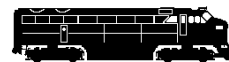


*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



# Nieuwsbrief



Jaargang 19 Nummer 61, Juli 2020

## THE SWITCHING YARD

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| The depot                              | 1  |
| Rangeerlocjes (deel I)                 | 1  |
| Thuisbaan "Orange County Lines"        | 3  |
| 60% of 31%                             | 5  |
| Nieuw project: Niagara food terminal.  | 7  |
| Amerikaanse treinen in Ecuador         | 10 |
| SANTA FE en TOFC in de vijftiger jaren | 13 |
| De PH&LF-fotogalerij                   | 16 |
| The Timetable                          | 16 |
| PH&LF Guidelines                       | 16 |
| The caboose                            | 17 |

## The depot



Dat het bijzondere tijden zijn nu is wel duidelijk. Ik hoop dat iedereen in goede gezondheid is. Ook voor de PH&LF geldt dat. Het viel mij al eerder op dat we na

Hilversum 2019 als club pas weer in oktober 2020 de volgende beurzen gepland hebben. Hadden we dan een vooruitziende blik? We waren weliswaar uitgenodigd bij onze oosterburen GermaNtrak voor Moosbach eind april 2020 en de jaarlijkse Jamboree maar ik heb daar weinig respons op gezien. Uiteindelijk zijn deze beide beurzen door bekende omstandigheden niet doorgegaan.

Ook binnen het bestuur van de PH&LF zijn opmerkelijke ontwikkelingen. Onze penningmeester Mathieu Hamelers heeft besloten om af te treden en afscheid te nemen van de PH&LF. Ik wil Mathieu niet alleen bedanken voor zijn inzet als "Penningmeester" maar ook voor zijn werk als eindredacteur van de PH&LF nieuwsbrief. Ik heb begrepen dat hij zich wil richten op kleinschalige (thuis) projecten.

Lars-Erik Sodenkamp heeft eveneens besloten zijn "functie" als voorzitter/roerganger, neer te leggen. Na vele jaren als voorzitter vindt hij dat het nu tijd is nieuw "bloed". Hierbij wil ik eveneens Lars Erik bedanken voor het vele werk dat hij heeft gedaan als voorzitter van de club. Hij stelt zich wel kandidaat voor de functie van penningmeester.

Inmiddels zijn er twee kandidaten voor de functie van voorzitter van de PH&LF. Dat zijn Peter-Martijn Hellemons & Marc Starmans.

Hans Sodenkamp

## Rangeerlocjes (deel I)

Wat voor mij het Amerikaanse voorbeeld zo leuk maakt zijn de stoomlocomotieven in alle soorten en maten. Van massaal tot minuscule, hoewel dat laatste aspect in modelspoorland vergeten lijkt. Massaal voert de boventoon, want "in de productie prijs is er weinig verschil tussen een Mallet en een rangeerloc", zo wist één van de producenten mij een keer te melden. Ziedaar de oorzaak waarom goed werkende rangeerlocomotiefjes met een modern opgezet mechaniek zoals de Walther's USRA 0-8-0 zeldzaam zijn.



De rangeerdreumes in omgebouwde toestand

Er is wel degelijk meer keus, zij het dat daar aan gesleuteld en verbouwd moet worden om er echt iets moois van te maken. Mijn eigen "klassiekers" zijn bijvoorbeeld de Minitrix 0-6-0 van de Pennsylvania en de Atlas / Rivarossi Indiana Harbor Belt (NYC), de grootste en zwaarste 0-8-0 ooit gebouwd. Dan is er nog de bedagde Arnold 0-6-0 uit de jaren '60 op een, zeker voor toen, betrouwbaar chassis dat werd gedeeld met Arnold's BR 80 en hun oude model van de Pruisische T3. Begin jaren '70 produceerde Bachmann



een wat te groot uitgevallen B&O 0-4-0T "Dockside" switcher en een USRA 0-6-0 die nog steeds verkrijgbaar is na een aantal rondjes mechaniek verbeteren. Rond 1980 kwam daar nog een 0-4-0 met slopeback tender bij die veel weg had van een Pennsylvania A3. Overigens had Atlas / Rivarossi begin jaren '70 ook al zo'n B&O "Dockside" switcher in het programma (beter op schaal) en de afgeleide versie daarvan met slopeback tender. Als laatste valt er nog te vermelden dat uit de eerste samenwerking van Atlas met Roco in 1973 een Alco 0-6-0T voortkwam waarvan Mehanotechnika voor Model Power een soortgelijk model heeft geproduceerd.

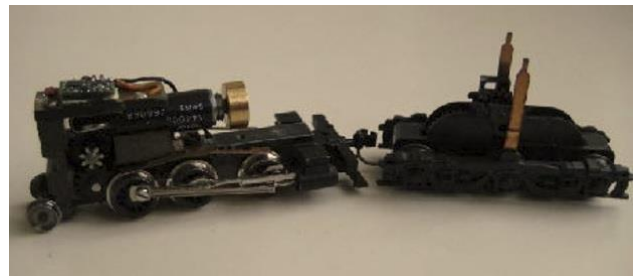
### ATLAS / ROCO ALCO 0-6-0T

Dit Atlas / Roco model is gebaseerd op een locje dat Alco in 1910 bouwde voor de Leetonia & Cherry Valley RR company in Ohio. Op de NMRA conventie in 2000 vond ik een keer zo'n exemplaar voor een uiterst schappelijke \$13.-, nieuw in het doosje. Het ding reed zowaar nog als een hobbelpaard ook, maar dat mocht de pret niet drukken.

Om ermee te rangeren zou ik t.z.t. zelf wel iets maken. Dat Te Zijner Tijd uiteindelijk zo'n 20 jaar werd laat ik hier verder rusten. Er is telkens in de verloren uurtjes wat aan gewerkt, waarna het project vervolgens weer maanden of jaren lag te verstoffen.

Om te beginnen is alleen de kap gehandhaafd en op een aantal plaatsen gecorrigeerd. Bramen werden weggesneden en de rem pomp, bijvoorbeeld, is vervangen door beter gevormd los exemplaar. Vervolgens heb ik een subframe van messing gemaakt om de kap stevig te houden. Dat subframe was gemaakt met de gedachte dat een aangepast Roco BR 80 chassis zou worden toegepast. Dat BR 80 chassis is echter één en al akelig rood plastic met weinig gewicht en had een gelijkmatige radstand terwijl het voorbeeld juist een oneven radstand laat zien.

