



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 1 Nummer 3 26 juli 2002

THE SWITCHING YARD

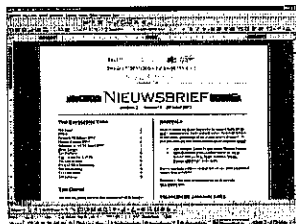
The depot	1
Arrivals	1
Off line	1
PH&LF in Leiden 17 mei j.l.	2
Verslag 6 juli 2002 Huizen	3
Voorstel contributie PH&LF	5
Bezoek aan NZH Hobbyclub	6
Rij-dag in Haarlem op 21 september	7
US 12th Convention, 12 en 13 oktober 2002 (deel II)	8
Doorn 13 oktober 2002	8
Zwolle 17 en 18 mei 2003 (deel II)	8
Elektronica	9
Werkelijkheid en model	9
Het verfen van de rails	10
PH & LF Ntrak Guidelines	10
Omgeschilderd, geweathered en....	10
Barnsboro	11
The Platform	12
Rijden met een doel	13
Ntrak Europe mededelingen	14
The Yard Master	15
PH & LF PR & Marketing	16
Connections	17
The Interlocking	18
The Time Table	18
Reprise 6 juli 2002	19
Signals	19
The Caboose	19

THE DEPOT

Zo, ga er maar weer even rustig bij zitten..... Wij zijn weer twee maanden verder sinds de laatste nieuwsbrief en er is wederom wel weer het één en ander (zinnigs) te melden.

Zo hebben wij uiteraard de zeer geslaagde eerste verjaardag van ons clubje achter de rug en hebben wij wederom kennis gemaakt met een mede N-spoorder. Verder beweegt zich ook één en ander op het gebied van de module bakken. Zo was er de verassing van de hoek module van Hans op 6 juli j.l. en ontspruiten op de tekentafel en in de hoofden van anderen weer mooie plannen.

Tevens is er een nieuwe rubriek "Signals". Hiervoor even speciale aandacht!! Onder de rubriek "Signals" staan zaken waarop ik van ieder lid een reactie verwacht voor de vermelde datum. Dus lees deze en reageer per mail naar info@phlfrfa.com.



Zonder dit als deadline te willen brengen kunnen we weer naar de volgende happening toelevan, namelijk zaterdag 21 september in Haarlem.. Ook dit belooft weer een interessante dag te worden. Meer daarover verderop in de nieuwsbrief.

Ik hoop dat de uitgave wederom stimulerend werkt en misschien vragen beantwoord of juist oproept, want ook daarvoor dient dit medium! Uiteraard blijft input welkom!

Lars-Erik

ARRIVALS

Via deze willen wij graag de nieuwe US N-spoor contacten van harte welkom heten. Sommige hebben al met elkaar persoonlijk of via e-mail kennis gemaakt. Zo niet dan volgt dat vast eens in de (nabije) toekomst:

- **Mark Langezaal:** oNtrakker in spee en bouwer van één van werelds kleinste banen: 1:640

Mark van harte welkom. Wij zijn zeer benieuwd naar je creatieve gaven. Je ideeën en de mini-spoorbaan beloven veel!

OFF LINE

Vorige maand verwelkomden we Paul Kremer die in het volgende stukje duidelijk aangeeft hoe zijn US n-spoor verzameling en voorkeuren zijn ontstaan.

Modelsporen is keuzes maken. Schaal, tijdperk, maatschappij, decor. Noem maar op. Iedere gewetensvolle modelbouwer weet er van. Voordat er ook maar één wiel op keurig geballaste rails ronddraait, heb je je moeizaam een weg gebaad door literatuur, catalogi, internetsites.

Modelsporen is keuzes maken. Ook voor N-scalers die spoors geweld aan gene zijde van de Grote Plas willen verbeelden. Misschien juist wel voor die categorie. Keuze te over, immers. Een stuk of 500 maatschappijen en maatschappijtjes. Landschappen die variëren van weidse vlakten van Montana tot imponerende pieken van de Rockies. Van havensteden aan de oostkust tot jaknikkers in Texas. Plompverloren in the middle of nowhere. You name it.

Goed: heb je je keuze bepaald, volgt uitgebreide research. Welke loctypes konden in 'mijn toen' wel; welke juist niet. Wat reed er aan boxcars. Aan reeferers. Met welke andere maatschappijen vond interchange plaats. Hoofdbrekens, hoofdbrekens, hoofdbrekens. Pijn in de kop, soms. Gevolg van slapeloze, want: vooral door treintjes tellen geïnspireerde nachten. Liep er onlangs ook tegenaan.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Nitrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Ben inmiddels een jaartje of 10 actief op het N-scalefront. Boston&Maine in de jaren '50. Licht exotisch. Maar boeiend en inspirerend. M'n vloot van 175 wagons 's nachts woelend in bed eens kritisch doorgenomen. Alles bleek aardig vertegenwoordigd: Canadees spul, veel Northeast en New England, natuurlijk (Pennsy, NYC, MEC, New Haven, Nickel Plate), wat Southern, Central of Georgia, Cotton Belt. D'er rolt ook wat Great Northern, wat Santa Fé, snuffie Union Pacific. Ach, 't beeld leek aardig compleet.



En toch. Miste bij nadere beschouwing de Midwest wat. Chicago en daar onder. Spoorslags bij diverse leveranciers aan het inkopen geslagen. Hupsakee: kar van de Ann Arbor. Ach, Burlington misstaat ook niet. Minneapolis&Saint Louis: kleurrijk maatschappijtje. En nu we toch bezig zijn, Kansas City Southern was ook wel een Grote Jongen. Afijn, in no time in het Gapende Gat voorzien. At random. Natte vingerwerk. Dondert de Model Railroader op de deurmat. Het mei-nummer, meen ik. Bladeren.

Ha! Artikel over de Boston&Maine. Om preciezer te zijn: over de samenstelling van goederentreinen in de fifties. De herkomst van de karren. Bingo. Driewerf bingo !!! Artikel geschreven door een insider, ook. Een ouwe freightsalesman van de B&M.

Blijkt mijn vloot aardig conform prototype te zijn. Ja, met uitzondering misschien van vijf kolenkarren van de Virginian en de Norfolk&Western. Die waren, leerde de MR, 'rare' op sporen in New England. Kan dus net wel of net niet. Mwah, maar niet over piepen.



En nu. M'n B&M-karren beslaan zo'n 20 procent van de verzameling. Andere New England-maatschappijen een procentje of 10. De Northeast is ruim vertegenwoordigd. Een derde, zoiets. CP en CN en hun dochtermaatschappijen? Procent of 20. En de rest idem.

Aardig representatief. En gelukkig maar. Keuzes worden niet zelden ingegeven door oerdrift. Impulsen. Geldt ook voor de aanschaf van goederenkarren. Bij mij, in elk geval. Moraal van het verhaal? Alles kan eigenlijk. Zeker voor modelspoorders die hun inspiratie vinden in de US of Canada.. Binnen grenzen, natuurlijk. Geen houten gondolas op een anno-nu baan. Geen 60 foot autoracks op de NYC in, pak hem beet, 1961. Voor de rest: vrijheid, blijheid.

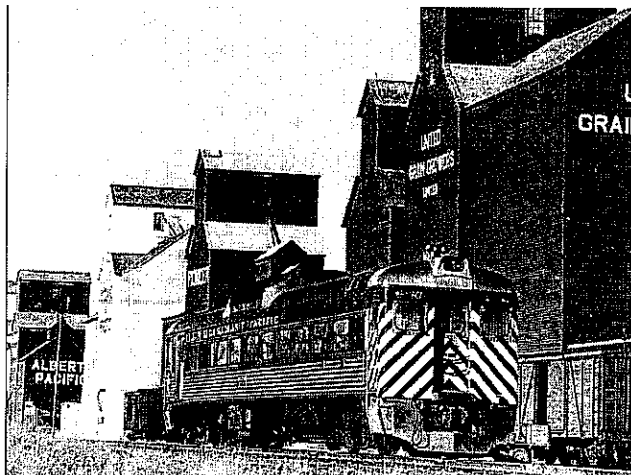
En uiteindelijk? Indertijd, tien jaar geleden, de juiste keuze gemaakt toen ik de verleiding van een 1:160 LifeLike BL2 in B&M-livrei niet kon weerstaan.

Soms pakken oerdriften en impulsen wonderbaarlijk goed uit...

Paul Kremer

PH & LF IN LEIDEN 17 MEI J.L.

Net terug van vakantie en meteen alweer op weg naar een PH&LF bijeenkomst. Dit maal in Leiden bij mijn collega en mede PH&LF-lid Tjark. De situatie rond Tjark's moeder wierpen helaas een schaduw op deze avond. Desondanks kan ik toch spreken van wederom een gezellige avond. Na binnenkomst maakte wij niet alleen kennis met Margot en de (Noorse bos) katten maar ook met de grootse verbouwing die kort daarna van start zou gaan. Na dit welkom gingen we in tuin, bij een zwoele voorjaarsavond, aan tafel. Een overheerlijke oosterse maaltijd was inmiddels bereid.



De nieuwste aanwinst van Gvoert maar dan 1:1

Het leuke van een bijeenkomst bij één van de leden is dat je uitgebreid kennis kan maken met zijn modelspoor "kunsten". Na de bijzonder geslaagde maaltijd stond als eerste een bezoek aan de zolder op het programma. Hier kwamen we in het UP domein in schaal H0. Diverse locs werden getest en bewonderd. Na enige tijd ging de excursie naar de garage waar de complete Terminal 5 ons opwacht. Hierop is niet alleen het emplacement te zien, maar aan de kade lag inmiddels ook een prototype voor een nieuw containerschip te wachten op haar (schepen zijn vrouwelijk!) lading. Terwijl een straddle carrier op



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY

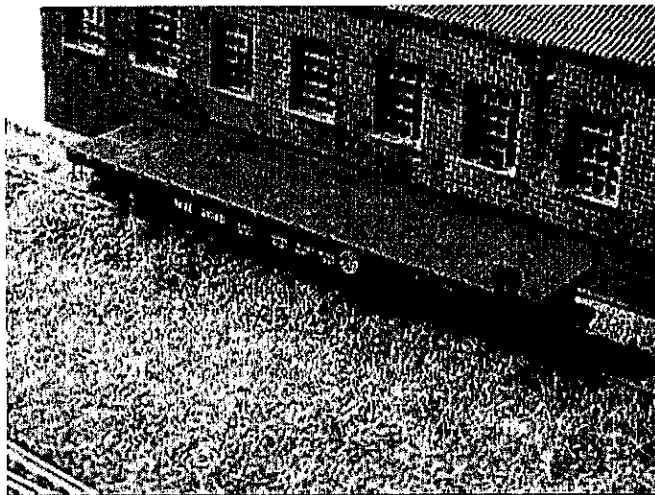


PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

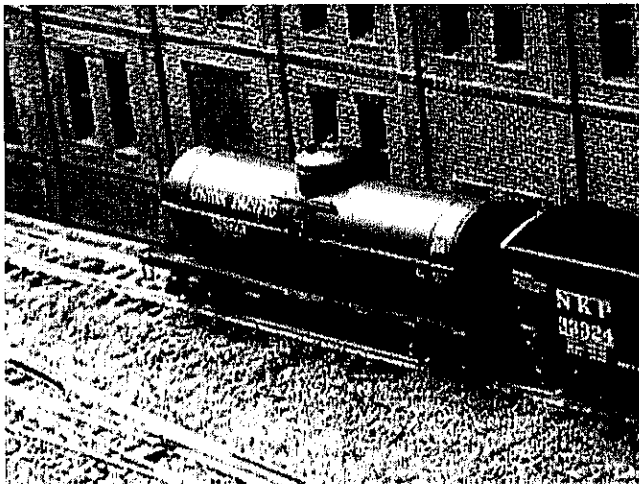
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

het terrein rond reed merkte de beheerder op dat in de toekomst nog de aanschaf van een reachstacker wordt overwogen.

