsbaar probleem om de hoek kijken, namelijk dat de rails helemaal tot op de hoek van de modulebak is doorgelegd en bij het minste of geringste stoot je tijdens het in- of uitpakken de rails los uit de bedding of je blijft er met je trui achter hangen en trekt per ongeluk de rails los van de module.... Dat betekent huiswerk waar je niet op zit te wachten. Om dit te voorkomen leg ik mijn rails op printplaat welke met een montagekit op de bak is verlijmd. Of ik draai kleine messing schroeven ter hoogte van het uiteinde van de bak in het hout. Ik zal beide methoden beschrijven met behulp van een paar foto's.

Messing schroeven

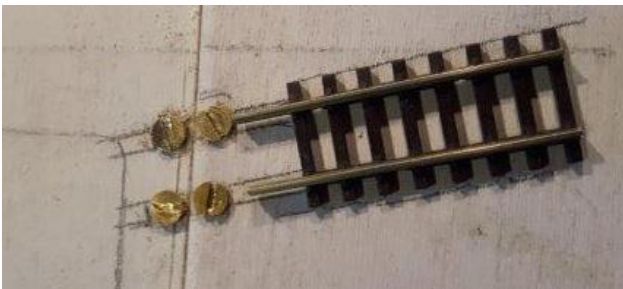
Mijn eerste versterking van de koude overgang was met de messing schroeven, een sterke en doeltreffende methode welke wel geduld vereist. Begin zoals met elke koude overgang, met het bepalen waar de rail de oversteek gaat maken van de ene module naar de volgende. Als je dit hebt bepaald teken je de positie van de rails af. Nu verwijder je bij de overgang de laatste 2 1a 3 bielzen, leg dan de rail terug op zijn plek en trek lijntjes langs de spoorstaven.



De messing schroeven met platte kop.



Verwijder je rails weer en bepaal nu waar je je messing schroeven met platte kop tussen de lijntjes aanbrengt. Houd rekening met de diameter van de kop en houd de buitenkant van de kop ongeveer een ½ mm binnen de modulebak. Neem nu een kort stukje rail waar een drietal bielzen van zijn verwijderd, draai je schroeven nu zo ver in de modulebak dat de rails net aanrakend over de schroeven heen schuift.



Overgang railtje over de schroeven.

Als je er voor kiest om dit te doen bij een complete overgang heb je dus vier schroeven. Ik maak dan met een zwarte stift de schroefkoppen zwart, haal er daarna een vijl over en kijk of bij alle vier de schroeven de inkt verdwijnt. Is dit bij een van de schroeven niet het geval dan kun je deze een kleine slag terug omhoog draaien en nog eens de vijl er over halen. Als alle vier de schroefkoppen schoon zijn breng je de rails weer in positie en soldeer je de rails van één module vast op de messing schroeven. Als je dit gedaan hebt controleer je de ligging van de rails.

Wanneer dit oké is kort je de raileinden in en maak deze met een vijl op de juiste lengte gelijk met het uiteinde van de modulebak.



De rails zijn op lengte en gesoldeerd.

Ga nu verder met de rail op de andere modulebak. Maak deze op de juiste lengte om ook deze op de schroeven vast te kunnen solderen. Voor het op zijn plaats houden van deze rails gebruik ik een houten stokje waar ik een V vorm heb gevild. Hiermee kun je de rail op zijn plek houden zonder je vingers te branden. Als je de V houder precies over de reeds aangebrachte rail van de vorige module zet en de er tegenover liggende rail, breng je de rails in exact tegenoverliggende positie en ook op gelijke hoogte, als beide raileinden zijn gesoldeerd is het zaak om alles netjes af te werken en schoon te maken.



Het houten stokje houdt de rails op zijn plek.

Op deze manier heb je een sterke overgang voor een enkele rails.



Een strakke railovergang tussen de modules.



Let wel op dat je messing schroeven gebruikt, hierop zijn namelijk je rails gemakkelijk te solderen. Iets wat bij RVS of verzinkte schroeven niet of nauwelijks lukt.