Met een diameter van 7 mm waren de drijfwieltjes overigens wel goed, dus die zitten nu met gereduceerde flenzen op Fleischmann assen in een aangepast Minitrix T3 chassis van zink. Daar waar bij de Minitrix T3 de motor verticaal in de cabine steekt werd het frame afgezaagd en een messing frame verlenging geplaatst met een zadel voor de motor en een extra vertraging. De totale vertraging bedraagt nu 1 op 51,42, gekoppeld aan een 6 mm Maxon motortje met een klein vliegwieltje. Aangestuurd door een piepkleine CT elektronik decoder valt daarmee uitstekend te rangeren. Het geheel moest namelijk wel smal blijven om door een rechthoekige, 7,6 mm brede gleuf in het subframe te passen.



Het complete chassis naast een Alco PA draaistel van Kato.

Het stangenstelsel kon eenvoudig blijven. De werkelijke loc laat alleen drijf- en koppelstangen zien, omdat de rest van de Stephenson stoomverdeling binnenin het frame zat. De stangen moesten wel zo dun mogelijk blijven om te voorkomen dat de drijfwieltjes erachter uit het zicht verdwenen. Bij de zelfgemaakte messing cilinders en kruiskop geleiding heb ik met de kruiskoppen maar een kunstgreep toegepast in de weerwil van een goed rijgedrag. Mijn koppelstangen zijn - met dank aan Maarten Lodder - afkomstig van een Rivarossi DB V60 rangeerdiesel. De drijfstangen zijn ingekorte exemplaren van Arnold's BR 05 4-6-4. De footboards vooraan heb ik ook uit één stuk messing zelf gefreesd en op het Minitrix frame gelijmd. De Microtrains footboard pilot had te groot geweest en bovendien was op die plek iedere milligram gewicht welkom.

Het locje is nog steeds niet helemaal af en kan wel een schilderbeurt gebruiken. Buiten dat is deze rangeerdreumes volledig inzetbaar. Starten en langzaam rijden zijn uitstekend, maar de stroomafname was niet naar mijn zin, zodat het meest recente wapenfeit een verende loopas onder de cabine is die van de 0-6-0T een 0-6-2T maakt. De 4,4 mm loopwieltjes afkomstig van Fox Valley Models zitten achter de trapjes verscholen, zodat ze de algehele verschijning nauwelijks verstoren. Overigens was het niet mijn bedoeling om het locje exact volgens voorbeeld te houden. Ook in de VS zijn aan het begin van de 20e eeuw diverse 0-6-2T's voor industriële doeleinden gebouwd. De loopas is uitgevoerd als twee halfassen gestoken in een kunststof middendeel. In principe een "split frame" as om met minimale rolweerstand stroom van beide spoorstaven te kunnen nemen. De loopas is gevat in een "split frame" draaistel, op zodanige wijze dat onderhoud uitvoeren nog steeds eenvoudig blijft. Al met al een huzarenstukje met gerecyclede onderdelen waar ik best wel trots op ben.

Wordt vervolgt.

Hans Starmans



## Thuisbaan "Orange County Lines"

(De naam is niet geïnspireerd op de bestaande Orange County Line van Metrolink uit 1990)



De citrus afhandeling met daar achter het station.

### Geschiedenis

Het bouwen begon in feite in 1985. Ik was toen lid van de gezellige Maasbuurtspoor vereniging. Zij hadden een sterke HO afdeling. Maar een man of 4, waaronder ik, wilden een N spoor afdeling starten. We besloten het NTrak systeem te gaan volgen met een Nederlands thema. Wij startten enthousiast maar de voortgang zakte al snel in. (Inmiddels zijn er wel mooie banen gerealiseerd).

Ik heb mijn 2 bakken toen getransformeerd naar een kleine ovaal baan, gesitueerd in een rotsachtig woestijn landschap in de westelijk USA. Hiermee heb ik geëxposeerd op een beurs in de Rijnhal te Arnhem. Samen met mijn HO collega's. Ik had in korte tijd een simpele baan gerealiseerd en die werd aanvankelijk wat meewarig bekeken door sommige clubgenoten. N schaal werd toen toch al als wat kinderlijk spul beschouwd. Nooit meer gedaan dus.



Eén van de uiteinden van de dog-bone modelbaan.

De bakken werden thuis neergezet om de basis te vormen van een verhuisbare thuisbaan. In de loop der jaren is de baan flink vergroot en de configuratie wisselde mee met de nieuwe kamers. Ook werd het sporenplan een aantal keren veranderd door nieuwe inzichten en ervaringen. Momenteel ben ik hoofdzakelijk bezig met de afbouw van de scenery.

### Lay-out

De 2 NTrak bakken groeiden uit tot 4 uniek vormgegeven modules. Deze koppelen alleen aan elkaar. Het hoofdspoor is in feite een lange U vormige dogbone. Met aftakkingen en rangeer- en passeerspooren. De hoofdspoorlengte is ruim 20 m. Dit komt neer op 3,2 schaal km's of 2 mijl. De grootste lengte en breedte afmetingen zijn 3,60 x 2,60 m. Precies passend in de kleine logeerkamer.



De spoorbruggen over een diepe kloof

### Elektronica

Ik ben altijd blijven hangen in het traditionele 'two cab' analoge besturingssysteem. Namelijk vooral in de beginjaren, was ik zeer fanatiek met uitbreiden van mijn treinverzameling. Herkenbaar misschien? De 90 er jaren locomotieven waren lastig en kostbaar om naar DCC om te bouwen. En ik had er al snel een stuk of 50. Analoog functioneerde prima op de beperkte spoorlengte. En dus heb ik de moeite nooit genomen. Later heb ik wel een paar dual mode decoder loc's gekocht met geluid. Dat is wel prachtig. Een UP Challenger en SF Alco PA1 en EMD E8.



SF Alco PA1 rijdt door Mainstreet.

### Thema

Ik had als kind al een hang naar de VS. Broers van mijn moeder woonden in de USA en Canada en wij zouden zelf ook emigreren, naar Canada. Dit is uiteindelijk niet doorgegaan. Ik ben zelf in 1986 voor het eerst op vakantie naar de VS geweest. De bekende westelijke nationale parken en grote steden. Toen was ik helemaal verkocht.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Het thema van mijn spoorbaan werd de kuststreek ten zuiden van LA. Orange County Californië. Agrarisch gebied grenzend aan de Pacific Ocean. En bekend van de Citrus Groves en Mission Style gebouwen. En bij de spoorliefhebbers bekend van de Surf Line. (Opmerkelijk genoeg eigenlijk, precies daar ben ik nog nooit geweest)

### Tijdperk

Altijd een leuk onderwerp. Ik zat figuurlijk op 2 sporen. 1968 of 1986. (Mooi spiegelbeeld getal ook). Ik ben een liefhebber van de Santa Fe en in 1968 reden er nog de bekende passagierstreinen met de geliefde warbonnet loc's. Maar ook waren de interessante GE U28cg en U30cg en de EMD FP45 en F45 recent in gebruik genomen. Ook de F7's waren nog volop in gebruik en de oude Alco PA1 kon je nog net tegenkomen in een excursie trein. Kortom, alles reed waar ik loc's van had.