*Freek's nieuwste aanwinst bij Jasper Steel*

Terug aan de salontafel werden de diverse tijdschriften en boeken gelezen en bekeken. Onderwijl waren Freek en Tjark bezig met een ruilhandel voor de sigarenclub. De jarigen Freek en Peter ontvingen beide een uitbreiding op hun verzameling. Govert had zijn fraaie nieuwe aanwinst een RDC van Canadian Pacific meegenomen. Lars toonde zijn recent ontvangen E7 A-unit waardoor een mooie E7 A-B-A combinatie van de New York Central gemaakt kan worden.

*Peter's nieuwste aanwinst bij Jasper Steel*

Toen werd het tijd voor de video's. Hierbij toonde ik mijn nieuwste video aankopen bestaande uit een film over NYC in Ohio in de jaren 50tig en 60tig en een film over de PPR middle division waarbij in een zeer kort scène nog iets te zien was van het station Mifflin. Hoewel het voor enkele leden wederom moeilijk was om de ogen op te houden vanwege het late tijdstip werd er toch aandachtig naar de video's gekeken. Na afloop was de meeting dan ook ten einde.

Hans

8/9/1/2/42/6/±20/1:640/45,

KORTOM:

oNe year oN Ntrak iN
NL

VERSLAG 6 JULI 2002 HUIZEN

8 aanwezigen, 9 modules, 1 trein van 2 locs+42 wagons, 6 awards, ± 20 sandwiches en 1 modelbaan van 1:640, 45 minuten wachten op een toetje..... Dit is heel kort samengevat de geslaagde rij-dag van 6 juli 2002 in Huizen.

Op vrijdag 5 juli begonnen voor Hans en mij de laatste voorbereidingen voor 6 juli. Allebei hadden we onze modules op vrijdag al meegenomen zodat er op zaterdagochtend al totaal vier klaar stonden, met dank aan Hans met zijn verrassende Barnsboro hoekmodule in aanbouw met in ieder geval al twee sporen (overigens in drie weken tussendoor gebouwd).

Naast het opzetten van de modules op de late vrijdagmiddag hebben wij uiteraard ook nog de video installatie aangesloten en gechecked. Het bleek dat we een kabeltje misten maar de Praxis was dichtbij dus dat was zo opgelost. Helaas kregen wij geen geluid uit het geheel, maar dat bleek door het goede inzicht van Nick de volgende dag snel opgelost.

*Volle concentratie en overzicht over een deel van het traject*

Op zaterdagochtend vroeg uit de veren om eerst de module van Freek op te halen en daarna nog wat boodschappen te doen in Huizen. De Praxis werd ook weer bezocht om het bevestigingsmateriaal voor de achtergrondplaten nog even aan te schaffen. Bij aankomst op het ICU kantoor in Huizen om 10.00 uur volgden Hans en Sandra vlak achter mij. Met een te laag toerental hebben wij gaten geboord voor de bevestiging van de achtergrondplaten wat een spectaculaire rookontwikkeling met de daarbij horende lucht gaf....☺



THE PENNSYLVANIA



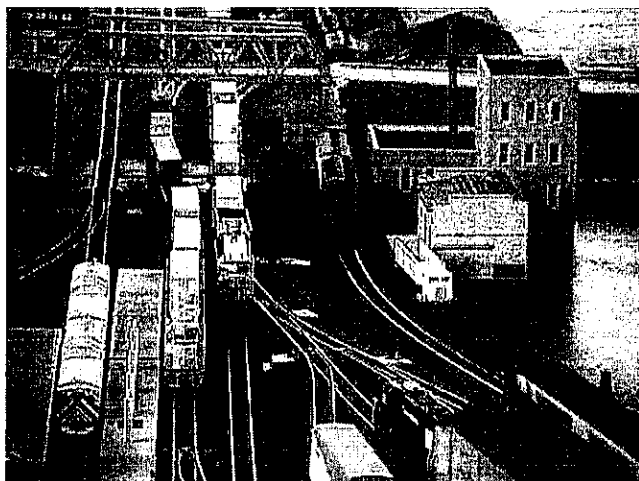
RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

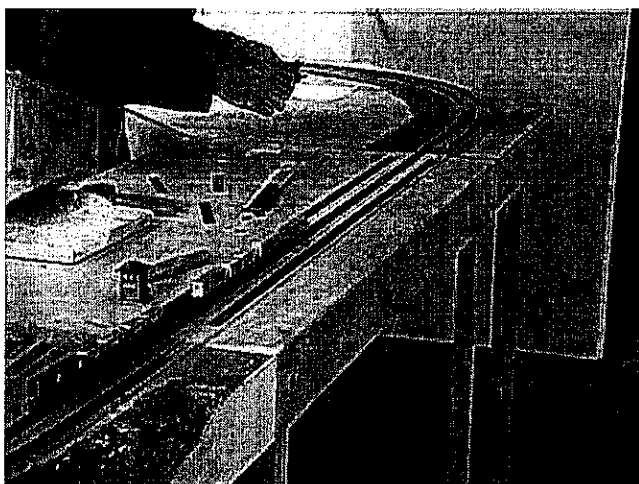
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Een Piggyback- en een Intermodal trein van de Union Pacific passeren Sleepy Hollow

Tot 12.00 uur volgden Peter, Nick, Tjark en Mark Langezaal. Via mail had ik al wat contact met Mark gehad en deze dag was een mooi gelegenheid om nader met elkaar kennis te maken. Alle modules werden opgesteld en al snel reden de eerste treinen over de modules. Dit ging in etappes omdat ik ondertussen module voor module met de verbindingsrails aansloot waarbij nog mijn dank aan Tjark en Nick voor de railasjes die toch ontbraken in mijn "dacht ik" volledige Ntrak toolbox. Tevens kwamen de langere segmenten en de dremel weer goed van pas om verbindingen op maat te maken.

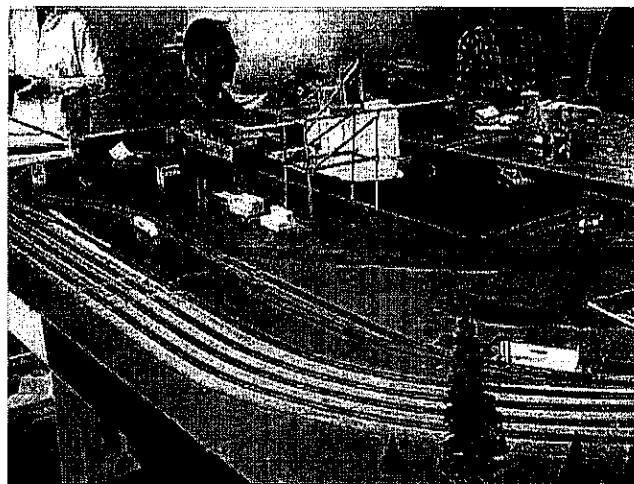


Tijdens het langsrijden van de eerste treinen werden de verbindingsrails gelegd

Om de trek van de Ntrakkers te stillen zorgde Sandra voor de inwendige N-spoorder door voldoende sandwiches te maken, waarmee iedereen zeer tevreden was. Sandra nogmaals hartelijk bedankt.

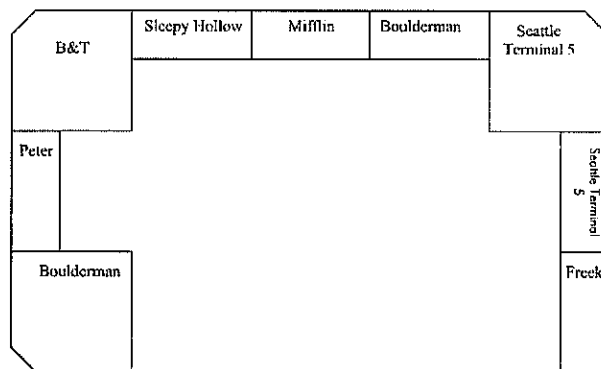
Het voordeel van dit soort rij-dagen is naast dat het leuk is, dat ook diverse kinderziekten ontdekt worden en verholpen kunnen worden, zoals: stroomstoringen, onwillige koppelingen en ontsporingen. Wat dat laatste betreft blijkt maar weer de grote verantwoording die iemand heeft die de throttle bedient.

Het blijkt dat je altijd scherp moet blijven en de complete trein in de gaten moet blijven houden.....anders krijg je een typische schaarontsporing (bij het achteruit rijden duwde de lok nadat één wagon was ontspoord nog even leuk door waardoor er ± 7 wagons schaarden). Met de bestelde Aristo's kun je de trein beter volgen en kan gebruik gemaakt worden van een noodstop.



Terminal 5 is bijna klaar voor gebruik en kan binnenkort vele containers uit alle windstreken ontvangen

Ondertussen was ook Freek gearriveerd die bij binnenkomst toch wel even opkeek van de grote van de Ntrak baan. Toen Freek na een aantal minuten was bijgekomen stortte hij zich ook in het Ntrak gebeuren.



De opstelling van de modules op 6 juli 2002

Tussen het rijden door werden er op een grootscherf video's vertoond van o.a. modelspoorbeurzen in Bremen en Sinsheim. Tevens werden er 5 awards uitgereikt aan diverse leden:

RUMA, Runner Up Member Award, Freek Bekker
CASA, Challenge And Support Award, Peter Sodenkamp
MONIA, Most Original Ntrak Idea Award, Tjark van Heuvel
PAPA, Personal Achievement Ph&lf Award, Nick Meertens
MAMA, Most Active Member Award, Hans Sodenkamp

Uiteraard hebben deze Awards een komische ondertoon, maar toch geven ze ook wel een stuk waardering voor de prestatie in de betreffende categorie.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Terwijl iedereen zich vermaakte met 1:160 kwam Mark met een sigarendoosje aan. Ik dacht nog "hier zal Freek als sigarenliefhebber blij mee". Maar wat schepte ieders verbazing en bewondering, het betrof hier een werkende modelbaan van 1:640 waarbij manueel of vol automatisch twee treinen elkaar bij een station kunnen passeren.



Na dit mooie kleinood bewondert te hebben werd het langzamerhand tijd om richting restaurant De Kalkovens in Huizen te vertrekken om gezamenlijk een hapje te gaan eten. Bij aankomst werden wij zelf in één van de ovens gestopt waarna wij van een heerlijke maaltijd genoten. We konden een behoorlijke tijd nagenieten van de hoofdmaaltijd en wat napraten voordat het toetje kwam (maar het wachten werd wederom beloond met een heerlijk nagerecht). Om circa 21.00 uur vertrokken wij weer richting kantoor en werd het tijd om de spullen weer in te pakken en allemaal huiswaarts te keren.

Al om al: het was een mooie en gezellige dag.

Bij zo'n dag hoort ook een stukje evaluatie en daarom heb ik tot slot nog een aantal aandachtspunten voor volgende bijeenkomsten op een rijtje gezet:

1. Probeer allemaal zo vroeg mogelijk te komen op een rij-dag zodat er zo lang mogelijk gereden kan worden.
2. Zorg voor voldoende Peco code 55 railasjes.
3. Voor het starten met het plaatsen van de wagons en locs op de baan eerst zorgen dat de module op de juiste hoogte staat en dat deze is aangesloten met de verbindingsrailtjes.
4. Maak gebruik van de mogelijkheid om met je materieel te rijden, dus neem dit mee!!
5. Bij iedere module die je meeneemt dient minimaal één, liever twee stevige lijnklemmen te zitten. Zorg voor een naametiket op elke lijnklem en eventueel ander gereedschap en/of zorg dat het gereedschap altijd weer na gebruik in je toolbox ligt.
6. Zorg dat de modules vrij zijn van doosjes van wagons/locs, gereedschappen e.d.. Dit zorgt voor een rustiger en mooier beeld en er kunnen nog fraaiere foto's en films gemaakt worden.
7. Bij de volgende bijeenkomst zou het zeer fraai zijn indien alle bestaande modules voorzien zijn van achtergrondplaten. Zie de Ntrak guidelines in deze nieuwsbrief voor de

definitieve kleurstelling van de achtergrondplaten. Voor de bijeenkomst in oktober bij de Open dagen van de NZH Hobbyclub zijn de achtergronden een must.