Versterkte koude overgang met printplaat

Deze methode is sterk, zeker als je meerdere sporen naast elkaar hebt liggen zoals bijvoorbeeld op een yard. Dan is dit een mooie manier maar wel één die wat werk vraagt. Zoals alles wat netjes moet heeft dit wat meer voorbereiding nodig wat geen probleem is, het blijft tenslotte een leuke hobby. Wat heb je nodig: een stuk printplaat welke je in stroken zaagt (ik heb deze laten knippen bij een metaalbedrijf op een grote platenschaar), een bovenfrees of een set beitels, constructielijm en uiteraard je normale gereedschap dat je gebruikt bij het aanleggen van je rails.

Voor de aanleg van onze yard hebben wij geen bedding gebruikt wat de aanleg iets verandert. Ik probeer hier rekening mee te houden in de uitleg. Als je bepaald hebt waar de rails de overgang gaat maken tussen de twee modules kunnen we de printplaat op de module gaan bevestigen. Meet hier voor de dikte op van de printplaat en daarna de afstand tussen onderkant dwarsligger en rail. Bereken nu of je wat moet verwijderen van de top van de module.

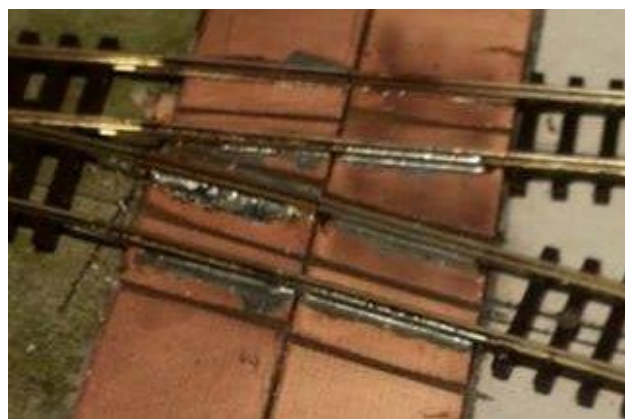


De printplaat is iets hoger dan de bielzen.

Mocht je op bedding werken dan moet je wat aanbrengen om het hoogteverschil op te vangen en ook dit moet je dus opmeten, gebruik hiervoor een schuifmaat. Mocht er dus wat van de top af moeten om de printplaat op te verlijmen teken dit af. Ik heb dit deels met een bovenfrees weggehaald. Dit gaat hiermee erg netjes. De hoekjes heb ik weggestoken met een houtbeitel. Leg nu het strookje printplaat in het uitgefreesde deel en pas met een stukje rail of de hoogte klopt. Doe dit bij beide modulebakken zet ze op hoogte tegen elkaar vast en lijm nu met een beetje montagekit de strookjes printplaat op hun plek. Leg iets zwaars over de beide stroken printplaat heen zodat ze op gelijke hoogte vast komen te zitten. Na het

drogen ga je de exacte plaats van de rails bepalen en de ligging van de spoorstaven aftekenen.

Voor het aanbrengen van de rails zal je eerst de koperen laag in secties moeten gaan verdelen en wel zo dat elke spoorstaaf een eigen sectie heeft en dus geen verbinding meer heeft via de koperen laag als we later de rails vast gaan zetten. Op onderstaande foto zie je dat naast en tussen elke railstaaf een onderbreking is gemaakt in de koperen laag van de printplaat.



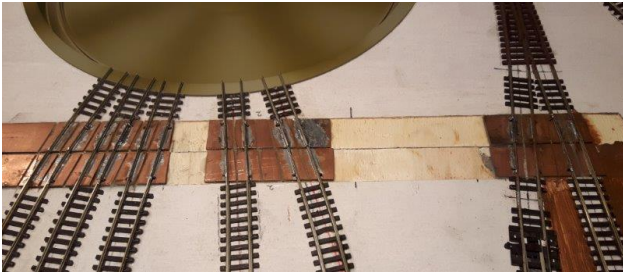
De rails is vast gesoldeerd op de koperen printplaat met aan weerszijde een inkeping.