Het station in Mission stijl.

Ook was de citrus afhandeling nog per spoor en waren de ijs- en mechanische koelwagens nog samen in gebruik, ook leuk! Ook de suikerbiet treinen van de Southern Pacific zijn kenmerkend voor die regio.

In 1986 ging ik zelf voor het eerst naar de VS. Double Stack treinen gezien in de woestijn en dubbeldeks Superliners van de Amtrak in Santa Barbara. Indrukwekkend, prachtig! Dus kocht ik die allemaal in model. De spoorbaan toch maar in 1986 situeren? Uiteindelijk gingen de '1986' treinen in de doosjes en de vitrine. Vanwege de sfeer en nostalgie koos ik blijvend voor 1968. D.w.z. van circa 1967 tot 1969, beetje smokkelen mag.



El Monte RV-park.

### Scenery en landschap

Ik probeerde een impressie te geven van een paar bijzonderheden van het landschap in Southern Californië. Het is dus allemaal fictief en één gigantische compressie van werkelijkheid. Ik had graag een stukje Surf Line langs het strand toegevoegd, maar dat bleek een deur te ver voor mijn modelbouw ambitie. Het woestijn gedeelte valt eigenlijk net buiten Orange County maar ik kon de verleiding niet weerstaan vanwege de typische western USA look.

### Rondrit

Op de baan gaan we rond van vrije natuur naar agricultuur en vervolgens stedelijk gebied. We zien het al genoemde stukje woestijn.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Via een brug over een diepe kloof komen we door een typische Orange Grove met bebouwing. Aangrenzend een klein Mission Style depot met citrus pakhuis.



Weer een brug, nu over een rivier en dan komen we in buiten stedelijke activiteiten in de vorm van een caravanpark.



Tot slot ga je de kleine stad binnen met zo'n heerlijk Amerikaans Street Run spoor. In de stad de bekende zaken. Speciaal heb ik gelet op een Icing Depot voor de koelwagens. En een passend Mission Style station. Wat industrie. Recent een benzinstation gebouwd van een kit. Ook de typische 'Utility Poles' langs spoor en wegen geplaatst. Beetje aanpassing en zelfbouw was nodig om realistische voldoende lange palen te bouwen.



The office.

Met de stad ben ik nog volop bezig. Er komt een typische "biljartpool/pandjeshuizen" zone vlak bij het rangeerterrein. Het midden gebied van de stad ook nog in te vullen. Er komen nog diverse gebouwen bij. Stationsplein met bussen en taxi's in te richten. En alles verder 'stedelijk' te detailleren. Overal moeten nog mensen en auto's verschijnen. Inmiddels ligt er een aardige voorraad in doosjes klaar. O ja, en de seinen langs het spoor. Veel reclame borden nog aan te brengen, ook leuk!

### Slotwoord

Een leuk aspect van de hobby vind ik het contact met mensen. Bijvoorbeeld, op vakantie in Canada werd ik op een gereedstaande goederentrein uitgenodigd. Ik kreeg een enthousiaste uitleg en een kopie van de vrachtbrief mee.

Een ander voorbeeld. Tijdens de zoektocht naar Mission Style modelbouw huizen kwam ik bij de kleinserie fabrikant TJS terecht uit Rialto. Ik kreeg vrij persoonlijk contact met Tom Stumpf. Hij stuurde mij tips voor het modelleren van allerlei typisch Californische zaken en stuurde foto's die hij zelf ter plekke had gemaakt.



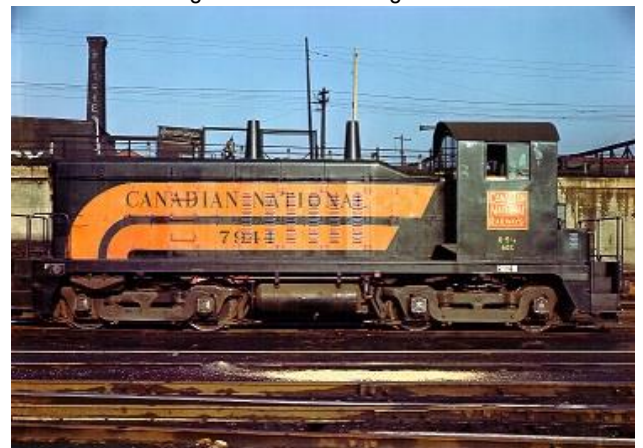
Foto's en tekeningen van Tom Stumpf.

Ik wens tot slotte iedereen veel plezier met deze mooie hobby.

Jan Hanhart

### 60% of 31%

Recentelijk heb ik bij Marc in Soest een nieuwe diesellocomotief opgehaald. Het is een door mij bij Marc bestelde Canadian National NW2 met het nummer 7944. Omdat ik het leuk vind heb ik naar foto's van de originele CN #7944 gezocht.



De pas geleverde Canadian National NW2 #7944 in 1946.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Toen ik mijn nieuwe aanwinst thuis aan het bewonderen was viel me op dat het model mooi gedetailleerd is. Één detail viel mij extra op omdat dit anders is dan op de prototype foto.



Onder het raam van de cabine staat bij het prototype een 60% aanduiding, waar bij mijn locomotief de aanduiding 31% is.

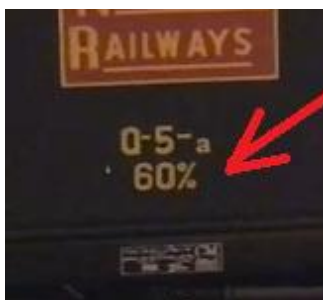


De schaal-N versie van de CN #7944

Toen ik verder op internet zocht zag ik dat het HO model, ook gemaakt door Broadway Limited (BLI), wel de 60% aanduiding heeft.