Bovenstaande punten zijn geen kritiek maar zaken die het allemaal nog mooier, praktischer en leuker maken.



Het einde van weer een geslaagde rij-dag in Huizen

Nog een speciale dank aan de heren van ICU die wederom ons de ruimte ter beschikking stelden en tevens de drankjes hebben gesponsord.

Lars-Erik

VOORSTEL CONTRIBUTIE PH&LF

De huidige contributie van de PH&LF RRA bedraagt € 15,00 per jaar. In dit bedrag zijn opgenomen:

- één lidmaatschap bij de Contactgroep NMRA Nederland waarbij het abonnement voor het blad Modelspoorwegen zit (verschijnt 4 keer per jaar), kosten totaal € 27,50
- één lidmaatschap bij Ntrak USA waarbij het abonnement voor de Amerikaanse Ntrak Newsletter zit (verschijnt 6 keer per jaar), kosten totaal € 10,00 (\$ 10,00)
- het verzorgen van de eigen nieuwsbrief (waarbij ik nu gebruik maak van de sponsoring van ICU IT Services voor de portokosten)
- een bijdrage voor de website www.phlfra.com

Elke meeting wordt qua kosten individueel bekeken en verrekend.

Mijn voorstel voor de contributie is het volgende:

Ieder nieuw lid betaalt pro rata € 20,00 voor één jaar met een minimum van € 5,00. Indien het lid een module technisch, dus nog zonder landschap maar met één (oNtrak) of drie (Ntrak) hoofdsporen af heeft ontvangt het lid € 5,00 terug. Het lidmaatschap gaat in de maand na het eerste persoonlijke contact tijdens een bijeenkomst/rij-dag.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

De standaard contributie voor bestaande leden blijft € 15,00 per jaar te betalen eind december van ieder jaar.

De kosten voor de website worden in principe nu helemaal door mij gedragen. De kosten per jaar bedragen puur voor de website (dus zonder mijn Mxstream abonnement) € 359,52 per jaar. Door een aantal vrijwillige giften en een deel van de contributie is mijn financiële bijdrage tot nu toe ± 85%.

Gezien het aantal huidige leden vind ik het niet verantwoord om deze kosten hoofdelijk om te slaan, er is tenslotte nooit gezamenlijk besloten dat er een website moest zijn.

De website heeft wel zijn vruchten afgeworpen gezien de leuke contacten die we nu hebben, waarmee ook de hobby voor een ieder nog leuker wordt. Wij kunnen een steeds grotere baan bouwen tenslotte!!

Daarom wil ik voorsnog de bijdragen voor de website op vrijwillige basis laten plaatsvinden. Ieder bedrag is welkom en ik zal een ieder op de hoogte houden over de restkosten na vrijwillige bijdragen. Ik wil namelijk niet dat ik uiteindelijk door (teveel) vrijwillige stortingen aan dit soort zaken ga verdienen!!!

De vrijwillige bijdragen tot nu toe bedragen € 90,00. Ik wil hierbij iedereen die één of meerdere bijdragen hebben gestort uiteraard hartelijk bedanken.

Een mogelijkheid is b.v. dat je de site een maand sponsort. Dit kan ik dan op de site vermelden in die maand en tevens komt er dan een uitgebreid stukje over jou module op een prominente plaats op de eerste pagina van de website.

Laat mij even per mail weten wat je van dit idee vindt....
webmaster@phlfra.com.

Lars-Erik

BEZOEK AAN NZH HOBBYCLUB

Hans en ik hebben op woensdagavond (eindelijk) een bezoek gebracht aan de NZH Hobbyclub. Per mail was er al regelmatig contact met de secretaris, Bart Langbroek, van deze vereniging in Haarlem in verband met de jaarlijkse open dagen die zij houden in oktober en om eventueel de mogelijkheid te bekijken of wij soms van de ruimte gebruik zouden kunnen maken voor onze modelbaan.

De NZH Hobbyclub is zoals de naam aangeeft een vereniging die ontstaan is uit een aantal medewerkers van de vervoersmaatschappij NZH, tegenwoordig Connexxion. Sinds een jaar of tien zijn zij gehuisvest op de zolder van een schoolgebouw in het centrum van Haarlem. Binnenkort moet er mogelijk weer verhuist worden omdat er andere plannen voor het gebouw zijn. De vereniging is daarom met de gemeente Haarlem in onderhandeling om tot een oplossing te komen wat betreft de ruimte waar de club ondergebracht kan worden.

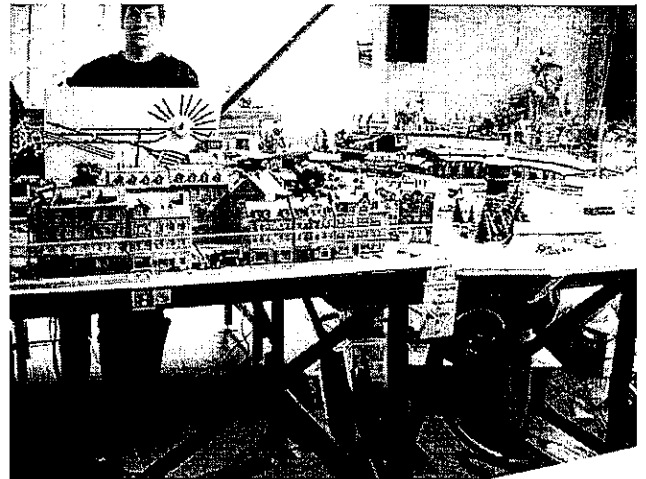
Woensdagavond was het dan zover. Vanuit Hoofddorp vertrokken Hans en ik richting NZH Hobbyclub. Bij de voordeur aangekomen volgden wij de instructie die wij hadden

gekregen op: aanbellen bij de deurbel rechtsboven en drie minuten wachten....Tijdens het wachten kwam er inmiddels een ander lid van de club aan en na een korte kennismaking werd de deur open gedaan door degene die die avond de "deurdienst" had. De deurdienst is overigens een uitgelezen mogelijkheid om iets aan je conditie te doen. Iedere keer moet je van zolder drie trappen af en een stukje lopen voordat je bij de deur bent.

Op zolder werden wij welkom geheten door Bart en na een tijdje leuk en informatief met elkaar gesproken te hebben hadden wij de volgende zaken afgesproken:

- op 21 september zal de rij-dag bij de NZH Hobbyclub plaatsvinden
- wij nemen definitief deel aan de Open Dagen op 26 en 27 oktober en krijgen een lokaal tot onze beschikking van 6 bij 7 meter
- wij kunnen mee met de bus naar Rail 2002, vertrek 08.00 uur vanuit Haarlem

In verband met de plannen van de gemeente Haarlem met het gebouw ging Bart daarna in vergadering en konden wij op ons gemak de modelbanen bekijken.



Hans en ik kenden de modelbanen op zich al van de open dagen maar toch zie je weer altijd nieuwe dingen. Doordat we nu wat meer tijd en ruimte hadden dan tijdens de open dagen konden wij de banen goed bekijken. Op de platte grond is te zien wat waar staat. Zoals je ziet zijn er diverse banen in diverse schalen, dus iedereen kan aan zijn/haar trekken komen (het enige dat ontbreekt is een schaal Z-baan).

Een hele leuke ontdekking was de bouw van het station Haarlem in 1:87 bij een gelijkstroombaan. Het sporenplan komt overeen en men was al gestart met delen van het stationsgebouw. Ik zelf kon zo aanwijzen waar ik drie keer per week op het perron sta voor vertrek naar Den Haag en waar ik weer uitstap. De zeer fraaie bovenleiding palen zijn geheel zelf gebouwd en zien er echt prachtig uit.

Voor ons was uiteraard ook de klassieke Märklin HO-baan een mooie herinnering aan ons modelbaan verleden.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY

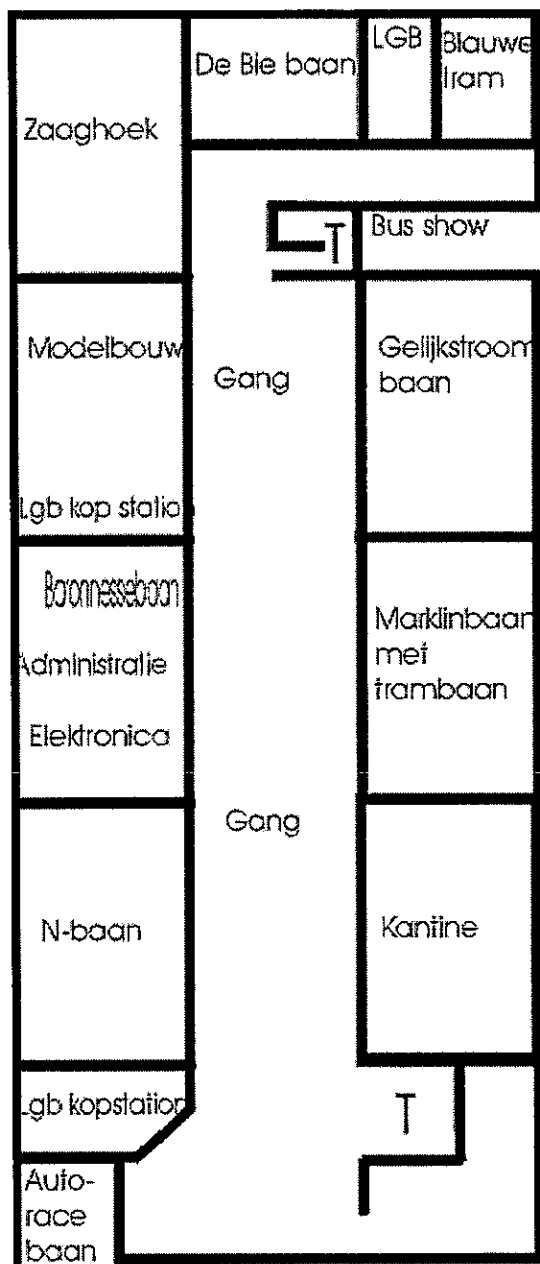


PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Overall waar we keken stonden er zeer vriendelijke leden die tekst en uitleg konden geven. We voelden ons er gelijk thuis. Leuk was ook dat een aantal al zei: "jullie zijn toch van het Amerikaanse N-spoor?". Dus we waren al enigszins bekend ☺



De indeling van de NZH Hobbyclub zolder

Na rondgekeken te hebben namen we nog een biertje in de gezellige kantine. Opvallend in de kantine was o.a. dat onze PH&LF brochures op de tafels lagen.

Kortom: een hele leuke avond bij een leuke vereniging. Hopelijk werkt de gemeente Haarlem mee aan een goede oplossing voor het huisvestingsprobleem want zo'n club heeft daar best recht op.

