

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



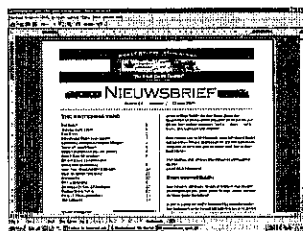
Jaargang 4 Nummer 2 20 april 2005

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Even voorstellen	1
Landelijke modelspoordagen Hillegom	2
Leermomenten Hillegom	4
The Timford Junction & Hedwigtown RR	5
De CCCP	5
Hulets	6
Seattle Terminal 5	8
Solderen is niet moeilijk	9
Joey's module	10
Evenementen en de PH&LF	11
Santa Fé's Texas voor Pennsylvania in Ohio	11
ONetrak ontwikkelingen	12
New York, Westchester & Boston	13
Contributie	14
PH & LF Ntrak Guidelines	14
The Caboose	14

THE DEPOT

Zowaar volgt binnen redelijke tijd de tweede nieuwsbrief van 2005! Op zich niet vreemd met de aanwas van nieuwe enthousiaste leden en diverse evenementen die er aan komen. Verder groeit de oNetrak tak aardig. Dit alles vraagt eigenlijk om een de bijgaande uitgave, want om nu altijd alles via de mail te doen is niet altijd handig. Tevens vormt de nieuwsbrief een mooi nasiag werk, terwijl mailtjes wel eens moeilijk terug te vinden zijn, zijn weggegooid of verdwenen na een crash van een PC. Op het moment dat ik dit schrijf hoop ik dat mijn PC niet wederom de geest geeft zoals 6 weken terug... Heb van deze nieuwsbrief nog geen back-up. Vertrouw toch soms teveel op de techniek. Dat vertrouwen in de techniek heb ik ook bij het N-spoor en digitaal. Echter net zoals bij een PC wordt de techniek bij het modelspoor en alles erom heen ook bedient door de mens. En waar een grotere groep mensen bij elkaar komt, zijn enige afspraken en regels toch noodzakelijk. Dit betekent overigens niet dat wij verworden tot een strak clubje met allerlei statuten en officiële vergaderingen etc. Zoals al vastgesteld bij de start van dit clubje hebben we al genoeg te maken met regels etc. op het werk en in het dagelijkse leven. Deze nieuwsbrief vloeit voort uit een prachtige hobby die een leuke groep van



hobbyisten bij elkaar heeft gebracht en zo zal dat ook blijven. Met andere woorden:

"Let'sssss.....playyyyyy.....trainssssss, one hundred and sixty!!!!!"

Graag verwijst bij deze nogmaals naar het mooie forum dat Johannes Winius heeft opgezet. Zie het artikel van Johannes of onze site aan de linker kant hoe je daar kunt komen.

Veel knutsel, rijdt en USA (model)spoor uitwisselings plezier!

Lars-Erik Sodenkamp

EVEN VOORSTELLEN

Mijn naam is Johannes Winius ik woon in Hoogezand (Groningen) en ben sinds begin dit jaar "actief" binnen de Ntrak groep Nederland.

Ik ben al vanaf het begin jaren tachtig modelspoorder, ben begonnen in de schaal HO heb wat spoor N gehad, en ben op een gegeven moment geheel overgestapt op schaal HO naar Nederlands voorbeeld. Deze periode heeft geduurd tot eind jaren negentig, toen werd ik aangestoken door de Industrieel Smalspoor virus. Ben al enige jaren actief in het Industrieel Smalspoor museum (www.smalspoorcentrum.nl) waarvan ik tevens de website verzorg. Door dit ging mijn interesse zich verschuiven en heb op een gegeven moment al mijn materiaal verkocht en ben over gestapt op spoor 1 (1:32) waar je veel zelf moet maken.