De schaal-HO versie van de CN #7944

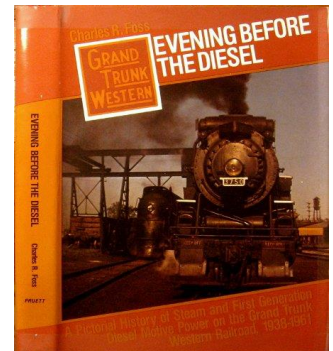
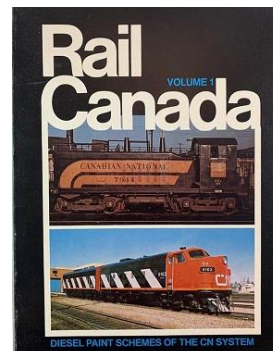


Via mail heb ik de vraag bij BLI neergelegd, waar dit verschil vandaan komt en ik kreeg het volgende antwoord: "Ergens rond 1947 is dit getal veranderd. Het getal (met de percentage %) duidt op trekkracht op alle

vroege CN-locomotieven, stoom of diesel. In het begin gebruikten CN beginnende trekkraft (in dit geval 60% of 60.000 lbs), maar in 1947 veranderde de aanduiding in continue trekkraft (voor een NW2, 31% of 31.000 lbs). Aangezien eenheden 7942 en 7944 in 1946 werden geleverd, zouden ze iets meer dan een jaar de 60% -markeringen hebben gedragen, maar de 31% -markeringen voor een langere periode. Dus beide zijn correct."

Dit verklaarde bij mij nog niet waarom de 31% in N en de 60% in HO, hierop kreeg ik het volgende antwoord: "We (BLI) gebruiken niet dezelfde artworkbestanden voor HO- en N-schaaldecoratie. Een andere ontwerper heeft dit bestand gemaakt, ik heb niet gemerkt dat het nummer anders was tussen HO en N."

Toen ik om foto's vroeg vertelde men dat ze geen foto's mochten delen en verwezen ze me naar de volgende boeken. Er zijn foto's van NW2s 7912 en 7961 op pagina 93 van "Rail Canada Vol. 1" die beide "31%" op de cabine hebben. Er zijn ook foto's van Grand Trunk Western NW2's in "Evening Before the Diesel" die 31% op de cabine hebben.



Via een vraag op de Classic Canadian National Facebook pagina, kreeg ik een paar foto's, maar deze waren niet duidelijk.



Bij verder zoeken op internet vond ik deze foto's van Grand Trunk Western, waarop het de 31% duidelijk te zien is.



Op de website van American Rails.com las ik nog het volgende: "De EMD NW2 was uitgerust met de standaard B-B draaistellen en gebruikte door GM geproduceerde tractiemotoren (model D37), die 31.000 pond aan continue

trekkracht konden leveren en 62.500 pond aan start trekkracht." Na deze zoektocht is het gebruik van 31% of 60% wat duidelijker geworden, al begrijp ik niet waarom BLI voor N en H0 verschillende ontwerpen gebruikt.

De CN #7944 werd in 1976 uit dienst genomen nadat ontdekt werd dat de diesel verschillende motor problemen had waaronder vervorming van het motorblok. Het is daarna door vrijwilligers gerepareerd en kan sinds 1988 weer rijden. Toen is de locomotief geschilderd in het modernere CN kleurenschema. De #7944 is tegenwoordig te bezichtigen in het Alberta Railway Museum.



De CN #7944 in het Alberta Railway Museum in Edmonton.

Martien Baak

## Nieuw project: Niagara food terminal.

Ik zit al vanaf eind november thuis, en dat heeft weinig van doen met het Corona virus. Mijn rechterbeen ligt in gort – alles afgescheurd nadat ik een trede over het hoofd zag bij het traplopen- en na mijn operatie in december lag m'n spoorhobby noodgedwongen op een laag pitje. Kon immers niet naar boven, naar mijn mancave op de tweede verdieping, met mijn poot in het gips en dan duren uren in een dag lang kan ik jullie vertellen. Want je hebt voldoende tijd om te bedenken wat je verder zal gaan doen als ik weer naar boven kon om me aan mijn spoorhobby te wijden. Een nieuw rangeermoduletje in N leek me wel wat, in navolging van de H0 bak die ik al heb. En ik kan eindelijk de module afmaken genaamd Gist-Spirtus in Delft.



Het zit zo; rijden met de PH&LF wordt elk jaar minder en ik mis het geleuter over treinen en het rijden best wel. Vandaar dat ik ook lid ben geworden van een andere treinenclub sinds mei 2019. De man die in het verleden veel aan scenery deed voor hen, is er niet meer en men heeft mij gevraagd om dat gat te vullen. Naast de nodige stations en huisjes die ik al gebouwd



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

heb ben ik bezig met het nabouwen van de gist en spiritus fabriek in Delft.



En last but not least, ik ben al aardig op weg om mijn grote baan op zolder te digitaliseren en, de volgende zin zal door de meeste PHLF-ers met de nodige walging gelezen worden, via de pc meerdere treinen te laten rijden zonder dat de boel op elkaar klappt !



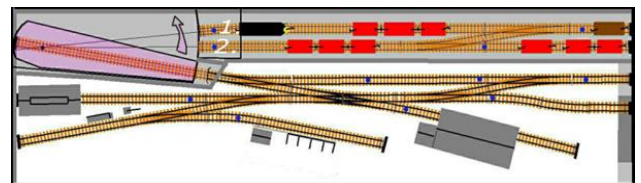
Why? Wel, ik heb zo'n mooie baan en om er maar met maximaal 2 treinen op te kunnen rijden wegens botsings-gevaar begon me toch tegen te staan. Ik wil gewoon aan de onderzijde van de baan, waar rangeerstroken liggen, met wagonnetjes kunnen klieren terwijl er op de grote sporen kris-kras

passagierstreinen rijden, afgewisseld met goederen vervoer, waar ik geen omkijken naar heb. En dat gaat nu eenmaal niet als je dit niet automatisch regelt.

Maar ik dwaal af, ik begon mijn verhaal dat ik een nieuw N bakje zou maken. Zoals een aantal al weten had ik al een Timesaverbakje in HO, waarmee ik vorige jaar in het Nederlands Transport Museum heb gestaan. Een aantal van jullie heeft er zelfs een aantal uren op gerangeerd, met de aanwezige locs en wagons. Vooral Wim was niet bij mijn rangeerbakje weg te slaan.

Tijdens een bezoekje van de Baakjes, M en T, bij mij thuis bracht Martien mij op een idee, waaruit langzaam het Inglenook bakje in N is ontsproten. Ik heb voor Martien namelijk twee kleine bakjes gemaakt (30 X 90) en toen dacht ik: waarom zelf ook niet zo'n heel klein bakje maken, en er een Inglenook op maken.

Gezocht naar voorbeelden en zo kwam ik in Engeland in contact met Archie. Het leek een geweldig ontwerp tot ik tegen het probleem van het omzetten van de rails aanliep. Met de nadruk op LEEK. Achterin had Archie in zijn ontwerp een soort van draaischijf-achtig ding gemaakt waarmee je een loc en een paar wagons op kon zetten, uit het zicht. Een soort schaduwstation dus, aangegeven op de tekening in het paars.