Uitnodiging voor rail 2002 bezoek met de NZH Hobbyclub

Wij kunnen met de NZH Hobbyclub deelnemen aan het bezoek aan Rail 2002 in Den Bosch. Zij gaan als vereniging gezamenlijk met een bus naar Rail 2002 op zaterdag 5 oktober. Er is plaats genoeg en de kosten zijn ongeveer € 15,00 p.p. inclusief entree. Lijkt mij leuk en praktisch om aan deel te nemen, dus laat mij even weten wie er mee gaan

Voor meer informatie over de NZH Hobbyclub zie:

www.nzhhobbyclub.myweb.nl

Lars-Erik

RIJ-DAG IN HAARLEM OP 21 SEPTEMBER

De rij-dag in september is dus verplaatst van Huizen naar Haarlem. Tevens zal deze nu i.p.v. op zondag 22 september op zaterdag 21 september plaatsvinden.

Het adres van de NZH Hobbyclub is:



De club is gevestigd in een groot schoolgebouw. Op twee minuten lopen is er een parkeergarage. Aangezien het op een zaterdag plaatsvindt stel ik voor dat wij allemaal trachten om tussen 09.30 en 10.00 uur aanwezig te zijn zodat wij elkaar snel maar uiteraard voorzichtig kunnen helpen met het uitladen van de spullen. Daarna kunnen wij met alle auto's vijf minuten rijden naar de parkeerplaats van de HTS waar het gratis parkeren is. Daarna kunnen wij met één auto terugrijden. Scheelt toch behoorlijk wat parkeerkosten ☺.

Tijdens deze bijeenkomst hebben wij minimaal twee primeurs:

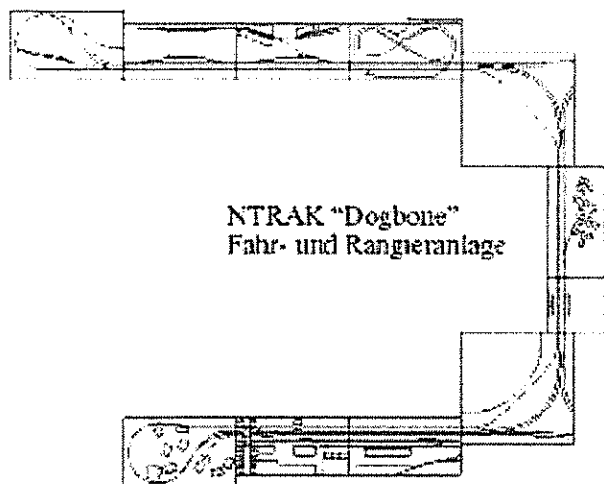
- het rijden met gebruik van de aristo's
- het rond kunnen rijden

Dus deze dag mag je eigenlijk niet missen (hoewel er nog vele zullen volgen). Overigens is deze dag ook uitermate geschikt voor de partners! Haarlem is tenslotte een mooie winkelstad met diverse mogelijkheden....



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



The diagram illustrates the experimental setup. On the left, a vertical cross-section of a sample is shown, labeled '2000 Psi Bar/Lux and window'. It features a central vertical tube. On the right, a horizontal cross-section shows the sample's internal structure, including a 'Surface window' and a 'Piezoelectric' sensor. The sensor is connected to a 'Piezo' unit, which is further connected to a 'Piezo' unit. The diagram uses dashed lines to indicate internal structures and connections.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



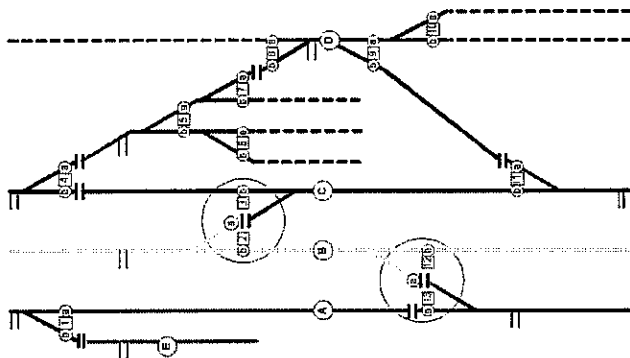
PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

ELEKTRONIKA

Op een mooie Ntrak dag moeten wij er allemaal aan geloven. Dan moeten wij zorgen voor een goede en nette elektronische afwerking van onze modules. Daarom wil ik de mail die ik een tijdje terug van ons zeer actief lid Nick niet aan jullie onthouden:



Hier is het schema waarop mijn bedieningspaneel gebaseerd zal gaan worden (het is voor beide modules). De gestippelde lijnen geven aan dat er op deze opstelsporen, afhankelijk van de wisselstand, stroom zal zijn (of niet). Bij 2 overgangen in de hoofdbaan zullen de 2 wissels als 1 bediend worden. (Scheelt weer een paar draadjes). Verder is het de bedoeling dat ik voor baanvak D drie standen kan kiezen:

- uit
- geschakeld aan baanvak C
- aan, los van baanvak C

Baanvak E zal op dezelfde manier gekoppeld worden aan baanvak A. Baanvak A, B en C kunnen in ook in drie standen:

- uit
- aan (eigen trafo)
- gekoppeld als Ntrak

Het bedieningspaneel wil ik volledig los kunnen koppelen van de baan i.v.m. met mobiliteit en gebruik aan voor en achterkant afhankelijk van de opstelling van de baan... Voor de 5 baanvakken wil ik ouderwetse luidspreker aansluitingen gebruiken die ook gebruikt worden voor het koppelen van modules.

Voor de wissels wil ik gebruik maken van een stekker met 37 aansluitingen. (Heb ik vroeger al eens 2 van aan 2 dikke kabels (20 kabeltjes elk) gesoldeerd.) 13 wissels (-2 want er gaan 2 dubbel) is 11 x 2 momentschakelaars per wissel = 22 draadjes.

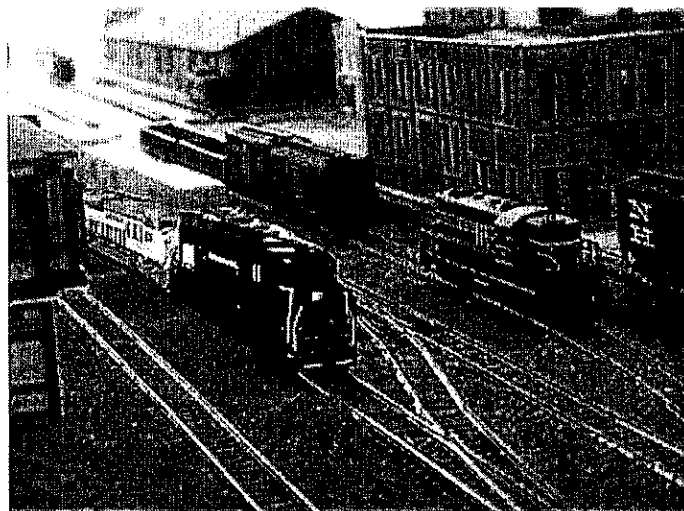
Heb ik er nog 15 over voor de massa van de wisselstroom en voor eventuele schakelaars voor lampen en magnetische ontkoppelsporen etc... dat moet dan hopelijk lukken.

Nick Meertens

WERKELIJKHEID EN MODEL

Zoals bekend bouwt Hans deels een werkelijk bestaande situatie na op zijn Mifflin modules. Hierdoor zijn aardige foto vergelijkingen te maken tussen de werkelijkheid en het model.

Doordat Nick de Penn Central als maatschappij heeft gekozen kon de volgende vergelijking ontstaan.



Het seinhuis is een fraai en duidelijk referentie punt op beide foto's net als uiteraard de markante PC locs. Of de SD-80 van Union Pacific ooit door Mifflin heeft gereden is onbekend, maar dat is dan weer het leuke van modelspoor dat niet-prototype situaties gemaakt kunnen worden.

Mocht Hans ooit beslag kunnen leggen op een dienstrooster uit b.v. eind jaren vijftig met betrekking tot Mifflin zouden wij natuurlijk op een PH&LF rij-dag eens de dienstregeling kunnen nabootsen zoals deze ooit in Mifflin geweest is. Of we het allemaal met het toen rijdende materieel redden is nog onbekend maar er zijn inmiddels al substituten genoeg in de diverse verzamelingen.....



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

HET VERVEN VAN DE RAILS

Sommige van ons hebben het 6 juli al gezien in Huizen: de fraai gekleurde rails op de module van Nick. Hierbij de toelichting van de maker zelf.

De gebruikte verf is verkrijgbaar bij de Praxis van het merk rust-oleum (je verzint het niet):

- Kleur 'primer' voor de roest
- Kleur 'jungle' als zwart voor de bovenkant van de bielsen

Deze verf kost € 7,39 per stuk en zijn niet te vinden in de normale rekken met verf bij de Praxis maar bij de speciale verf (ik heb ze in Huizen gekocht en daar lagen ze naast de behangstroken met o.a. Mickey Mouse motieven; note Lars)

Ik plak dus met een stukje afplaktape de wissels even, alleen de punten. Spuit vervolgens met de primer de zijkanten roestig en veeg vervolgens met een doekje de bovenkant weer schoon. Doe niet meer dan 2 railtjes a 30 cm o.i.d. tegelijk want vooral de primer droogt als een dolle. Als het al wat begint te plakken kun je met een beetje terpentine op het doekje het er alsnog redelijk makkelijk weer af krijgen. De stukken buiten de 30cm zone dek ik af met A4-tjes om te voorkomen dat daar al verf komt die je er dan later niet meer afkrijgt.

Als je de bovenkant weer schoon hebt pak ik kleur jungle en spuit recht van boven hiermee het roestige over. Ik probeer dan wel een beetje te wisselen met dikte voor het airbrush effect. Als je dat recht van boven doet blijven de zijkanten van de rails mooi roestig. Nog een keer de bovenkant afvegen en op naar het volgende stuk...



In de rust-oleum lijn zijn nog een aantal matte natuurlijke kleuren die prima te gebruiken zijn voor huisjes en dergelijke (vind ik). Ook deze drogen in een kwartiertje.

Nick Meertens

PH & LF NTRAK GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak normen kent de PH & L F en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen.



Er is een wijziging gekomen in de kleur van de achtergrondplaat. Dit wordt nu echt de Europese standaard! Het ligt niet in de bedoeling deze nu weer te wijzigen:

- standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 1015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- hoogte achtergrondplaat: 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrond plaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachten groen")

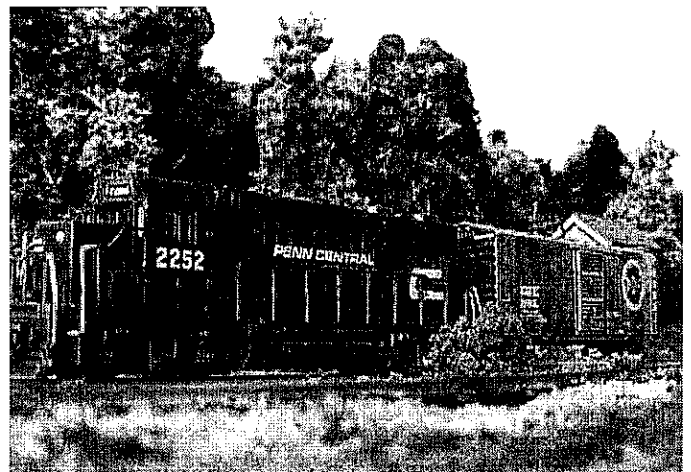
Lars-Erik Sodenkamp

OMGESCHILDERD, GEWEATHERED EN...

gefotografeerd op een mooie module Zie hier het mooie werk dat Paul heeft afgeleverd aan Nick na het verzoek een Burlington Northern lok om te schilderen in Penn Central kleuren.

Dat het geen eenvoudig werkje is blijkt wel uit de reactie van Paul: "Ja, die GP35 van Nick is wel een geslaagd project. Mag ook wel als je er een uurtje of 15, 20 (echt waar) op hebt gezweet. Het grootste probleem was het verwijderen van de bestaande verflaag. Ben daar een week mee in de weer geweest ..."