Nu zal je denken, hoe kom je bij Ntrak terecht, tja ... Eind verleden jaar werd ik werkloos (reorganisatie) en omdat ik me enorm begon te vervelen ging ik een kameraad van mij helpen die wou beginnen met een vaste modelbaan in spoor N naar Amerikaans voorbeeld. Dit was zeer besmettelijk, ik kreeg de smaak te pakken om ook eens wat te doen met de Amerikaanse spoorwegen, en va het één kwam het ander. Heb in de tussentijd weer werk, ben begonnen met het bouwen, in de tussentijd, 3 oNetrak modules met als thema de ATSF.

Wil je wat meer van mij weten kijk eens op www.winius.nl

Johannes Winius,
santafe op het Amerikaans (model)spoor forum
(<http://xsbb.nl/phpbb/index.php?id=usamodelbouw>)

*"The Ntrak Dutch Division"*

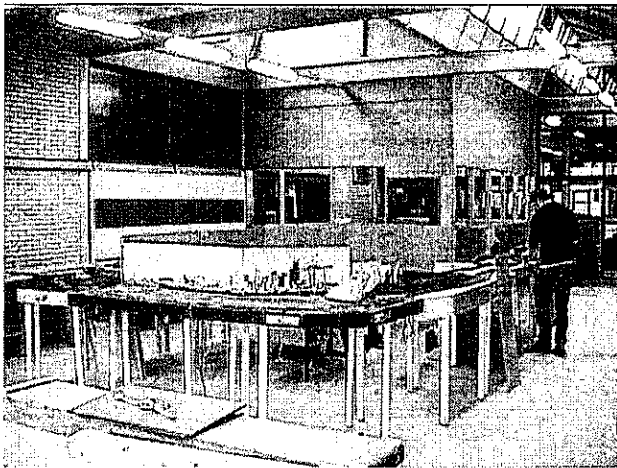
FOUNDED JULY 6 2001

LANDELIJKE MODELSPOORDAGEN HILLEGOM

De landelijke modelspoordagen liggen inmiddels alweer een maand achter ons (18 t/m 20 maart). Het was een geslaagd evenement met leuk publiek. Het was allemaal lekker ongedwongen en voor de toeschouwer ook interessant omdat de toegang € 0,00 was.

We hadden een mooie ruimte ter beschikking waarin onze baan aardig paste. Mathieu en Rob waren op vrijdagmiddag/avond 18 maart als eerste aanwezig waardoor zij de lol hadden van het aan de kant zetten van de diverse werkstukken en banken. Helaas kwam ik net aan toen ze al klaar waren waardoor ik niet daarmee kon helpen ☺.

Op vrijdagavond konden Rob, Mathieu, Hans, Peter, ondergetekende en later op de avond ook Tjark, de gehele baan opzetten. Alle tussen rails aansluiten lukte nog niet, dus we hadden zaterdagochtend ook gelukkig nog wat te doen.



Zaterdagochtend waren wij met z'n vijven, Rob, Mathieu, Hans, Joey en Lars. Terwijl Joey het rode spoor testte en inreed gingen de overigen verder met het aansluiten van de overige sporen. Dit ging redelijk makkelijk. Nu alleen nog even de digitale set aansluiten en gaan met die banana..... Maar wie wist nu precies wat waar digitaal moest worden aangesloten???

Een aantal heren keek elkaar verwachtingsvol aan. De één kan tenslotte solderen en zal dus ook wel verstand van digitale technieken hebben, de andere had al ongeveer 6 maanden een digitale set met handleiding thuis liggen en zal deze inmiddels wel grondig hebben doorgenomen en misschien zelfs wel onder z'n kussen

hebben liggen als basis literatuur. Mathieu werkt bij de NS en het aantal vertragingen neemt daar af dus zal hij wel verstand van digitale technieken hebben. Tja, en van een niet gekozen voorzitter wordt natuurlijk verwacht dat die alles weet en anders wel de oplossing vindt. Na elkaar een tijdje aangestard te hebben bleek dat niet de oplossing naar voren te brengen. Helaas was er niemand digitaal ingestraald (iemand ergens een blauwe jurk gezien?). Gelukkig had we onze rots in de branding Rob en zijn meetapparatuur. We hebben wat afgemeten. Als ik 'm hier houd heb ik spanning, maar hier weer niet, dus..... maar houd ik 'm hier dan hebben we hier... wat geeft het scherm op je meter? Het scherm op de digitale throttle geeft een andere spanning, shit, het scherm toont het maar 1 seconde, weer even aan/uit zodat ik 't nog een keer op scherm zie,nahhh, nog een keer, weer net gemist.....