Door aan een hendel te trekken kon je naar schaduw spoor 1 of 2 switchen aan de achterzijde van de baan. Ik heb op een paar stroken uitgeprobeerd, maar om de rails exact op hun plaats te krijgen is niet te doen. Ik had geleiderails op kogellagers uit een la gebruikt en er kuiltjes in gefreesd waar de rails moet stoppen en dat vraagt veel precisie. Ander nadeel, als je te hard trekt is de kans groot dat de loc uit de rails schiet. Dit idee heb ik dus laten varen.



Om het goed te doen zul je eigenlijk een oude printer moeten ombouwen (werktekening daarvoor kun je vinden op YouTube) tot een soort van rolbrug. Maar



*"The Ntrak Dutch Division"*  
FOUNDED JULY 6 2001

elektronisch ben ik geen hoogvlieger dus aan die ongetwijfeld frustrerende klus ben ik maar niet begonnen.

Maar wat dan? Internet is gelukkig een uitkomst en na een paar avonden surfen vond ik een mooi onderwerp, een verdeelcentrum in Buffalo, vandaag de dag een spookcentre waar nog een paar bedrijven zitten.



Prachtige oude foto's gevonden en aan de slag gegaan. Met als resultaat dit sporenplan.



Volgende stap de gebouwtjes. En daar liep ik klem. Ik wilde van Cornerstone twee bouwpakketten kopen en wat stootbuffers. Dat grapje zou me op 243 dollar(!) komen te staan. Let wel, de bouwpakketten kostten 134 dollar, de rest was ik kwijt aan import en verzendkosten, - eBay rekent voor elk bouwpakketje apart verzendkosten-, te gek voor woorden natuurlijk, ruim \$ 109 dollar voor drie plastic bouwpakketjes!



Maar ik geef me niet snel gewonnen en ik wist dat ik in een grijs verleden van Mathieu een adres in Duitsland heb gekregen, dus ik heb mijn pc even laten ratelen

met een zoekopdracht. Gevonden na 3 kwartier (mijn pc is niet al te snel, net als z'n baasje ☺) En verdomd, de Duitser kon mijn bestelling ook leveren, incl. verzenden € 122.



Terminal 1 is intussen gebouwd (zie foto) en na Pasen ben ik met mijn vrouw naar Hornbach gereden (zij chaufferen, ik ernaast met mijn twee krukken) om het hout (bodemplaat, wanden, e.d.) te laten zagen. De bedoeling is de bak zo te ontwerpen (klein en handig) dat hij snel kan worden opgezet, zonder toeters en bellen erop en eraan, stroom erop en rijden. Poten als optie, maar gezien de geringe lengte kan het bakje ook zo op een eettafel worden neergezet. En dat is aardig gelukt mag ik wel zeggen.



Voor rails en wissels heb ik opnieuw KATO gebruikt omdat ik nog het nodige over had van mijn grote baan op zolder. En dat was best veel. Zelfs na het neerleggen van het railplan had ik nog zoveel track and turnouts liggen dat ik er Baakie M er blij mee kon maken.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Vorige week was het eindelijk zo ver en reed de eerste diesel (GP 9 TT) foutloos over de tracks. En het bakje is zo handzaam dat ik het snel in en uit elkaar kan halen, en in de tuin onder de parasol kan rangeren. Ik heb er speciaal er (simpele) waybills voor gemaakt dus let the fun begin. Zodra we redelijk van dat Corona geneuzel af zijn wil ik dan ook snel een rijdag organiseren, bij voorkeur in de tuin, want ik ben nu de trotste eigenaar van TWEE rangeer bakjes, zoals gezegd een in H0 en nu dus ook een in N.



Tot die tijd, take care and keep on rolling those big diesels!

Rob Spitters alias Dude

## Amerikaanse treinen in Ecuador

Begin dit jaar bezocht ik voor de tweede keer het land Ecuador. Het land heeft 17 miljoen inwoners en is 6x de oppervlakte van Nederland. De hoogste van de 20 vulkanen is 6310 m. Het openbaar vervoer en het vrachtverkeer gaat momenteel over de (snel)wegen. Maar tot 1998 was het transport over het spoor erg belangrijk.



Dieseltractie

Als gevolg van El Niño werd het netwerk ernstig beschadigd, en deels onbruikbaar. Na herstel van de infrastructuur in 2013 rijden er vrijwel alleen treinen in het hoogseizoen voor toeristen. Voor de treinen-fans die de spectaculaire rit door de Andes willen maken, zijn naast diesellocs momenteel weer 7 stoomlocomotieven operationeel. Twee Baldwin 2-6-0 en 5 Baldwin 2-8-0 modellen. Helaas zijn alle geplande tours voor 2020 afgelast vanwege covid-19.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Het spoorweganet.

In 1892 ontwierp William Findlay Shunk, een bekende Noord-Amerikaanse ingenieur, een route voor de intercontinentale spoorlijn tussen Noord- en Zuid-Amerika. Vanuit het noorden gezien, via Panama, Colombia en Ecuador naar Peru. Helaas is het er nooit van gekomen om de landen te verbinden. Ook de 'pan American highway' sluit niet op het noorden aan, en kent een veerverbinding tussen Panama en Colombia.

Het project om te komen tot een Ecuadoraanse spoorlijn werd gestart door president Gabriel García Moreno in 1861. Hij had de ambitie om Guayaquil (zeenivo) te verbinden met de hoofdstad Quito (+ 2850 m) in de Andes. Maar dat lukte pas 40 jaar later. Het eerste deel werd geopend tussen Guayaquil/Durán en Milagro in 1873, en Bucay (+ 250 m) werd bereikt in 1888. Als spoorbreedte was gekozen voor het Kaapse spoor van 1067 mm.

Onder president Eloy Alfaro (1897) is de spoorlijn verlengd, en werd de Guayaquil & Quito Railway Company, (G&Q) opgericht. De reeds aangelegde delen werden verbeterd, en in 1908 was de route tot aan Quito voltooid. De investeerders van dit project kwamen merendeels uit de Verenigde Staten.

Aardbevingen, overstromingen en aardverschuivingen zorgden echter regelmatig voor schade.