Maak na het maken van de onderbrekingen de printplaat schoon en vetvrij, leg de rails op zijn plek en zet deze met wat punaises of spelden op hun plek vast. Nu kan je met een klein soldeerpuntje de rails op zijn plek vast solderen, knip nu de rails op maat en vijl het netjes gelijk met de module. Leg nu de rails op de tegenoverliggende module en maak deze netjes op maat, leg nu de rails strak tegen de andere rail en soldeer ook deze met een puntje vast. Doe dit door het houten hulpstukje te gebruiken met de V vorm zoals besproken in het gedeelte met messing schroeven. Als beide rails naar behoren liggen soldeer deze dan over de hele lengte vast op de printplaat. Houdt hierbij je hulpstukje op de beide uiteinden van beide railstaven om het weglopen en hoogteverschil te voorkomen. Zorg er tevens voor dat de railstaven niet te heet worden anders smelten de dwarsliggers onder de rails weg.

Haal de modules los van elkaar en werk de overgangen netjes af door aan de railstaaf een klein schuin kantje te vijlen om zo het stomp van de overgang te verminderen. Tevens is het wenselijk om ook de binnenzijde van de spoorstaaf van een schuine kant (geleide vlak) te voorzien dit om de wielen een zoekkantje te geven. Nu is het alleen nog zaak om dwarsliggers op maat te maken, deze tussen en naast



de rails te lijmen en de koude overgang van printplaat is klaar.



Het resultaat met de koperen printplaat.

Wat je nu kunt doen is, voordat je ballast gaat aanbrengen, een voedingsdraad op de printplaat vast te solderen: daar heb je nu ruimte zat voor. Maak de printplaat schoon en geef deze een primer of grondverflaagje, dan houdt de lijm voor de ballast beter. Succes ermee.

Rob Draaisma

AMERICAN MEETING IN BREMEN

Op uitnodiging van Dirk Warwel (die wij van de N Scale Ethusiast conventie kennen) zijn Hans en ik op zaterdag 19 november naar de AmericaN meeting in Bremen gegaan. Daar hebben wij zowel de zaterdag als de zondag meegedaan aan de verschillende operation sessies. Na afloop heeft Dirk een kort verslag van deze meeting samengesteld welke hier met zijn toestemming is weergegeven. De foto's zijn voor het grootste deel van Hagen Langbartels aangevuld met een enkele van Dirk Warwel. En in aanvulling op de opmerking van Dirk: we hadden heel veel fun!

Marc Starmans

It was the second time we had been in Bremen in a very cool venue: it is a meeting room in an old converted harbor warehouse. It is currently used by a lot of companies repairing and selling classic cars, which makes for an unique atmosphere.



We were 22 people with participants and guests from Germany, Bavaria, Italy, Netherlands and Sweden.



If you look careful: Hans and Marc joined us as well....

Based on the experience I had at the Hooters meeting last year in Houston we wanted to try TT&TO (TimeTable & Train Order) operations. I am not sure if that was ever attempted on a modular N-Scale layout, so we faced some challenges:

- Developing a Timetable: we had to make a lot of assumptions regarding runtimes and train speeds, but it worked out pretty well.
- Adding "operator boards" to the modules to hold paperwork, radios and timetables
- Adding view-blocks between modules
- Planning the layout so it had a long mainline, supporting TT&TO
- Building enough station modules so we had at least 3 places where more than two trains could meet. So the extras had a place to hide when two timetable train were meeting.
- Adding clocks to the layout room
- Having enough steam engines to equip most trains with a steamer as motive power



We wanted to make it more interesting to run steam, so we added a measure of water usage. Every engineer had a small electronic timer: at a water tower you could add minutes to your timer, depending on tender size. Once you leave the tower you start the timer: at "0" you had better reached another water tower or you would need to leave your train behind to run to the next water-stop. We had a couple of trains where the timer went off, much to the embarrassment of the crew and the joy of the dispatcher as he had a dead train on the mainline.

