

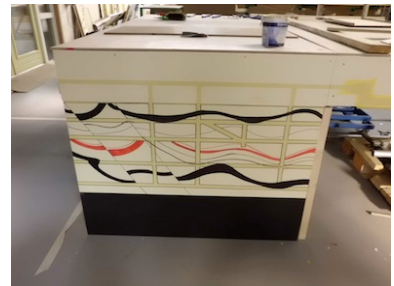
Ondanks het koude weer en de daarmee gepaard gaande koude handen, is er sinds het laatste verslag van 28 november j.l. weer veel werk verzet. Vooral op de woensdag, als er toch zeker 12 leden met allerlei dingen bezig zijn, is het gezellig druk.

Jo Rovers heeft het andreaskruis aan een vaste voedingsspanning gehangen en de elektronica vervangen zodat de lichten weer regelmatig kunnen knipperen. Vlak voor kerst heeft Jo ook het kruis netjes afgewerkt en zodra het een beetje beter weer wordt zal deze buiten aan de paal gemonteerd worden. Karel en Tom hebben de lichtkappen en de paal van een nieuw laagje verf voorzien zodat het er straks weer 'gelikt' uitziet.

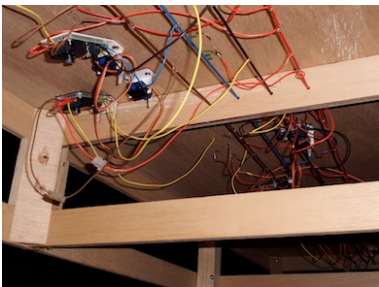


Karel en Tom zijn nu druk bezig met het maken van de zijkanten ter hoogte van de kolenmijnen.

Aan de onderkant is een opstapje gemaakt voor de kinderen zodat ze een goed zicht krijgen op de baan. Zoals de foto duidelijk laat zien zijn op deze zijkanten de mijnschachten en de imaginaire kolenlagen geschilderd. Tevens komen er hier en daar doorkijkgaatjes, die de kijker een blik op de ondergrondse mijnschachten verschaffen.



Inmiddels zijn alle sporen gelegd en zijn Martien, Ferdy en Richard bezig om alle wissels van servodecoders te voorzien, waarbij vooral Martien de hele dag onder de baan lag om alles aan te sluiten.



Dat ging niet zonder problemen, want iedere keer dat er een kortsluiting ontstond omdat het puntstuk van de wissel niet van de juiste spanning was voorzien schakelde de Digitrax centrale uit, hierdoor stonden alle servodecoders zonder spanning en waren de relais die het puntstuk om moeten polen ook afgefallen, met als gevolg dat geen enkele wissel meer van de juiste spanning was voorzien.

De oplossing leek eenvoudig, sluit de voeding van de servodecoders niet aan op de rijspanning (DCC) maar op een externe voeding van 10 Volt AC zodat er altijd spanning op de relais van de servodecoders blijft staan. Helaas mocht dit niet baten, daarom zal er contact gezocht worden met Wim Ros om te kijken of hij een oplossing heeft.

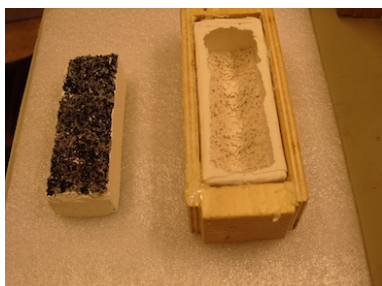
In de eerste weken van dit jaar is het emplacement, het schaduwstation en de keerlus van Veghel volledig van servodecoders voorzien. Afgelopen woensdag zijn er ook een aantal servodecoders bij het station, het schaduwstation en de keerlus van Gennep geplaatst zodat er nu weer volledig, met 7 treinen, rond gereden kan worden.

Aankomende week worden er servodecoders geplaatst bij de wissels van het inhaalspoor tussen het station en het schaduwstation van Gennep waardoor er weer een trein extra kan rijden. Als het een beetje meezit zullen ook de wissels bij het station Gennep volledig van servodecoders worden voorzien.

Om alle bezetmelder decoders op hun definitieve plaats aan te kunnen sluiten moesten er een aantal Loconet kabels bij gemaakt worden. Daarbij hebben we dankbaar gebruik gemaakt van Willy's expertise en gereedschap voor het aan knippen van de RJ45-stekkers. Omdat de verschillende kabels, zoals de Loconet kabels en de bezetmelder kabeltjes, van

elkaar gescheiden moeten blijven zijn er door Jos en Martien overal kabelgoten aangebracht (witte voor de bezetmelders en grijze voor de Loconet kabels).

Tijdens de proefritten met de kolentrein, getrokken door de BR 03, bleek dat de kolenwagens toch een beetje te zwaar waren. Bij nader onderzoek door Jos kwam hij erachter dat de zware Piko wagen, zonder de kolenlading van gemiddeld 26 gram, al een gewicht had van 50 gram!!! Tijdens het Project Team overleg bleek dat er een plaatje lood in de Piko wagens verborgen zat die maar liefst 28 gram woog. Nadat besloten was dat we de platen lood overal verwijderen en lichtere kolenlading moesten maken is Jos begonnen met het fabriceren van een mal voor de kolenlading.