De G&Q Railway-lijn werd later de zuidelijke divisie (Division Sur) van de Ecuadoraanse spoorwegen (Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos:EFE). De spoorlijn vertegenwoordigt de grootste infrastructuur van het land met een totale lengte van 965,5 kilometer (600 mijl). Het is een enkelspoor systeem met een spoorbreedte van 3 ft 6 in (1067 mm). De 446,7 kilometer (277,6 mi) Southern Division (Division Sur) begint in de haven van Guayaquil met een veerboot naar Duran en gaat dan oostwaarts naar het Andesgebergte waar meer dan 2,5 kilometer (8200 voet) hoogteverschil moet worden overwonnen om via Guamote (+3100 m), Riobamba (+2754 m) te bereiken. Het grootste hoogte verschil wordt overwonnen bij de Devil's Nose (Nariz del Diablo) waar de trein rijdt heen en weer langs het rotsachtige voorbergte.



Stoomtractie

Vanaf Riobamba rijdt de trein noordwaarts langs het hoogste punt bij Urbina een hoogte van 3609 meter (11.841 voet) om Quito te bereiken op een hoogte van 2850 meter (9350 voet).

De 373,4 kilometer (232,0 mijl) Northern Division (Division Norte) werd voltooid in 1957. Het verbindt Quito naar de noordelijke zeehaven van San Lorenzo via Ibarra, Primer Paso en Cachavi. De Cuenca-lijn vertakt zich in de buurt van Sibambe en vertegenwoordigt de 145,4 kilometer (90,3 mijl) Subdivision Sur. Het werd gebouwd tussen 1915 en 1965.

Dat de spoorlijnen in verval raakten kwam vooral door overstromingen en modderstromen als gevolg van hevige El Nino-regens in 1997-1998. Er was geen geld om de schade te herstellen, waardoor een continue dienstregeling niet meer mogelijk was. Fotoseries uit 1988 tonen de spoorwegen nog compleet in bedrijf, voor zowel passagiers als goederen transport.



In de havenstad Duran waar de spoorlijn start is een klein spoorweg-museum. Het eindstation van Quito is ook min of meer een museum. De door Baldwin Locomotive Works (BLW) geleverde locomotieven waren aanvankelijk van het model 2-6-0 (Mogul) en werden in het laaglandgedeelte gebruikt. De krachtiger 2-8-0 (Consolidation) locomotieven werden later geleverd en in de bergen gebruikt. In 1929 werden 3 nieuwe Class 101 Beyer-Garratts aangeschaft met de mogelijkheid om 150 ton sleeppladingen te vervoeren. Tussen 1927 en 1953 zijn deze vervangen door de laatste Baldwin 2-8-0's die geproduceerd zijn. Vanwege de grote belangstelling van rail-fans zijn oude locs weer opgeknapt.

Er werd al een aantal jaren onderzoek gedaan naar diesel-locomotieven, maar om het bestaande stoomvermogen te verbeteren, zouden de nieuwe diesels een minimum van 1.500 pk vereisen, met drukvulling vanwege de grote hoogte op veel van de routes. In 1957 werden de eerste van 5 Alstom-Sulzer diesel-elektrische locs (nr. 151-155) geleverd. De gelede locomotief heeft de as indeling Bo-Bo-Bo, en 2x 610 pk. Vanwege Franse belangen in het spoornet ten noorden van Quito zijn deze locs ontworpen specifiek voor Ecuador.

Rond 1965 heeft Ferro Carrel G&Q 10 Alco RSD39 locomotieven aangeschaft. De ALCO RSD-39 was een zes-assige dieselelektrische locomotief met een laag asgewicht en 1350 pk, gebouwd door ALCO en onder licentie bij Euskalduna, in Bilbao Spanje. 50 exemplaren waren voor de Spaanse spoorwegen. De overige 26 voor Ecuador en Peru. In Ecuador reden de nummers 160-169. Enkele hiervan zijn nu museum stukken.



Railbus in het station van Alausi, 1988..

In 1992 werden nieuwe diesel locs aangeschaft. De laatste levering bestond uit de Alstom AD24s BBB met de nummers 2401-9. Deze locomotief rijdt nu door

het hele land, en kan ook de 42 krappe bochten van 200 ft ronden (straal van 60 meter) nemen. Van de 30 aangeschafte railbussen zijn nog enkele operationeel.

### Devil's Nose

Een spoorweg bouwen in de hooglanden was geen gemakkelijke taak. Frequente seismische activiteit, zware regenval, wilde dieren, malaria, dysenterie en gele koorts vertraagden de voortgang. Het technisch meest uitdagende deel van het project was echter een steile rotswand die bekend staat als de Duivelsneus, of Nariz del Diablo, die zich bevindt tussen Alausi en Sibambe.



Nariz del Diablo.

Om deze 800 meter hoge klif te beklimmen, hebben de ingenieurs een reeks steile kronkels 'gebeeldhouwd' waardoor de trein met een helling van 1 op 18 (5,5 %) kon klimmen door afwisselend vooruit en achteruit te gaan. Er werd gezegd dat de Duivelsneus door Satan werd veroorzaakt omdat hij niet wilde dat daar een spoorlijn zou worden aangelegd. En daden die in strijd zijn met de wensen van de duivel, worden betaald in mensenlevens.



De trein daalt af van de Nariz del Diablo.



Aan het einde van de aanleg van het Nariz del Diablo-gedeelte van de baan waren meer dan 2.000 arbeiders overleden door ziekte, arbeid of het klimaat. Onder de slachtoffers vielen arbeiders uit de Engelse koloniën in het Caribisch gebied, voornamelijk uit Jamaica. Ook honderden gevangenen die gedwongen werden te werken met beloften van vrijheid.

Desalniettemin was de voltooiing en de eerste beklimming van Nariz del Diablo in 1902 een van de meest ongelooflijke prestaties van spoorwegtechniek ter wereld. Het stuk van 12 km is een van de beruchtste spoorlijnen ter wereld, met steile kliffen die honderden meters dalen, scherpe bochten en een ongelooflijk steile helling. Deze avontuurlijke 12 kilometer spoor tussen Alausi en Sibambe is het meest bereden stuk van Ecuador. De toeristentrein wordt momenteel getrokken door een Alsthom uit 1992 of een Baldwin 2-8-0.

#### De G & Q route

De (kostbare) tours beginnen ten zuiden van Quito via de "Avenue of the Volcanoes", waaronder de majestueuze Cotopaxi en de imposante Chimborazo. Men maakt kennis met de culturen van de Andes en hun levensstijl bijvoorbeeld in Guamote (ten zuiden van Riobamba), met zijn authentieke markt en bewoners in traditionele kleding. Het stationnetje van Guamote kent een keer driehoek voor de stoomtrein. Vervolgens daalt het spoor af tot op zee niveau.



Het spoor in Guamote, 2020.