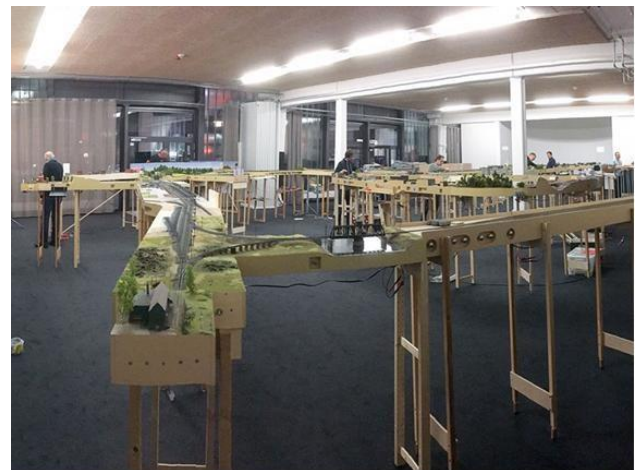
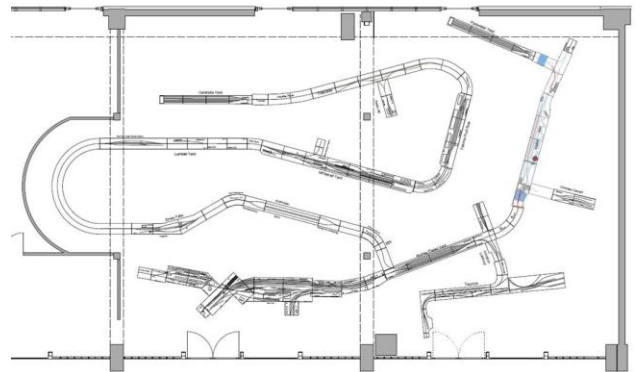


And it looks like they had fun!

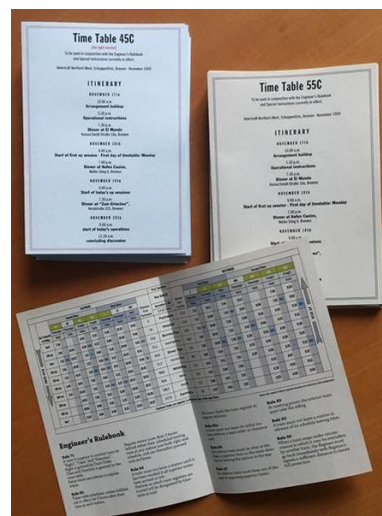
We also changed the way the dispatcher communicates with the crews. Instead of every crew having a radio we fixed the radios at all stations, simulating a station agent. Instead of functioning train order signals we used a red call light at the operator board that the dispatcher could light up to alert the crews to pick up the radio.

Operations worked really well. All time table train ran on time, some locals were on the road for 4 real hours, we had no major accident and no dispatcher error that would have led to an accident. We learned a lot and the team expressed a big interest to try TT&TO again at a future meeting.

This is the layout plan:
If the alcove to the left looks like a perfect fit for our turn-back curve: the room was designed to fit that curve...



The layout during setup.

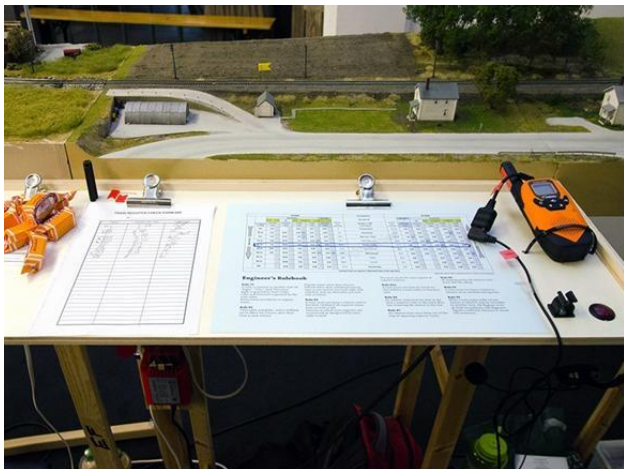


Our Timetables



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



An operator board with empty train orders (under the sweets), train register, timetable, radio and call light.

And a few impressions of the trains:



It was a lot of work to prepare a steam era TT&TO session, but well worth all the effort.

Cheers
Dirk Warwel

AMERIKAANS Z-SPOOR

OK, geen N-schaal, maar wel Amerikaans. Dus ook leuk, toch? Ooit ben ik met Z begonnen uit nieuwsgierigheid: wat zou er mogelijk zijn op zo'n klein schaalpje? Twee startsetjes van Märklin met Amerikaanse stomers en wat goederenwagons waren het begin van mijn reis in Z-schaal. Diverse baantjes gebouwd, en allemaal weer afgebroken. Gewerkt met Märklinrails, maar ook met flexrails van Peco. De resultaten waren op zich niet slecht, maar net als bij de grotere schalen moet je ook in Z compromissen sluiten. Je hebt dan wel minder ruimte nodig, maar je wilt daardoor ook al gauw een flinke spoorlijn gaan bouwen. En daarvoor ontbreekt vaak de ruimte.