Uuuhhhhhh, hoe zit dat digitale ook alweer?

Zo hebben we elkaar (Rob en Lars) toch leuk een kwartier (of was het zelfs langer) bezig gehouden. Dan 't boekje er maar bij. Goh, interessant. Ik volg de instructies, dus 't zou moeten werken. Nee, dus niet. Misschien is die kabel of set niet goed. Dus de verschillende set/kabel combinaties geprobeerd. Nog niks. Zal wel weer ergens een kortsluiting zijn. Effe alle rails loskoppelen. Alles losgekoppeld, nog steeds sluiting, want 't werkt niet.... Sneu voor Rob, want alleen zijn module was nog aangesloten. Kortsluiting op Rob's module? Valt onze soldeer en anti-storing man toch aardig door de mand.... Zou eigenlijk niet kunnen, maar wat is het dan?

*"The Ntrak Dutch Division"*

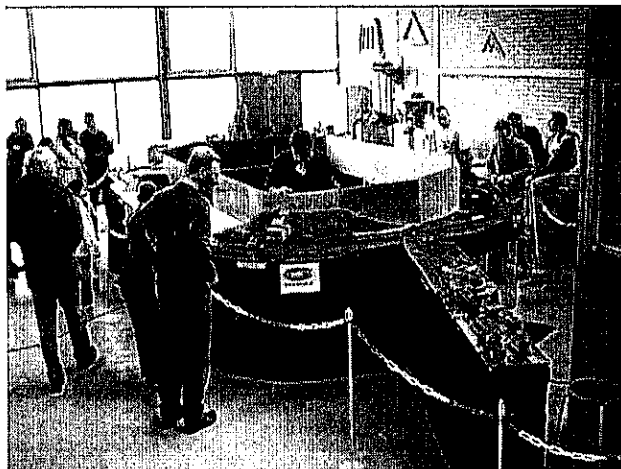
FOUNDED JULY 6 2001

Van de ene digitale throttle naar een ander handig apparaat, de mobiele telefoon. Even Nick bellen, onze digitale expert. Na een korte analyse gegeven te hebben van de situatie en de lampjes op het systeem die wel en niet branden, sprak het orakel.....druk even op de throttle op de knop "power on".....verrek, het doet het. Niks verkeerde kabels, kapotte digitale sets, kortsluitingen etc. Wel een blond persoon met een throttle en een boekje in zijn hand waarvan hij gewoon nog een bladzijde had moeten omslaan voor de oplossing. Een kabinet/premier had al gevallen na dit soort blamages, maar uw ongekozen voorzitter zit nog steeds op z'n post.....☺

NICK BIJ DEZEN: NOGMAALS DANK VOOR JOU WIJSHEID.

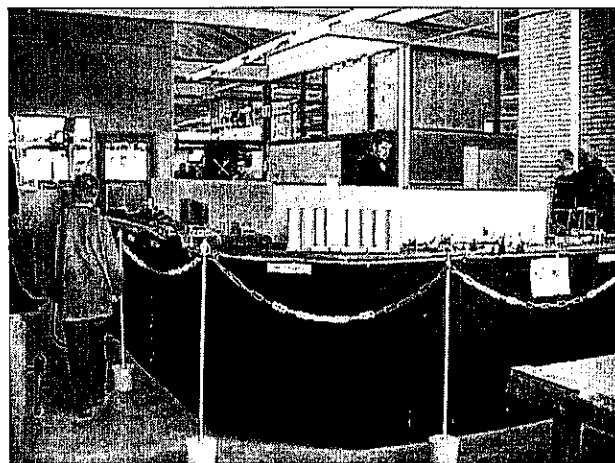
Goed, nooit te blond om te leren. Alles werkte nu en inmiddels was het publiek ook al een halfuurtje welkom.