Op youtube kan je diverse filmpjes vinden van deze spectaculaire zig-zag rit. Ik moet nog een derde keer naar Ecuador om dit stukje spoor met eigen ogen te ervaren. Zie ook:

[https://nl.qwe.wiki/wiki/List\\_of\\_steepest\\_gradients\\_on\\_adhesion\\_railways](https://nl.qwe.wiki/wiki/List_of_steepest_gradients_on_adhesion_railways)

[https://nl.qwe.wiki/wiki/Zig\\_zag\\_\(railway\)](https://nl.qwe.wiki/wiki/Zig_zag_(railway))

Tjark van Heuvel

## SANTA FE en TOFC in de vijftiger jaren

Eén van mijn "Corona" projecten was het bouwen/afmaken van een behoorlijk aantal oude maar heel leuke ULTIMATE N SCALE resin modellen van opleggers en trucks uit de jaren 50 die ik vorig jaar van Frank Klein had overgenomen. Daarbij zat ook een aantal "nieuwe" dekken met geleiderails ter vervanging van de gewone Atlas 50 feet flatcar dekken.

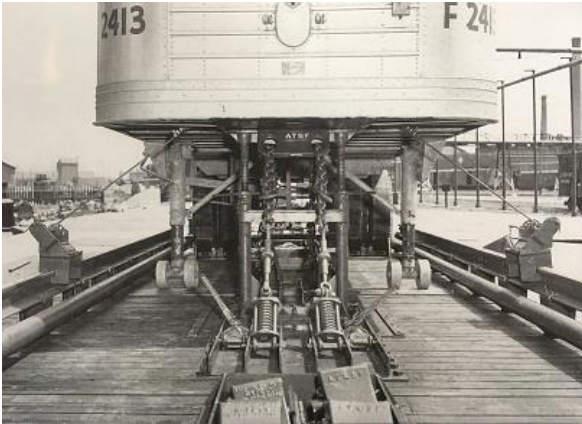


Een kort stukje geschiedenis: begin jaren vijftig (nog net mijn tijdvak... dat loopt tot 1960) begon in de USA het vervoer van Trailer On Flat Car (TOFC). De trailers werden er in het begin gewoon opgereden via een "ramp" aan het eind van een opstelspoor. D.m.v. opklapbare rijplaten (tussen de wagens) konden meerdere flatcars geladen worden. Het vastzetten van de trailers was een tijdrovende klus: aan weerszijden van de trailer werden via blokken op de geleiderails 4 kabels naar ogen in de onderkant van de trailers gespannen. Bij het "vijfde wiel" werden ook 4 kettingen gespannen in de lengterichting; 2 naar voren en 2 naar achteren.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



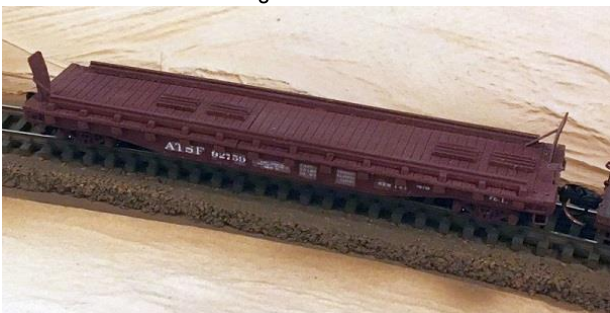
De 4 kettingen bij het "vijfde wiel".

Om haar klanten deze nieuwe TOFC service ook te kunnen bieden is de Santa Fe medio vijftiger jaren begonnen met het aanpassen van een aantal flatcars van verschillende klassen: 44 feet Class M, 53 feet Class N en 60 feet Class T. Van de eerste soort werden er zelfs een aantal permanent kort gekoppeld met een stalen koppelstang.



Twee kortgekoppelde 44 feet flatcars.

Op het dek werden tegen de lengteas een aantal bevestigingspunten voor de kettingen/spanners aangebracht en langs de zijkanten werd een geleiding (dan kon de truck met trailer niet per ongeluk van de flatcar rijden tijdens op- of afladen) met daarop een bevestigingsrail aangebracht. Die geleiding bestond of uit stevige forse houten balken of uit ronde stalen buizen. De bevestigingsrail daarop was echte oude 55 pound spoorrail..... daarover konden blokken heen en weer schuiven met draadspanners erin voor de dwarskabel verankeringen.



Het dek van de flatcar met de geleiderails.

### De trailers

De castings van ULTIMATE N SCALE zijn nog ruim uit de vorige eeuw als ik mij niet vergis en moeten behoorlijk worden nabewerkt (schuren, vijlen, soms plamuren). Dat geldt voor de opbouw maar nog meer voor de wielstellen. Daarna ontvetten met de beste EN goedkoopste ontvetter die er is: DASTY (nu 1 liter € 2,29 bij de Wibra.... een paar jaar geleden daar nog € 0,99..... doe je heeeeel lang mee).

Vervolgens spuiten met Mr. Primer Surfacer 1000 en de gewenste kleuren. Eén van de redenen van aanschaf van de kits was het feit dat ik nog een behoorlijk aantal Santa Fe decals voor TOFC oude stijl had liggen..... kwam dus mooi uit. Tot slot nog de verschillende rijverlichting lampen (rood en oranje) met een penseeltje aanstippen en met 0,5 mm messing draad de 8 verschillende bevestigingen namaken (gaatje boren in de onderkant van de gegoten kap en vastlijmen met ACC, in de juiste hoek buigen en op lengte afknippen) en deze zwart verven.



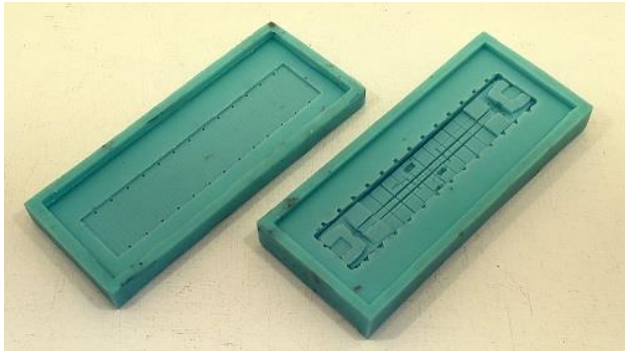
De verschillende Santa Fe trailers.

### De flatcars

In eerste instantie dacht ik alle dekken (2 uitvoeringen) van ULTIMATE N SCALE te kunnen gebruiken maar 1 soort ervan was EN te kort EN had niet een redelijk gelijkende ATSF uitvoering. Hoe nu verder om toch een stuk of 10 TOFC flatcars te maken voor al die trailers.....?

De oude 50 feet Atlas flatcar met 2 korte trailers erop leek een goed startpunt, maar die zijn niet meer in voldoende mate te krijgen/kopen en heeft bovendien niet de juiste lengte maar komt verder – zeker van wat afstand – heel redelijk overeen met de eerder genoemde ATSF flatcars.