Behalve dat Paul ervaring heeft met het omschilderen van locs is hij ook zeer bedreven in het weatheren van materieel. Wie weet zien wij binnenkort live wat werk van Paul.



De foto is gemaakt op een deel van de N-modules van Paul en de foto zelf is gemaakt door Nick. Voor meer foto's van dit project zie de projectpagina op onze site.



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

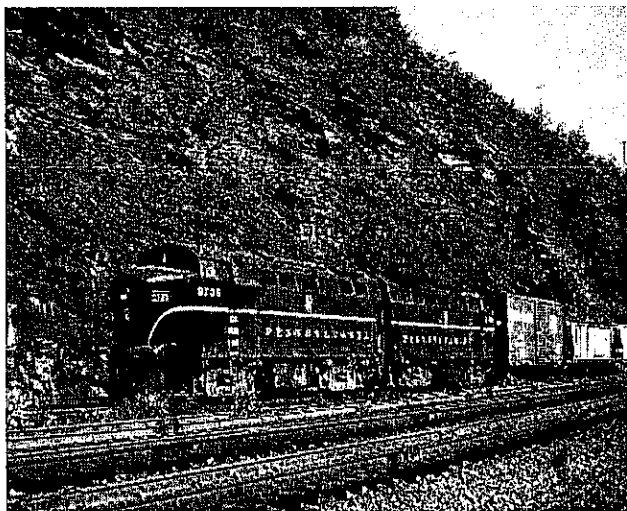
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

BARNSBORO

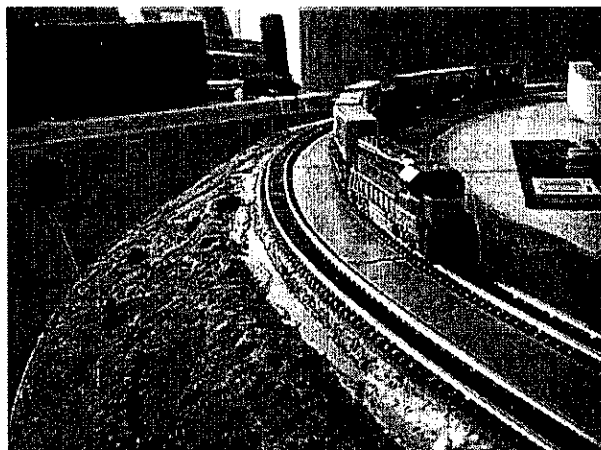
Directe aanleiding voor de bouw van de Barnesboro module was de wens die Lars, vier weken voor de Huizen meeting van 6 juli, uitsprak om naast de bestaande of geplande drie hoekmodules (Bolderman corner, Terminal 5 & Cuyahoga) een vierde te hebben zodat het mogelijk wordt om rond te rijden. Helaas is de bouw aan de Cuyahoga module voor onbepaalde tijd opgeschort zodat jammer genoeg ook op 6 juli nog niet rond gereden kon worden. Maar daar zal hopelijk op de volgende meeting verandering in komen maar dat is een heel ander verhaal.

De werkelijke oorsprong van de Barnesboro module is een veel langer verhaal en dat begint met de fameuze Sharknoses. De Pennsylvania Railroad was de beste klant van de locomotief bouwer Baldwin. Dat is op zich niet zo heel vreemd omdat de fabrieken van Baldwin, lagen in Eddystone, in de buurt van Philadelphia, het administratieve hart van de PRR. Deze loyaliteit kreeg ook z'n vervolg in het diesel tijdperk. Naast een aantal minder succesvolle diesels kwam Baldwin begin 1950 met de DR4-4-1500. Deze concurrent van de bekende EMD F-serie diesels had in eerste instantie een ander uiterlijk, de zogenaamde "babyface". Nu was de PRR daar niet zo van gecharmeerd en droeg de bekende industrieel ontwerper Raymond Loewy op om een nieuw uiterlijk te ontwerpen. Dit werd dus de fameuze Sharknose!



Hoewel dit model in het begin redelijk verkocht bleef het aantal klanten zeer beperkt. Voornamelijk de grote jongens van de oostkust: Baltimore & Ohio RR., New York Central RR. en dus ook Pennsylvania Railroad. De Pennsy werd daarbij meteen de grootste afnemer met in totaal 170 stuks (68 DR4-4-1500 en 102 RF16, het vervolg model). Oorzaken van de achterblijvende verkoop lag in het laat op de markt komen van dit model en de mindere betrouwbaarheid van deze diesels. Dit laatste was voor de Pennsy aanleiding om niet de beste en meest belangrijke goederentreinen door de Sharknoses te laten trekken. Gevolg was dat de Sharknoses vooral voor zware kolentreinen aan te treffen waren.

Dit brengt tot het volgende deel van het verhaal. Zoals misschien enkele weten ben ik, overigens net als Lars-Erik, groot fan van deze diesellocs. Onlangs zijn door ER-modells deze Sharknoses in schaal-N uitgebracht in de diverse beschilderingen van een aantal spoorwegmaatschappijen. Ik heb dan ook één van de uit te brengen PRR modellen in de bestelling. Daarnaast ben ik al een tijdje driftig bezig met het verzamelen van de bijbehorende kolenwagens, hoppers. Nu, die kolenwagens brengen mij weer een stuk dichterbij de Barnesboro module.



Al die (volle) kolenwagens moeten natuurlijk ergens vandaan komen. Wat blijkt, de regio rond Barnesboro, circa 25 mijl ten noordwesten van Altoona (Penn.) genereerde de meeste kolentreinen voor de PRR. Deze reden dan via de Middle division, langs Mifflin, naar één van de havens aan de oostkust. Nu is de Barnesboro module niet een kopie van een bestaande situatie maar de op deze module te bouwen kolenmijn zal dat wel zijn. De mijn is gebaseerd op een foto uit de reeks "Pennsy Diesel Years". In dit geval staat in volume 4 een foto van een mijnbedrijf, genaamd Barnes & Tucker Company. Ik zal alleen deze mijn een andere naam geven, namelijk Barney & Fred, je weet wel van de twee heren van de Flintstones.....



Hans Sodenkamp



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

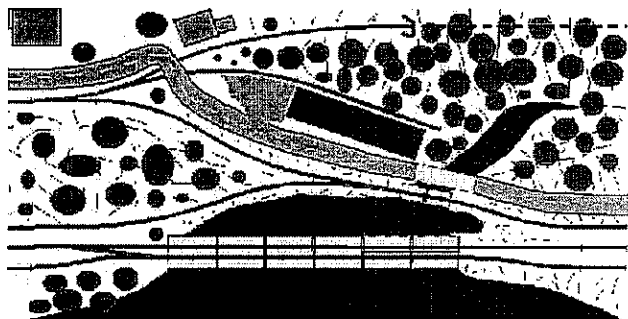
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

THE PLATFORM

Onder deze rubriek een aantal geluiden en signalen die "wachende op het perron" opgevangen zijn. Uiteraard hopen wij dat de ontwikkelingen inspireren. Mochten er vragen zijn over het bouwen, Ntrak algemeen, rails leggen of zit je even "vast" en kom je niet verder, neem dan gerust contact op met de overigen. Zij kunnen met hun ervaringen je verder helpen en ondersteunen. Maak gerust eens een gezamenlijke afspraak om aan de modules te bouwen!

Nick Meertens: Ben maar weer eens aan het ontwerpen geslagen met de 2^e module... denk dat ik daar binnenkort toch maar eens aan wil beginnen, als afwisseling voor het scenery werk zal ik maar zeggen, bovendien kan ik dan ook iets meer rangeren als ik daar zin in heb... Het spoor dat in de tunnel verdwijnt kan t.z.t. nog eens naar 2 andere modules die ik ooit nog eens boven deze twee wil bouwen... (via zo'n spiraalsysteem moet dan de hoogte overbrugt worden)



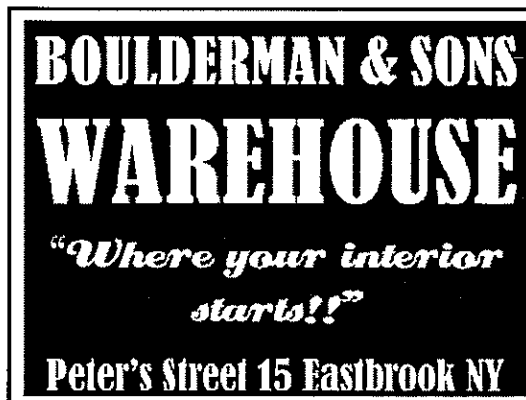
Tjark van Heuvel: Op 6 juli j.l. was de PHLF container terminal 5 (naar voorbeeld in Seattle) meer operationeel dan de Ceres Terminal in Amsterdam tot nog toe geweest is. Er was een (half) schip aangemeerd, de Paceco containerkraan had een goede plaats aan de kade en er reed zowaar een trucktrailer combinatie om containers naar het opstelspoor voor de double stack wagons te brengen. Het railplan is nu bijna voltooid, maar een extra spoortje naar aangekoppelde modules is bespreekbaar. Zeker als het vaste burens gaan worden. Maar hoe nu verder? Een echt container schip zou mooi zijn. En met hulp van Nick had ik er bijna een kunnen kopen via de E bay veiling. Schaal 1:160 met een lengte van 80 cm en vol met containers. De moduletafels zelf hebben sinds 6 juli een fris groene kleur gekregen. Ook aan de onderzijde. Dit omdat dan de bedrading goed afsteekt, en een wisselrelais fraai gemonteerd kan worden. Over de logistiek op de baan heb ik recent contact gezocht met Seattle. Bij de Ntrak club <http://www.cascadenscale.org/unw/> contact gehad met Peter Kim. Hij wil mij helpen. Hij vond het prachtig dat iemand zo ver weg met een containerterminal uit Seattle bezig is.

Govert Ramselaar: Uit betrouwbare bron vernamen wij dat in Voorhout na geruime tijd van planstudie en experimenteren een doorbraak in de modulepootbouw is bereikt. Details zijn nog niet bekend. Toen onze correspondent de bouwer verzocht om een toelichting op het ontwerp keek deze slechts verschromt op, griste het bouwsel van de workmate, om zich vervolgens te verschansen in zijn fietsenschuurtje. Wel nam onze correspondent waar dat middels technieken uit de vliegtuigbouw gewicht wordt bespaard en de geometrie van het

ontwerp op zijn zachtst gezegd opvallend is. Deze waarnemingen staan haaks op eerdere geruchten dat het Voorhoutse project de planstudiefase niet wist te verlaten en geldschietters zich zouden terugtrekken.

Freek Bekker: Door de voorbereidingen, de verhuizing zelf en de "na"bereiding heeft Freek weinig tijd kunnen steken in het verder bouwen aan zijn module, maar..... Freek woont nu 5 minuten lopen vanaf Lars dus zij gaan vast eens samen klussen (dan wel aan de module en niet aan het huis ☺).

Lars-Erik Sodenkamp: Voor Adlisswil in oktober dient de module vrij te zijn van zichtbaar hout. Dat betekent dus dat ik daar nog het één en ander aan moet gaan doen. Dit zal deels gebeuren door het bouwen van nog een gebouw achter de loods, naast het eerste Boulderdermangebouw. Met de bouw van dit tweede gebouw, het "Boulderderman Warehouse" is inmiddels gestart. Op het gebouw komt de volgende "advertentie":



Zoals te lezen valt heeft de plaats waar Boulderderman en dus mijn modules zich bevinden een naam gekregen: Eastbrook. Hier zit eigenlijk geen verhaal aan vast behalve dat liggend in bed opeens deze naam in mijn hoofd opkwam. Eastbrook geeft aan dat het in het Oosten (van de VS) ligt en Brook komt o.a. ook voor in Brooklyn New York. Dus toch een stukje onderbouwing. Peter is de naam van de oudste zoon en hij wordt in september (verwachte maand van oplevering van het gebouw) 15 jaar. Gezien de tijd dat het kost om een scratchbuild gebouw te maken blijven de plekken van de overige twee gebouwen linksboven op de module nog even leeg. Dit wordt opgelost door daar plaatjes te leggen die voorzien zijn van gras en struiken. Op het moment dat de gebouwen dan klaar zijn kan ik het gras eruit halen en de gebouwen plaatsen. Verder ga ik mij voor 21 september eens verdiepen in de bekabeling en schakelaartjes zodat het er voor deze datum pikobello uitziet.