Na diverse pogingen ben ik een jaar geleden begonnen met een baantje van 120x60cm. De rails is van Micro-Trains: kant-en-klare railstukken, aangevuld met enkele stukken flexrails. Het heeft zo zijn voor- en nadelen om dit soort rails te gebruiken: je krijgt een net, betrouwbaar spoor – iets dat zeer belangrijk is op deze schaal – maar je hebt minder vrijheid qua sporenplan.

Het sporenplan is dus ook eenvoudig: een ovaal met een stationnetje en enkele industriespoortjes. Door in het midden een langgerekte heuvel te plaatsen, krijg je aan beide zijden mogelijkheden voor scenery.

De 'achterzijde' heeft een kolenmijntje waar enkele coal hoppers gespot kunnen worden. Het mijngebouw



was mijn eerste poging tot scratchbuilding in Z-schaal en heeft inmiddels op diverse modelbaantjes dienst gedaan. Het is een simpel gebouwtje met slechts één laadspoor.



Een simpel mijngebouw met één laadspoor.

De 'voorzijde' van het modelbaantje laat een stadje zien met een klein station, enkele industriespoortjes en twee opstelsporen voor locomotieven. Ik streef ernaar om zoveel mogelijk gebouwen zelf te ontwerpen. Afgezien van de oliehandel linksvoor en twee kleine fabrieksgebouwtjes (alledrie van Artitec) is elk gebouw dus volledige zelfbouw.



Het station in aanbouw.

Een belangrijk icoon van het Amerikaanse platteland is de graansilo. Op basis van foto's en een eerder door mij in N-schaal gescratchbuilt exemplaar heb ik een rode grain elevator gebouwd. Met wrijfletters heb ik de bedrijfsnaam erop geplakt.



De grain elevator.

Voor het winkelstraatje moest ik aardig wat huisjes bouwen. Omdat ik al enige ervaring heb met N-schaal, was het niet zo heel moeilijk om er iets in 1:220 van te brouwen. Het enige lastige is dat er geen kant-en-klaar raampjes verkrijgbaar zijn, waardoor je de pieteputerige venstertjes zelf moet maken. Overigens heb ik wel gebruik kunnen maken van de kleinste raampjes uit een HO/TT-setje van Auhagen.



De winkelstraat ligt tussen de heuvel en het spoor ingeklemd.

Zowel het stationsgebouwtje als het seinhuis zijn losjes gebaseerd op foto's. Ik heb geen specifieke voorbeelden nagebouwd maar gekozen voor een 'Amerikaanse' look & feel. Volgens mij is dat best aardig gelukt.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



De depot is geschilderd in de kleuren van de Rock Island.

De scenery bouw ik – zoals gewoonlijk – vooral op met piepschuim en DAS-klei. De rotsen zijn van gips en maak ik met een mal van Anita Decor. Voor de boompjes gebruik ik vooral kant-en-klare exemplaren, omdat mijn zelfbouwboompjes altijd erg fragiel zijn. Busch en Heki hebben overigens tegenwoordig heel acceptabele boompjes in het assortiment, dus die paar euro heb ik er dan wel voor over.

De telegraafpalen komen uit een obscuur setje dat ik lang geleden bij H&H te Gouda heb gekocht. Deze Europese paaltjes gebruikte ik in mijn begindagen van Amerikaans N-schaal op mijn banen en modules, bij gebrek aan beter. Toen ik aan paaltjes van Atlas kon komen, werden de obscure exemplaren met pensioen gestuurd. Gelukkig heb ik ze nooit weggegooid, wat met een kleine aanpassing – enkele isolatoren wegsnijden – blijken ze prima bruikbaar in Z.



Zicht op het stationsgebied.

Mijn Märklinmaterieel is in de loop der jaren aangevuld met vooral Micro-Trains (MTL). Toen ik met Z begon, was MTL nauwelijks actief in deze schaal, maar na enkele jaren pikten ze de productie weer op en brachten ze het ene na het andere model uit. Beide merken zijn helaas niet te koppelen: Märklin gebruikt een idiote vishaak, terwijl MTL over een minuscule (en werkende!) knuckle coupler beschikt.