Wat ik vervolgens heb gedaan zal Atlas waarschijnlijk minder leuk vinden: ik heb zo'n wagen geleend van Robert van Maurik en daar van zowel de onderkant als van het dek een siliconen mal gemaakt (met wat kleine aanpassingen) en vervolgens die wagen weer keurig in elkaar gezet (je ziet niet dat hij hiervoor gebruikt is).



De siliconen mallen.

Gieten vind ik een leuke bezigheid en gaat gemakkelijk en is ook goedkoop, dus ik heb een vrij groot aantal afgietsels gemaakt. Vervolgens van deze 50 feet flatcar met wat zaag en vijlwerk een 11 tal kortere en langere wagens van de eerder genoemde verschillende klassen gemaakt. De helften zijn makkelijk en ook precies aan elkaar te lijmen met ACC, je ziet er geen barst van.

De contouren van de zijkant zijn niet helemaal accuraat (bij de langere uitvoeringen hoort de schuin oplopende onder/zijkant wat langer te zijn) en het aantal "stake pockets" is steeds 1 verkeerd maar alleen iemand die die wagens echt goed kent en nameet valt dat op.....voor mij in ieder geval goed genoeg en zeker ATSF gelijkend.

In de mal voor het dek had ik in alle gaten van de "stake pouchets" een kort stukje 1 x 1 mm Evergreen styreen geplaatst en in het afgietsel staan die dus keurig overeind en klaar om bovenop voorzien te worden van stukjes code 40 rail die ik ook nog ergens had liggen en geleiders in de vorm van 1 mm rond Evergreen styreen of 1 x 1 vierkant Evergreen styreen aan de binnenkant van de paaltjes (afhankelijk van de uitvoering van het prototype).



De opklapbare rijplaten (verbinding naar de volgende wagen tijdens op- of afladen) heb ik gemaakt van restantjes 0,15 mm messing strip, op maat geknipt/gevijld en met een dubbele lichte knik. Goed vastmaken aan de wagen was nog een puntje maar in had nog een overtuillig setje "RVS ladders voor diesels"

liggen. Op de juiste afstand van zij- en kopkant met een malletje 2 gaatjes in het dek geboord waarin de pootjes van de laddertjes pasten. Vastlijmen met een drupje ACC. Vervolgens tegen deze dunne maar wel stevige staander de rijplaat gelijmd met ACC. Uit 0.5 mm messing draad het haakje gemaakt waarmee de platen verticaal verankerd worden. Het geheel staat als een huis en is toch mooi rank.



De Santa Fe jaren vijftig TOFC-trein.

De opstap ladders op de hoeken komen uit een oud setje van Gold Medal Models. De 2 bolsters heb ik voorzichtig/ horizontaal wat afgevijld zodat de wagens lager op de rails staan en de MTL koppelingen gelijk op de juiste hoogte aan de wagenbak kunnen worden gezet. Bij het maken van de mal van de wagen onderkant heb ik wat ruimte vrij kunnen houden om een plaatje lood onzichtbaar weg te kunnen werken zodat de wagens ook als ze leeg zijn bijna het juiste gewicht hebben en dus niet onvoorzien kunnen ontsporen. Vervolgens alles ontvetten met DASTY, dan primer en verf airbrushen, en van decals voorzien (die ik van oude aangebroken sets kon halen). Als laatste een beetje Dullcote erover airbrushen.



Het vervolg van de TOFC-trein met de verschillende trailers.



Zoals met veel projecten kost dit hele project wel de nodige tijd maar verhoudingsgewijs eigenlijk nauwelijks geld; de MTL koppelingen en Bettendorf trucks zijn bijna nog het duurst..... de rest was toch al in huis of was heel schappelijk geprijsd! En het levert een aantal leuke en bijzondere wagens met afwisselende lading op!!!!

Dirk Jan Blikkendaal

## 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 van cabooses die ik vorig jaar heb gezien op verschillende locaties in British-Columbia, Canada.



In het Valemout & Area museum staat voor het voormalige stationsgebouw deze, in 1974 gebouwde, CN 79726 caboose.



In Craigellachie werd de eerste Canadese continentale spoorlijn voltooid op 7 november 1885. Daar staat ook de CP 437336 caboose.



In het spoorwegmuseum in Revelstoke is deze CP caboose 437477 met midden cupola te vinden.

## The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Derby, 23-25 oktober 2020 (**onder voorbehoud**)
- Aalten, 29-30 mei 2021

## PH&LF Guidelines

Naast de algemene Ntrak- en oNtraknormen 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 oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule 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 oNtrak-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: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

## The caboose

Dat Mathieu Hamelers (Thieu) zijn lidmaatschap van de PH&LF opgezegd heeft betekende ook dat Hans Sodenkamp alleen voor de nieuwsbrief stond. Ik heb Hans gevraagd of ik iets kon doen bij de nieuwsbrief. Nu was het zo dat Hans en Thieu om de beurt het voorwoord (the Depot) of het nawoord (the Caboose) schreven. Bij deze nieuwsbrief was het de beurt van Hans om the Depot te schrijven en heb ik het op mij genomen om the Caboose te schrijven.



Om een idee te krijgen over welke inhoud ik "the Caboose" kon geven ben ik wat oude nieuwsbrieven door gaan kijken, wat erg leuk bleek, er is een hoop geschreven in de jaren dat de nieuwsbrief er is. Ik kwam er achter dat "the Caboose" over van alles kon gaan.

Een leuke nieuwsbrief die ik tegenkwam is die van mei 2006, waar een paar interessante stukjes in staan.

Ten eerste het stukje in het kader van "even voorstellen", waar een betrekkelijk jonge Martien Baak zich voorstelt, het is ongelooflijk dat we al weer bijna 15 jaar verder zijn.

Ten tweede een stukje over de SD26 van de Santa Fe, geschreven door Johannes Winus. Ik wist toen nog niet dat ik zelf ooit ook 2 SD26's zou aanschaffen, in de kleurstelling van Guilford Rail Systems.

Het derde stukje is geschreven door Hans Sodenkamp over een tamelijk onbekende locomotief de EMD GMD1, ik denk dat Hans ook niet kon voorzien dat hij deze nog eens in N spoor, samen met Lars-Erik en mij, zou aanschaffen.

Wat ik hiermee wil aangeven is dat niet alleen deze laatste nieuwsbrief interessant is, maar ik adviseer om ook de oude nieuwsbrieven af en toe eens door te bladeren, welke minstens net zo interessant zijn.

Martien Baak