Gedurende dag kwamen in persoon en materieel Robert, Frank en Tjark ons versterken. Hans keerde huiswaarts, later door Lars gevolgd in verband met een verjaardag. De komst van Frank en Robert leverde nieuwe plaatjes op de baan op. De oostkust werd op eens geïnfiltreerd door Denver & Rio Grande, Southern Pacific en AT&SF. Om even muscles te tonen werd er zelfs een trein met uitgebreid militair materieel de baan opgestuurd. Nogmaals dit materieel was niet de reden dat Hans (PRR) en Lars (NYC) snel en veilig heenkomen zochten. Het bewijs werd geleverd door de latere terugkomst op de middag door Hans die e.e.a. gelukkig wederom op video heeft vastgelegd. De zaterdag was lekker druk en sommigen hadden zelfs het gevoel dat er meer publiek was dan bij Rail 2004. Na een geslaagde eerste dag ging een ieder zijn eigen weg huiswaarts met een voldaan gevoel.



Rijdag twee brak aan, om 09.00 uur waren de eersten weer present. We hadden de zondag een aardige personele bezetting (op zaterdag was 't even twee uurtjes krap met 4 man). Op zondag waren Rob, Mathieu, Hans, Peter, Frank, Tjark, Joey en een groot deel van de dag ook onze verloren zoon Govert met het fraaie Canadese materieel aanwezig. Om het reunie gevoel compleet te maken arriveerde op het eind van de dag ook nog de F uit de PH&LF zich, Freek met gezin.

De zondagochtend was rustig, veel uitslapers waarschijnlijk, maar gedurende dag werd het wederom gezellig druk.



Al om al een geslaagd weekend met weer veel uitwisselingen met het publiek en ook ontmoetingen met (oude) bekenden, zoals b.v. Gert Velthuisen en Herman Dijkman (van het voormalige N-scale unlimited). Van de laatste kregen wij ook de uitnodiging om in oktober naar Genk in België te gaan. Helaas gaat dat voor 2005 niet lukken, maar laten wij het in de agenda zetten voor 2007.

Verder nog geïnteresseerden gesproken. Kijken of dat nog verdere opvolging krijgt.

Graag wil ik Rob nogmaals bedanken voor de organisatie en coördinatie van het geheel. We hebben allen weer een lekker weekend gehad en voldoende inspiratie opgedaan voor de volgende evenementen.

Tevens zijn wij al uitgenodigd om volgend jaar wederom deel te nemen. Dus trek de agenda's: laatste weekend maart: Hillegom.

Maar graag vraag ik ook aandacht voor het artikel "Leermomenten Hillegom", want er valt altijd wat te leren, te verbeteren.

Lars-Erik Sodenkamp

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

LEERMOMENTEN HILLEGOM

Hillegom was een geslaagd evenement. Iedereen heeft denk ik veel lol gehad. Over het hele weekend gezien is het ook overwegend ontspanning geweest. Echter..... soms was er ook hier en daar enige stress merkbaar. Om de mogelijke oorzaken van stress en lichte irritaties tegen te gaan voor de volgende bijeenkomsten is het goed om hier eens naar te kijken en vooral ook deze zaken te voorkomen.

De volgende punten wil ik de revue laten passeren:

1. Opbouw, gereedschappen etc.
2. Wisselbediening
3. Digitrax bediening, blauwe lijn
4. Omgang met materieel en materiaal

1. Opbouw

De opbouw liep relatief goed, zeker gezien de kleine hobbels in de vloer. Echter graag wil ik blijven benadrukken dat we de tijd die voor de opbouw staat maximaal proberen te blijven benutten. De opbouw van de baan is teamwork. Ik zeg niet dat het nu niet goed ging, maar iedere keer is het toch weer "saved by the bell" naar mijn idee.