Daarna heeft Jos de kolenlading gegoten en zwart gespoten en dit ziet er goed uit. De ballast is nu 9 gram i.p.v. 26 gram.

De lichtere wagons van Roco bevatten ook een plaatje lood, maar deze is slechts 12 gram. Al met al gaan we van 76 gram (verzwaarde Piko + originele lading) naar 31 gram en dat scheelt met 15 kolenwagens toch maar liefst 675 gram.

Gerrit, Jos en Ad zijn bezig met het aanleggen van de Maas oevers en de aan- en afvoerwegen van de pont. Om de werking van de pont zo natuurgetrouw mogelijk er uit te laten zien wil Gerrit dat de auto's ook echt de pont op- en afrijden. Ondanks de kennis en vaardigheden van Gerrit zal dit nog een hele klus worden.

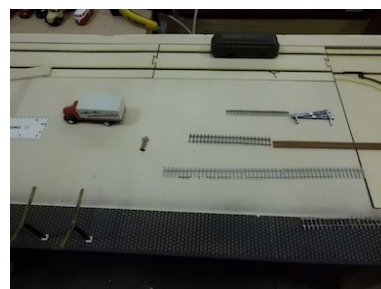
Aangezien het gietwerk van Jos met de kolenladingen goede resultaten oplevert is Jos ook begonnen met het maken van mallen voor de kademuuren.

Mike is, samen met ons nieuwe lid Jan Frensch, begonnen om de omgeving van het station Gennep gestalte te geven. Op de werktafel in de clubruimte ligt nu een plaat waarop het station, de busbaan en de spoorwegovergang een plaatsje hebben gekregen. Het geheel is door Mike zo ontworpen dat de drie onderdelen, door gebruik te maken van zwaluwstaart verbindingen, apart op de baan aan elkaar gezet kunnen worden en kan ook de busbaan, mocht dat nodig zijn, verlengd of ingekort worden. Zodra de spoorwegovergang uitgetest is zal die zijn definitieve plaats krijgen en kunnen we verder met het



aanleggen van de trambaan.

De rails voor de trambaan is inmiddels op voorraad (mochten we overnemen van Wim Koopmans) en omdat we nergens de originele tram kunnen kopen is besloten om de tram zelf te ontwerpen en met de 3D printer uit te printen.



De onderhoudsbaan is inmiddels door Frans en Richard voorzien van een Noch bedding en Peco rails. Frans heeft de rails van spanning voorzien en de bezetmelders aangesloten en de test van afgelopen woensdag is naar tevredenheid afgesloten. Jo en Pierre hebben daarna de controle room schoon gemaakt en voorzien van vloerbedekking en komende week zullen de 4 schermen en een snellere PC geplaatst worden zodat we het complete sporenplan in 1 oogopslag kunnen overzien.

In het kader van 300 jaar Vrede van Utrecht organiseert Het Spoorwegmuseum in 2013 de tentoonstelling 'Sporen naar het front'. In verband hiermee had Sjaak de opdracht gekregen om voor deze tentoonstelling een diorama te maken van de ontspoorde pantser



trein bij Mill. Met grote inzet en hulp van Richard Kriele, Frans de Bie (ook een nieuw lid) en andere leden, ontstaat er langzamerhand een prachtig tafereel. De afwerking van het diorama nadert langzamerhand het einde en dan wordt het diorama medio maart naar Utrecht gebracht, dus als iemand het nog wil bewonderen dan moet je vlug zijn want het diorama komt pas in september terug om dan een plaatsje te krijgen op onze baan.

Ad heeft de pantser trein en tender voor het diorama thuis met een 3D-printer uitgeprint en afgelopen week, nadat Peter de locomotief en tender mooi grijs gespoten had, aan Sjaak overhandigd. Mooi volgens tijdschema.

Peter is al een aantal woensdag avonden op de club bezig om de goederenwagens te weatheren en, het moet gezegd worden, dat komt de natuur getrouwheid zeker ten goede.

Tenslotte zijn Marcel en Richard bezig om de treinsamenstellingen op papier te zetten en als de nieuwe PC operationeel is gaat Marcel de database vullen met het materiaal dat we in willen gaan zetten waarbij tevens een onderhoud schema voor de locomotieven en wagens opgesteld zal worden.

Voor wat betreft het opzetten van de scenery moeten we constateren dat dit niet zo snel gaat als we wel zouden willen. Dit vloeit hoofdzakelijk voort uit het feit dat we te weinig mankracht hebben om het e.e.a. voortvarend op te zetten. Er zijn al verschillende kanalen aangeboord om nieuwe leden aan te trekken die ervaring hebben met de landschapsbouw maar ook dat wil niet van de grond komen.

Maar mocht je naar aanleiding van dit verslag de behoefte voelen om eens een keer te komen kijken dan is woensdag de aangewezen dag. En niet te vergeten onze clubavond waar je de gelegenheid hebt om, onder genot van een kop koffie, met iedereen even een praatje te maken. Wie weet, misschien blijkt dan dat jij ook een steentje kan bijdragen aan de realisatie van 'Spoor op Vleugels'.

Onderstaand een overzicht van het sporenplan zoals dat begin april gerealiseerd moet zijn. Zoals het er nu naar uitziet zal door gebrek aan materiaal en financiën het gedeelte 'Haven Gennepe' niet op tijd gereed zijn.