Hans Sodenkamp: Op het moment dat ik dit schrijf is de meeting in Huizen alweer een week geleden. Terugkijkend op een geslaagde dag denk ik automatisch aan die dingen die nog op de Mifflin module gerealiseerd moeten worden. Vooral met het oog op 21 september in Haarlem en in half oktober in Adlisswil. Hoewel de module al redelijk af lijkt is er nog steeds een groot grijs vlak op het terrein van Jasper Steel. Hier moet nog het één en ander gebouwd worden. Daarnaast, maar dat is



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Iets minder storend, ontbreken er nog struiken en bomen. Tot slot moet ook nog de bedrading op orde gebracht worden.

Dit laatste is meteen mijn eerste prioriteit voor de Mifflin module, het vervolmaken van de elektrische kant van de module, inclusief het voorzien van schakelaars om sporen aan en uit te kunnen zetten. Op zich is dit niet zo heel veel werk maar wel essentieel voor het functioneren van de module. De tweede prioriteit is dan het vullen van het genoemde grijze vlak van Jasper Steel. Globaal zijn er al ontwerpen voor nog meer gebouwen waarbij het kantoor waarschijnlijk als eerst uit de steigers komt. Dan is er nog een soort overdekt laadspoor waar ook een gebouw voor neergezet wordt. Ten slotte komen er allerlei kleine objecten zoals een kraan, wachthuisje van de terreinbewaking en wat rommel hier en daar verspreid over het complex.

Je begrijpt wel dat er nog veel te doen is op die paar vierkante centimeter en als ik kijk hoeveel tijd er werkelijk nog is tot 21 september dan blijkt dat toch niet veel te zijn. Enerzijds komt het omdat ik nog ruim twee weken op vakantie ga en ik daarnaast ook, samen met Lars, nog een hulp hoekmodule ga bouwen zodat er op de 21^{ste} rond gereden kan worden. Toch sta ik te popelen om met name te beginnen aan het kantoorgebouw van Jasper Steel. Want naast het rijden met (lange) treinen moet ik toegeven dat ik verslingerd ben geraakt aan het "scratch building". Zo ontdek je dat deze hobby vele leuke kanten heeft.

RIJDEN MET EEN DOEL

In verband met de ontwikkelingen nogmaals een stukje dat eerder als voorbereiding op de bijeenkomst voor 25 januari dit jaar werd opgesteld.

Het rijden over onze modules is natuurlijk leuk, maar de modelspoor hobby heeft meer facetten dan alleen rondjes rijden. Daarom heb ik de module ontwikkelingen samengevat in een PH & LF modelspoorscenario. Uiteraard zijn op- en aanmerkingen hierop welkom.

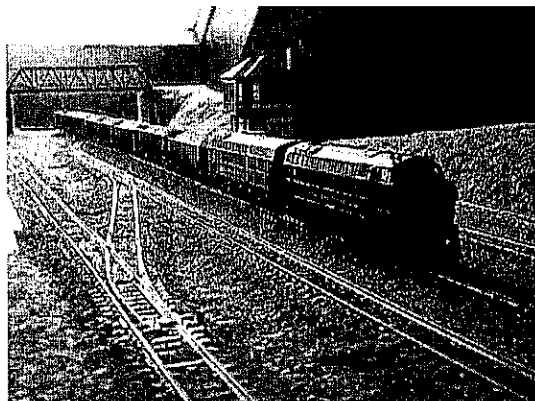
Het scenario

Uitgangspunt landschappelijk: De PH & LF clubbaan loopt van een stedelijk gebied via landelijk naar prairie (van de Oost naar de west(kust)).

Uitgangspunt spoortechnisch: Het betreft een hoofdlijn in de VS (Ntrak) met een secundaire aftakking naar Canada (oNtrak)

Uitgangspunt spoorverkeer:

Goederen: doorgaande goederentreinen op de hoofdlijn (deze treinen worden uiteindelijk uitgesorteerd op het emplacement naast een station waar de lokale goederen treinen worden samengesteld naar de branchline (Ntrak blauwe lijn) en naar Canada. Via de branchline worden de goederen wagons verdeeld/opgehaald naar/bij de klanten langs de lijn (hiervoor kan een kaartsysteem ("way bills") gemaakt worden)

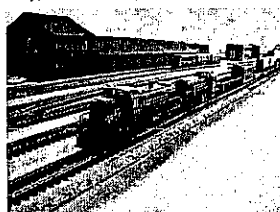


Een zware hoppertrein getrokken door een RF16 A+B komende van Barney & Fred kolenmijn passeert Mifflin Town

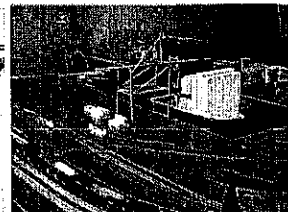
Passagiers: twee belangrijke passagierstreinen (PRR en NYC) op de hoofdlijn met koerswagons voor Canada die aan een lokaaltje worden gekoppeld. Verder via de branchline een lokaaltje.

Industrie langs de lijn:

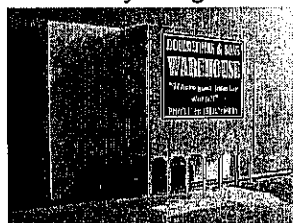
Verpakkingsindustrie (Jasper Steel), Hout verwerking ruw (Freek/Govert), houtverwerking fijn (Boulderman & Sons), kolen (Barney & Fred), Container vervoer (Terminal 5), individuele containers kunnen naar diverse bedrijven via de locals), etcetera, etcetera.....



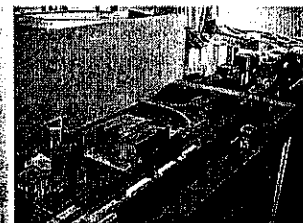
Barry's freighthouse



Terminal 5



Boulderman & Sons



Jasper Steel

Het klinkt misschien voorbarig met het aantal huidige modules, maar de doelstelling is:

1. enigszins afstemmen van landschappelijke overgangen tussen modules
2. het creëren van een levendig (goederen) verkeer, waarbij een ieder bij een gehele opzet van de baan een "rol" heeft
3. ideeën creëren voor nieuwe modules

Dit scenario kunnen we als basis gebruiken. Wat vind je ervan, klinkt toch aannemelijk?

Lars-Erik



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

NTRAK EUROPE MEDEDELINGEN

Zoals bekend is Ntrak een internationale norm. In Europa zijn er Ntrak verenigingen in Duitsland, Groot-Brittannië, Oostenrijk, Tjechië, Zweden, Zwitserland en dus Nederland. Waarschijnlijk door de scheiding door veel water (Noordzee en Oostzee) is het contact met de UK en Zweedse verenigingen (nog) niet aanwezig. Ik heb ooit in augustus/september 2001 eens een mailtje naar ze gestuurd en nooit iets terug gehoord...



Daarentegen is het contact met de Duitstalige Ntrak organisaties goed te noemen. Om Europese afstemming te krijgen is er dan ook met deze verenigingen regelmatig contact. Hieronder volgt een uitgebreid bericht van Thorsten Schultz, de opper-bobo van GermaNtrak over de verder ontwikkelingen binnen Europa. Ik weet niet of iedereen het Duits machtig is, maar bij vragen kun je mij altijd raadplegen. Kort samengevat gaat het over de volgende punten:

- De stekkers die de kabels tussen de modules verbinden. In verband met de afnemende verkrijgbaar van de luidsprekerstekkers is men alternatieven aan het zoeken zoals b.v. de bananenstekkers.
- De elektronische veiligheid bij kleine maar vooral grotere banen zoals in Sinsheim waar met blokken werd gewerkt en dus op één lijn meerdere trafo's waren aangesloten. In zo'n geval kan een kortsluiting door een tegengestelde pooling funest zijn voor locs. Een oplossing wordt gezocht in overgangsrails met signalering led's.
- Het omgaan met Aristo's en het rijden op banen met blokken vereist toch eerst wel een grondige instructie om problemen te voorkomen. Je kunt dus niet zomaar iemand de verantwoording geven over iemand anders zijn trein met b.v. drie locs en 85 wagons.... Dit betekent dat b.v. bezoekers op beurzen niet zomaar een Aristo in de hand gedrukt krijgen.
- Bij Ntrak Europa wordt ieder lid uit elk land gelijk gesteld. Dus bij internationale evenementen worden de kosten door iedereen gedeeld o.a.

Maar hier volgt de integrale mail van Thorsten:

Liebe Freunde & Kollegen

Am gestrigen 1. Juli wurde GermaNTRAK 2 Jahre alt. Natürlich können wir auch zurückblicken, was wir zusammen in diesen 24 Monaten geschaffen haben, aber ich denke, es ist an der Zeit, endlich mal konkrete Pläne für die Zukunft zu machen. (Falls jemand der Neuen einen Rückblick möchte, kann ich gerne eine Zusammenfassung schreiben - aber die meisten von Euch kennen zumindest die Story from the beginning ;-)) Daher enthält diese Mail mehrere Punkte für die Zukunft:

Technische Weiterentwicklungen NTRAK Europa Termine 2002-2004

Wir haben am vorletzten Wochenende in Zürich zusammen mit dem Vorstand der SWISS DIVISION einige Weichen für unsere Zukunft gestellt. Wie Manfred schon geschrieben hat, suchen

wir nach Alternativen zu den Lautsprechersteckern. Bis Adliswil im Oktober sollte die Vorauswahl beendet sein, sodass dort die ersten Tests mit neuen Steckern gefahren werden können. Auch wenn derzeit der 4mm-Bananenstecker mit Federzungen der Favorit ist, dürfen wir eine solche großräumige, evtl. europaweite Entscheidung nicht aus dem Bauch heraus treffen, sondern müssen alle denkbaren Alternativen berücksichtigen. Es ist keinem gedient, wenn kurz nach der Einführung plötzlich wieder andere Stecker empfohlen werden. Auch werden in Adliswil die Aristos mit Standard-Trafos ausgerüstet und elektronische Sicherungen zwischen Aristo und Gleis geschaltet, um das Verhalten im Ernstfall zu testen.

Oben genannte Punkte sind für alle Anlagen, egal ob groß oder klein von Nutzen.

Für den Blockbetrieb bei größeren Layouts - speziell den Wechsel zwischen den Blöcken - habe ich nach Beratung mit Michal Basta ein paar ATLAS-Gleise gebaut, die zwischen den Schwellen mit grünen und roten LEDs die Stromrichtung des nächsten Blocks anzeigen. Ein Kurzschluss, ein stromloser oder falsch gepolter Block kann somit vom Lokführer rechtzeitig erkannt werden. Ich werde bis zum nächsten Großevent etwa ein Dutzend in verschiedenen Ausführungen bauen, damit wir die Praxistauglichkeit der Gleise testen können (Technisch funktionieren sie)

Ihr seht, es bewegt sich etwas im Bereich Elektrik - und auch bei der Fahrsicherheit. Weiterentwickelt wird auch die Betriebsordnung - sprich die Anforderungen für Lokführer. Es ist wie beim Vorbild, im Eisenbahn- oder Straßenverkehr: Wer keinen "Pappdeckel" hat, müde, abgelenkt oder einfach nicht bei der Sache ist, gehört nicht hinter Steuer und sollte keine Verantwortung für sein und/oder fremdes Eigentum haben.