Verder dient iedereen de volgende zaken standaard bij zich te hebben:

- a. minimaal drie overgangsrails of de mogelijkheid er drie te maken (bij oNtrak uiteraard 1 ☺,
- b. een zakje railasjes
- c. minimaal twee lijmklemmen, en indien een achtergrondplaat eventueel nog twee om deze te bevestigen.
- d. Eigen gereedschappen, zoals b.v. een railknipper (b.v. Xirion), schroevendraaier, railgummetje, reserve stekkers, aansluitdraaden.
- e. Eventueel andere zaken die ik nu vergeten ben maar waarvan jullie denken "dat is ook handig als iedereen dat zelf heeft"

Check even welke zaken je in je standaard Ntrak toolbox mist (ja, ook ik mis zaken die er in horen!)

2. Wisselbediening, "trajectkennis"

Gelukkig komt na de opbouw en de technische check het moment dat er gereden kan worden. Maar met stroom, rails en een lok ben je er niet. De charme van de diverse modules is dat je daadwerkelijk relatief onbekende terreinen betreedt. Hoewel de meeste modules voor de meeste wel bekend zijn veranderen er wel eens zaken, zoals b.v. wisselaandrijvingen.

Ga voor dat er gereden wordt het traject even na en kijk waar mogelijke wijzigingen zijn. Ga niet zelf zonder de instructie van de maker aan eventuele knoppen e.d. zitten, sla niet zomaar wissels om etc. Informeer elkaar over wijzigingen en aandachtspunten op de eigen module. Misschien een idee om als eigenaar van een module een handleiding van zijn module te geven. Deze kunnen dan verzameld worden en je hebt trajectinformatie.

Op de rode en gele lijn is het traject en bediening relatief simpel: alle wissels blijven op rechttuit staan, je wijkt niet af van je hoofdspoor! Een wisseling van spoor van analoog naar digitaal kan vervelende gevolgen hebben voor materieel. Op de blauwe lijn rijd je met meerdere mensen. Zorg na het bedienen van een wissel dat deze altijd weer in de rechttuit stand staan. Zodoende weet iedereen die nieuw op de module aankomt wat de wisselstanden zijn.

3. Digitrax bediening, blauwe lijn

Op de blauwe lijn en dus het gehele digitale stuk is het wat "moeilijker". Op rood en geel rijd je in je eentje, je kunt niemand tegenkomen (tenzij iemand toch tegen de instructies in verkeerde wissels omzet).

3. Digitrax bediening, blauwe lijn

In de charme van digitaal dat je met meerdere ter gelijke tijd over hetzelfde traject/spoor kunt rijden, zit 'm dus ook het gevaar. Belangrijk is om te kijken waar de anderen zich bevinden en te vragen wat hun plannen zijn. Indien je elkaar wilt passeren zul je dus moeten kijken waar en hoe je dat gaat doen. Indien je met je digitale trein op weg gaat dient de throttle zo lang in het aansluitpunt te blijven zitten tot de trein uitzicht is. Ga van te voren na waar de andere aansluitpunten zitten en gok er niet op dat er nog een plek voor jou throttle is, maar ga dat goed na van te voren.

Voorkeur is ook om de trein voor dat deze uitzicht is zeer langzaam te laten rijden of indien er sporen gekruist worden (Cuyahoga!!!!!!) geheel stil te zetten. Misschien overbodig om te zeggen, maar zodra de throttle uit de aansluiting is, is de trein onbestuurbaar!!!! Zeker zolang we nog geen infrarood punten en throttles hebben. Ga ook zeker niet onderweg nog even met iemand op zo'n moment een praatje maken. Ik heb dat zien gebeuren.....

Ga ook niet kijken wie er eerder bij het aansluitpunt is, de trein of jezelf.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

4. Omgang met materieel en materiaal

Eigenlijk hoeft hier niet veel over gezegd te worden. Ga met alle zaken om alsof ze van jezelf zijn, daarbij uitgaande dat een ieder zuinig op zijn/haar spullen is. Hoewel er van sommige spullen veel zijn, betekent niet dat de waarde minder is.