Er zijn trouwens ook andere ontwerpverschillen tussen beide merken. Zo is Märklin een beetje gemakzuchtig en herkauwt vaak Europese onderstellen, waardoor de draaistellen veel te ver naar binnen staan en de wagonafmetingen niet correct zijn. Samen met de onrealistische koppelingen geeft het een esthetisch niet al te geweldig beeld. MTL daarentegen houdt zich wel aan het grote voorbeeld, waardoor hun locjes en wagons er veel beter uitzien. Ik heb van beide merken een aardige collectie en gebruik alles door elkaar heen. Dankzij een wagon met de twee verschillende koppelingstypes kan ik beide merken combineren. Maar ik koop geen Märklin meer.

Een derde merk is AZL. Oorspronkelijk hadden ze alleen peperdure modellen van messing, maar sinds enkele jaren geven ze ook plastic modellen uit. Nog wel wat duurder dan MTL, maar het is prachtig spul en mijn GP38-2 rijdt prima. En sinds MTL geen locjes meer uitbrengt (er schijnen problemen te zijn met de Chinese fabriek, waardoor de molds er niet meer zijn), is AZL de enige leverancier van trekkracht.



De wagon is van MTL, de oil dealer van Artitec.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

In de winkel krijg je dit alles natuurlijk niet. Ook op beurzen is het aanbod minimaal. In Houten staat wel Spoor-Z, gerund door Gonard, een aardige kerel die ook materieel repareert en onderhoudt. Hij heeft een klein assortiment aan wagonnetjes van MTL. Verder bestel ik regelmatig bij Marsilius, de Duitser die ook op de Summer Jamboree van GermanTrak staat met zijn kraam. Marsilius heeft een website uit het jaar kruik maar beschikt over een mooi assortiment aan materieel in zowel N als Z. Stuur een mailtje met je wensen en je krijgt bijna per omgaande de betaalgegevens, waarna je de spullen al na enkele dagen netjes geleverd krijgt.

Het baantje is nog lang niet af. Er moet nog een locloods komen. Tevens moet de heuvel nog aangekleed worden. Verder ontbreken er nog heel veel details. Aandachtspuntje: er zijn praktisch geen auto's in Z verkrijgbaar..... Ja, modelbouwen in Z-schaal is en blijft een uitdaging!

Mathieu Hamelers

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 Eurospoor 2016.



Een ALCO RSC-2 van Union Pacific wacht op de volgende klus op de fraaie H0-modulebaan (foto: Hans Sodenkamp).



Een ontmoeting met de Southern Pacific in Cushman Oregon (foto: Hans Sodenkamp).



The Northeast corridor in H0 waar twee Penn Central E33's een goederentrein trekken (foto: Hans Sodenkamp).



Een leuk baantje met een haven en bijzondere locomotiefjes (foto: Mathieu Hamelers).



Ook een bus is wel eens leuk om te zien (foto: Mathieu Hamelers).

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Steenwijker modeldagen, 4-5 februari 2017.
- N-station Hilversum, 24-25 mei 2017.
- Jamboree 2017, Grafingen (Beieren), 15-18 juni 2017.
- Derby, 27-29 oktober 2017.

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

Gelukkig is het toch nog goed gekomen met deze PH&LF nieuwsbrief!

Al enige tijd merk ik dat er maar heel moeizaam kopij komt voor de nieuwsbrief. Op 8 september heb ik een oproep voor kopij voor deze nieuwsbrief gedaan. Dat heeft slechts één toezegging opgeleverd.

Daarom op 15 november de vraag gesteld of er nog wel belangstelling is voor de PH&LF nieuwsbrief. Dat bleek gelukkig niet aan dovenmans-oren gezegd te zijn. Uiteindelijk toch een goed gevulde nieuwsbrief samengesteld met artikelen van verschillende schrijvers.



Blijkbaar werkt deze methode en ik besluit dan ook om voortaan de behoefte aan een nieuwsbrief vooral af te laten hangen van de leden. Het is tenslotte een "clubblad". Kortom, jij kan bepalen wanneer de volgende PH&LF nieuwsbrief uitkomt!

Hans Sodenkamp