In einigen US-Clubs ist es inzwischen üblich, dass der Lokführer VOR der ersten Streckenfahrt eine Art Diplom nachweisen muss, das er mit dem Aristo vertraut ist. (Hängt mich jetzt bitte nicht an dem Wort Diplom auf, es bedeutet nicht, dass jeder ein gerahmtes Dokument um den Hals hängen haben muss ;-)) Es bedeutet auch nicht, dass - nur als Beispiel !!! - Jürgen nach 7, 8 unfallfreien Veranstaltungen, z.T. mit Blockbetrieb nun 120 Fragen beantworten muss und eine Fahrprüfung ablegen soll. Aber es bedeutet, dass Neulinge ohne oder mit wenig Erfahrung ohne fundierte Ausbildung am Aristo und aktive Überwachung der ersten Fahrzeit bei einer Veranstaltung nicht mehr mit einem Monsterzug auf die geblockte Red Line kommen !

Ich denke, dass jeder, der Rollmaterial auf der Strecke hat, diese Bestimmungen versteht.

Es bedeutet nicht das AUS für interessierte Zuschauer. Wir haben (mindestens) eine Blue Line, wir haben oNeTRAK/AmericaN-Strecken und einen Yard, um mit Rangierspielen und ohne Blöcke mit dem Aristo zu üben. Und wer wirklich interessiert ist, kann nach entsprechendem Training auch auf die "große" Strecke.

Auch die 3, 4 NTRAKker, die auf einer Regionalveranstaltung ein Dutzend Module zusammenstellen, können sich



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

entsprechend anders absprechen – wie gesagt, es geht um größere Arrangements mit entsprechendem Aufwand.

NTRAK EUROPA

Eines der wichtigsten Gesprächsthemen war auch die Weichenstellung für NTRAK EUROPA (NTE). NTE bedeutet keinen neuen Verein, sondern hier wollen wir in den nächsten Monaten das festhalten, was seit Jahren zwischen der SWISS DIVISION & GermanNTRAK läuft und hoffentlich von allen NTRAK-Clubs in Europa übernommen wird.

Die wichtigsten Punkte:

- Das Allerwichtigste: Alle Mitglieder der angeschlossenen NTRAK-Vereine werden gleich behandelt. Klartext: Bei einer Veranstaltung ist es egal, ob der Teilnehmer aus Amsterdam, Prag oder München kommt, ob er/sie Mitglied der Swiss Div. oder der SLAMRA Göteborg ist - alle Teilnehmer bekommen dieselben Vergünstigungen oder müssen entsprechende Anteile an den Kosten mittragen. Ein entsprechender Verteilerschlüssel wird den Teilnehmern vorher mitgeteilt, damit derjenige entscheiden kann, ob er/sie unter diesen Gesichtspunkten mitmachen will.

Beispiele:

Veranstalter A bezahlt 500,- EUR Unkostenpauschale. Es sind 10 Teilnehmer mit Modulen anwesend, somit bekommt jeder 50,- EUR - egal zu welchem Club er gehört. (Andere Verteilerschlüssel könnten Modulanzahl oder Kilometer sein - ist ja nur ein Beispiel !). Oder Veranstalter B bezahlt gar nichts. 8 Teilnehmer wohnen am Ort oder kommen privat unter, 2 weitere müssen aber ins Hotel. Also schmeißen alle 10 einen gleichen Anteil in einen Topf - auch die Ortsansässigen !! - um die Hotelrechnung zu bezahlen. Somit sind Mehrfachmitgliedschaften nicht mehr nötig.

NTE ist kein Dachverband o.ä., sondern nur ein informeller Zusammenschluss, der ohne Kosten & Spesen auskommen muss. Der Aufwand wird von je einem Mitglied der angeschlossenen Vereine mit bearbeitet (vorerst mal der Präsident, je nach Arbeitsaufwand auch andere Freiwillige) Aus Kostengründen wird das Internet bzw. Emails als Gesprächsmedium dienen. Ein Mitglied von NTE wird als erster Ansprechpartner für alle NTRAK-Interessenten in Europa nominiert - egal ob Clubs oder Einzelpersonen - und leitet die Anfrage dann an den nächstgelegenen NTRAK-Club weiter.

- Die "Amtssprache" ist derzeit noch deutsch, sobald jedoch weitere, nicht-deutschsprachige Vereine beitreten, kann problemlos zu englisch gewechselt werden. Mitglieder der Vereine, die nicht so perfekt englisch sprechen brauchen keine Sorge zu haben - wichtige Infos werden natürlich übersetzt & weitergegeben.

Termine

Wer es noch nicht auf der GermanNTRAK.de bzw. NTRAK.DE gesehen hat: Ich habe die Terminliste upgedated:
<http://www.ntrak.de/events/termine.html>

Sie ist noch nicht komplett !! Aber ich arbeite dran, versprochen!!

Bitte beachten: Anmeldeschluss für Wattens (Österreich) im November ist der 17. Juli !! Interessenten bitte kurzfristig bei Jürgen melden !

- o Es sind derzeit auch einige Termine in den Niederlanden aufgelistet. Wer Lust hat, bei Veranstaltungen der PH&LFRR teilzunehmen, bitte mir Lars-Erik absprechen.
- o Für Adliswil 2002 sind nur 2 kleinere NTRAK-Anlagen geplant – unter anderem auch mit niederländischen Modulen. Wer jetzt schon weiß, das er/sie auch kommen will und noch eine Unterkunft braucht, bitte mit Simon oder Hans-Rudi in Verbindung setzen !
- o Ich habe mal die Fühler ausgestreckt wegen einer Teilnahme an der Modellbaummesse in Berlin im Herbst 2003. Sowie ich was Konkretes kriege 8 u.a. den exakten Termin), melde ich mich.

Soweit mal für heute. Wenn jemand Fragen oder Ideen zu den o.g. Punkten hat, BITTE BITTE nur direkt an mich und nicht an Alle rundmailen, ok ??

Viele Grüße, Thorsten

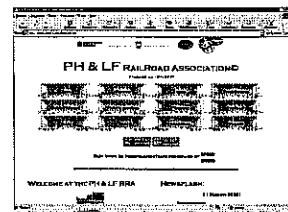
THE YARD MASTER

Onder deze noemer de ontwikkelingen betreffende de website.

Uiteraard is er op de website ook weer het één en ander gebeurd. Op zich is de indeling ongewijzigd maar zijn er vooral een aantal nieuwe projecten bij gekomen en is de homepage wat aangepast. In de toekomst worden de volgende zaken nog gewijzigd:

- alle .gif foto's worden vervangen door .jpg foto's met de kleinere omvang en dus het sneller laden van de pagina
- de planning pagina wordt vervangen door de agenda
- pagina's die te lang worden zullen in meerdere pagina's worden gesplitst (b.v. Railroad Pictures en Meetings)
- De lay-out pagina moet nog worden aangepast aan de laatste ontwikkelingen
- Op de homepage komt iets minder te staan en wordt meteen tweetalig (i.p.v. twee pagina's)

Uiteraard blijven input en suggesties welkom. Houdt er alleen rekening mee dat ik niet alles meteen kan wijzigen..... De website bestaat sinds 8 juli 2001. Het begon op het domein <http://home.planet.nl/~soden002/> dat sinds het eigen domein www.phlfrfrra.com alleen nog maar door verwijst naar de laatste. Sinds 17 juli 2001 worden de hits op de homepage gemeten door Nedstat. Andere pagina's volgende later. Aangezien het nu dus bijna precies een jaar geleden is, is het aardig om een jaartje statistieken van de homepage te bekijken.





THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Het aantal hits:

Pagina	Hits tot nu toe	Gemiddeld per dag
Homepage	4231	11.59
Foto's Amerikaanse N	2009	6.22
Foto's Amerikaanse Spoorwegen	393	3.97
Ntrak modules (N-spoor)	1156	3.44
Ntrak meetings	418	3.10
New York Central N-spoor	786	2.52
Mifflin in N	844	2.47
Ntrak Sleepy Hollow	371	2.39
US (model)spoor links	566	2.04
Tjark's N-spoor	336	1.72
N-spoor projecten	252	1.63
Cuyahoga Ntrak module	176	1.07
Union Pacific N-spoor	266	0.97
Canadian Pacific N-spoor	264	0.96
Freek's N-module(s)	293	0.95
Oproep Amerikaans N-spoor	263	0.74
	12624	3.10

Continent van herkomst

	Hits	Percentage
1. Europa	3468	81.8 %
2. Noord-Amerika	533	12.6 %
3. Geen (.net, .org)	28	0.7 %
4. Azië	24	0.6 %
5. Australië	22	0.5 %
6. Zuid-Amerika	19	0.4 %
7. Afrika	10	0.2 %
8. Midden-Amerika	3	0.1 %
Onbekend	133	3.1 %

Land van herkomst

1. Nederland	2916	68.8 %
2. Verenigde Staten	463	10.9 %
3. België	211	5.0 %
4. Duitsland	153	3.6 %
5. Canada	70	1.7 %
6. Zwitserland	35	0.8 %
7. Verenigd Koninkrijk	34	0.8 %
8. Netwerk	28	0.7 %
9. Frankrijk	22	0.5 %
10. Australië	18	0.4 %
11. Zweden	16	0.4 %
12. Spanje	15	0.4 %
13. Italië	12	0.3 %
14. Zuid-Afrika	10	0.2 %
15. Oostenrijk	10	0.2 %
16. Tsjechië	7	0.2 %
17. Japan	7	0.2 %
18. Portugal	6	0.1 %
19. Brazilië	6	0.1 %
20. Finland	5	0.1 %
21. Denemarken	5	0.1 %
22. Argentinië	5	0.1 %
23. Colombia	4	0.1 %
24. Nieuw Zeeland	4	0.1 %
Onbekend	133	3.1 %

De landen tabel geeft maar 25 landen aan (er staan er 24 op omdat er ook VS commercieel op stond vermeld, deze zijn opgeteld bij de VS zelf). Er zijn echter ook bezoekers uit andere (exotische) landen langs geweest zoals: India, Slowakije, Israël, China, Cyprus, Chili, Taiwan, Indonesië, Roemenië, Ierland, Luxemburg, Egypte, Litouwen, Saudi-Arabië, Turkije, Maleisië, Mexico, Zuid-Korea, Polen, Slowenië, Uruguay, Hong Kong, Noorwegen, Bulgarije, Kroatië, Filippijnen, Libanon, Iran, Singapore, Peru en Bangladesh.....en dan kan ik er best nog wel wat vergeten zijn....

Waarmee:

Browsers

1. Internet Explorer 6.x	48.7 %
2. Internet Explorer 5.x	38.5 %
3. Netscape 4.x	7.7 %
4. Internet Explorer 4.x	5.1 %

Besturingssystemen

1. Windows XP	25.6 %
2. Windows 98	17.9 %
3. Windows 95	15.4 %
4. Windows ME	15.4 %
5. Windows 2000	15.4 %
6. Windows NT	10.3 %

Schermmresoluties

1. 1024 x 768	59.0 %
2. 800 x 600	35.9 %
3. >= 1280 x 1024	2.6 %
Onbekend	2.6 %

Kleurdiepten

1. Hoge kleuren	64.1 %
2. True color	30.8 %
3. 256 kleuren	2.6 %
Onbekend	2.6 %

PH & LF PR & MARKETING

De PR & Marketing afdeling heeft de volgende acties ondernomen de laatste twee maanden:

- Er is op Harlaar-site een artikel over de PH&LF geplaatst
- In het juli/augustusnummer van de US Ntrak Newsletter die naar ± 2000 personen over de wereld gestuurd wordt staat een artikel over de PH&LF
- Een foto van Hans zijn module is geplaatst op de voorkant van het blad Modelspoorwegen van de Contactgroep NMRA Nederland naar aanleiding van ons bezoek op 14 april j.l. aan de Voorjaarsbijeenkomst.

Behalve de bestaande contacten voor b.v. de diverse beurzen is er niet meer te melden in verband met de zomerpauze die ik maar even houd.

Lars-Erik



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

CONNECTIONS

Hierbij reacties via e-mail op onze site en de PH & LF. Zie ook ons gastenboek op de site voor meer reacties. De laatste tijd wat minder nieuwe reacties, maar kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit (toch Paul?) maar wel bestending van eerdere reacties vooral met Mike (USA) en James (Canada).

Ted Maton uit Nederland:

18 juni 2002 - Een mooie en informatieve site... Ik ben een 43 jarige "herintreder", die probeert naast zijn drukke werkzaamheden als zelfstandige adviseur ontspanning te zoeken in een oude liefde. Inmiddels heb ik mijn bescheiden eerste aankopen gedaan. Direkt in de USA, via internet en na bestuderen van "De Modelrailroader". Met name bij www.Trainworld.com kun je tegen leuke prijzen materiaal aankopen. Maar mogelijk dat jullie dit inkoopkanaal ook al kennen. Succes met jullie club, ik heb genoten van de foto's en informatie.

19 juni 2002 - Beste Lars-Erik, Bedankt voor het antwoord op de reactie, mogelijk dat ik als maatschappij de S.P. verkies.. Wat betreft www.trainworld.com, deze is een van de goedkoopste aanbieders in USA. Het nalopen van de site en met name de speciale aanbiedingen is altijd de moeite waard. Ook zijn de atlas en kato producten redelijk geprijsd. De verzendkosten vallen mee, alleen neemt de verzending tijd in beslag doordat men de goedkoopste manier gebruikt. Als je geluk hebt dan hoeft je geen invoerrechten en BTW te betalen wat soms bij kleine zendingen het geval is.

Is dat niet het geval hou er dan rekening mee dat je 19 % BTW moet betalen en dat er tevens invoerrechten in rekening worden gebracht door "oom fiscus", meestal te betalen bij aflevering.

Het grootste voordeel bereik je natuurlijk door een groot inkoopbedrag, probeer met je medehobbyisten een gezamenlijke order te plaatsen..

Een kwestie van goed rekenen dus, ik ken Harlaar, ik heb hun stand gezien op de beurs in Houten, en daar viel mij inderdaad op dat er veel USA-N-materiaal aanwezig was tegen overigens redelijke prijzen.

Mike Cooke uit Los Angeles

16 mei 2002 - Thanks for info. Don't get worried about setting up your layout. After being in a few groups, one never knows what the hell will happen. 10 people can swear to you they will be there to set up, and no one shows. If you get it together >great< if not I am always good for a beer and dinner. I was worried that the Floriade is mainly in Utrecht>as that is where all my fellow travelers want to work from. Since it isn't centered there, we should be okay for a hotel for a few nights. I am tentatively looking at getting to Brussels on Friday, September 20th, then come to Amsterdam that afternoon and hopefully

make contact with you on Saturday if that is convenient. If you have the time, I know how things go. If it works out great if not, well we still can e-mail each other. My wife and the rest of my traveling group are coming to Utrecht Sunday evening from Brussels, so I have to be in Utrecht Sunday night, other than that what ever happens is great. I do appreciate you assistance.

Hey >>my wife is a Human Resources person. She is all the time answering questions that she thinks I need answered. Sometimes before I even know I was going to ask a question! (note Lars: naar aanleiding van een mailtje van mij...)

14 juni 2002 - Well our web site is up and running. There are several glitches in it, so don't get to excited. The last roll of film I took is a prime example of why I am a teacher and not a professional photographer! SO there are only one or two shots from the week long show I was in. Reach us at www.geocities.com/ocengineers



I am the portly gentleman in the dark shorts

28 mei 2002 - Hello Lars-Erik, Thanks for the message and good news about your growing NTRAK group. I was able to get the text of your article into my lap top computer. We are in Philadelphia for a few weeks and I will be working on the July/August Newsletter while here. It would be nice to have a photo of one or two of the club's modules. I looked at your web site and the photos that I saw were much too small to be used in the Newsletter, if you could pick out two and send them as jpeg files, I may be able to make them work. My laptop is an older model and is giving me some problems this trip. I may have to wait until I am home to use your material, but please try and send the photos. We expect to see Hans and Marc Starman at a friends home tomorrow, They are involved with N scale in the Netherlands and are here for a visit.

(note Lars: Jim is "The Big Boss" van Ntrak algemeen)



THE PHOENIX AREA



RAILROAD AND COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

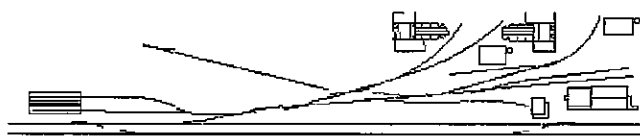
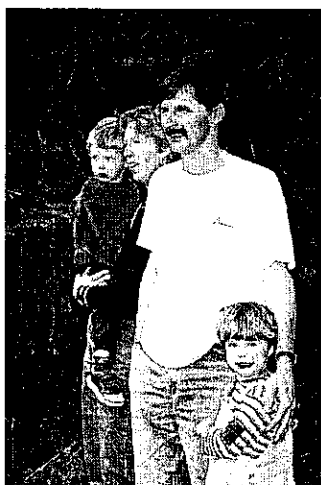
James van Blitterswijk uit Canada (en inmiddels in NL)

18 mei 2002 - Hi Lars, Have been looking at your site a lot lately. My layout is completely torn apart now and I have been getting modelrailroading withdrawels. I decided to download the XtrkCad and design a couple of modules for possible intigration into your layout if the opportunity came up to join your club. I'm designing 2, 2X4 modules.

I saw a really nice little switching layout in the June issue of ModelRailroader. It's an independent little railroad that serves a small industrial area. Thought I could run it on DCC with a toggle switch on the branch line to change it from DCC to conventional. The two mainlines would be strictly conventional wiring. I saw a nice little Nscale, Atlas GP35 in the old CP maroon and grey colors. It was on sale for 65 euro's. Is that a good price? Would make a nice little switching loco.

Still not sure where I'll be living but if I'm close enough I would like to definitely like to visit your layout. For now the XtrkCad keeps me busy. It's nice to dream atleast :-). I will keep in touch. Hope you don't mind I wrote you in english. Just easier for me. You can write back in Dutch if you wish.

1 juni 2002 - Hi Lars, I've been fooling around with the xtrkcad. Seems you can only put a certain amount of track on there without purchasing it. I've designed two modules that I'd like you to have a look at and maybe consider finding them a place in your club layout.....provided I live close enough and you guys don't find me a total idiot :-). grapje! :-). The file is short a few industries on the left side but you can get the general idea. It's a small industrial area served by a private little railroad company which consists of two lifelike SW9 switchers. Name of company yet to be determined. Not sure of what the backdrop will be yet but I was thinking of a city scene. Was looking on your web site for a possible location that would suit a city background. I noticed if I clicked on bolderman's corner it was the same as Cuyahoga. It's just all a dream right now but I would really like to live close enough and look forward to meeting you guys. I've added a picture of my family so you can see that I'm not just some strange guy on the www :-).



Let me know what you think of the module designs.

19 juli 2002 - Hi Lars-Erik, I have arrived in The Netherlands. Was wondering when your club is getting together next to come

have a look if that's ok. We have rented a house in Ermelo for atleast a year. Not too far from Huizen I think. Hope to hear from you soon and I look forward to meeting you.

James is dus inmiddels in Nederland aangekomen en uiteraard heb ik hem al gemailld o.a. over de bijeenkomst in Haarlem op 21 september. Als het goed is zal ook Mike Cooke daarbij aanwezig zijn.

Lars-Erik

Jim Fitzgerald uit USA

THE INTERLOCKING

Onder deze rubriek tips met betrekking tot het verkrijgen van informatie of voor het uitwisselen van info.

Op het internet wemelt het van de websites over (model)spoorwegen. Wij zijn dus echt niet één van de weinigen... Voordeel is dat je heel veel inspiratie kan opdoen door het bekijken van modelbanen b.v. via www.railserve.com/models/layouts

Om te voorkomen dat je hele avonden achter het scherm zit kun je uiteraard het beste de US N-spoorbanen eruit pikken....

THE TIME TABLE

21 september 2002:

Rij-dag Haarlem bij de NZH Hobbyclub

13 oktober 2002:

najaarsbijeenkomst CNN Doorn

12 en 13 oktober 2002:

US Convention, Adliswil Zwitserland

26 en 27 oktober 2002:

Openhuis NZH Hobbyclub Haarlem

Medio kerst 2002:

De "kerst" baan in Huizen

17 en 18 mei 2003:

25 jaar N-Spoor Modulebouw in Nederland, Zwolle

5/6 juli 2003:

Jawel..... tweejarig bestaan (maar dat duurt nog even)

Oktober/november 2003:

Eurospoor



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



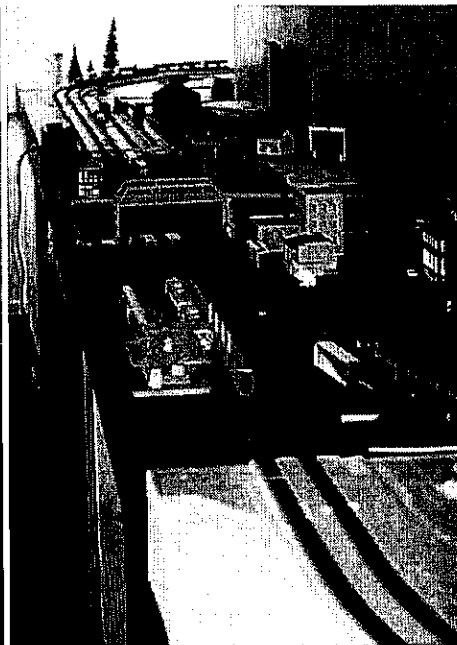
PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Nitrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

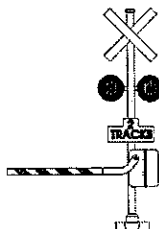
REPRISE 6 JULI 2002

Deze foto's van Sandra Sodenkamp kwamen nog vlak voor dat de redactie deze editie afsluit en geeft goed het modulaire systeem weer. Eerst waren de twee modules van Hans en Lars aanwezig, waarbij aan die van Hans nog de achtergrondplaat bevestigd moest worden. De rechter foto spreekt voor zich.



SIGNALS

In deze rubriek een opsomming van zaken waarop een reactie gestuurd dient te worden. Bekijk de artikelen in deze of voorgaande nieuwsbrieven voor de details. Graag voor de vermelde datum reageren via info@phlfra.com.



Betreft	Reageren voor
Voorstel contributie	15 augustus 2002
Deelname 21 september 2002	15 augustus 2002
Deelname Doorn 13 oktober 2002	1 september 2002
Deelname busreis naar Rail 2002	15 september 2002
Deelname NZH Hobbyclub open dagen 26 en 27 oktober 2002	15 september 2002
Deelname 25 jaar N-spoor Zwolle	31 december 2002



THE CABOOSE



De klus is weer geklaard en tussen het maken door ben ik nog zelfs instaat geweest om aan mijn module te werken. Het resultaat daarvan is weer op de volgende rij-dag op 21 september in Haarlem te zien. Wie weet heeft deze nieuwsbrief weer wat inspiratie gegeven en wordt Eastbrook verbonden met andere verrassingen. Als afsluiter: onder het motto van "some guys have all the luck" hierbij een foto van het huis van Nick. Wat een fraai uitzicht.....