Tja, even een kritisch verhaal. Echter het lijkt mij belangrijk dat wij ons van bovenstaande bewust zijn en daarmee rekening houden. Want ondanks de gemelde "incidenten" was Hillegom zeer geslaagd en gezellig. Laten we ervoor zorgen dat dat in de toekomst ook altijd zo zal zijn.....en sommige incidenten zijn dan best wel weer aardig moet ik eerlijk bekennen. Soms levert dat (nieuwe) mensen een (tijdelijke) bijnaam op zoals Frank "Crash" Klein J. Helaas heb ik er geen foto's van maar er waren spectaculaire bij.... (ter info, ging om twee lichte botsingen, 1 ontsporing waarbij de zijkant van een lange goederentrein uit andere richting werd geraakt, deed zich voor op de grens Terminal 5 en Turnersmine en 1 kop-staartbotsing tussen een Santa Fe E8 en een lokale goederentrein ter hoogte van Turnersmine yard.)

Lars-Erik Sodenkamp

THE TIMFORD JUNCTION & HEDWIGTOWN RR

Weinigen van jullie zullen het weten, maar de spoorlijn tussen de plaatsen Timford Junction en Hedwigtown (CT) is oorspronkelijk aangelegd op initiatief van een groep zakenmensen uit de streek. Zij hadden behoefte aan een treinverbinding naar de kust, zodat ze snel en eenvoudig de streekproducten naar de grote afzetmarkten van New York en New Haven konden brengen. Ergens rond 1875 zijn ze daarom overgegaan tot de oprichting van de Timford Junction & Hedwigtown RR, afgekort de T&H.

Deze kleine maatschappij is uiteindelijk overgenomen door de op expansie beluste New Haven. De T&H bleef echter voortbestaan in het materieel. Naast RDC's, RS3's en FM's van eigenaar New Haven reden er tot in de jaren 60 nog treinen met de oude naam van de grondlegger van de spoorlijn rond. Uiteraard had het NH-management wel een stevige vinger in de pap als het ging om het logo van de T&H. De creatieve vrijheid was beperkt!

Treinspotters, opgelet!
Mathieu Hamelers

DE CCCP

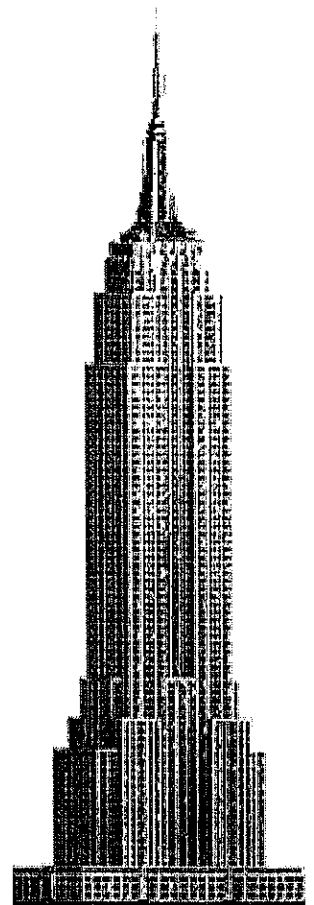
Misschien denk je als je de titel leest dat we een Russische Ntrak tak of baan gaan maken. Dat is niet het geval. De afkorting staat voor het Cuyahoga City Centre Project. Het idee is ontstaan doordat de Cuyahoga modules nog een verdere invulling nodig hebben en omdat op onze Amerikaanse baan de typische wolkenkrabbers/skycrapers nog ontbreken.

De Cuyahoga modules worden weliswaar beheerd door Hans en Lars-Erik Sodenkamp, het zijn echter gemeenschappelijke modules waar ieder lid een bijdrage aan kan leveren. Zo staat er tijdens beurzen o.a. Lunetta Tower van Mathieu op. Verder is de financiering van de modules door diverse leden verzorgd.

De lege plekken aan de kant waar nu het hotel en de kleine winkel staan wordt nu vrij gegeven voor stedelijke bebouwing. De module wordt in kavels ingedeeld waaruit leden kunnen kiezen om zijn/haar kantoorgebouw neer te zetten. Hierbij gaat het om klassieke skycrapers. Er zijn al gesprekken gaande met projectontwikkelaars om hoofdkantoren neer te zetten van Jasper Steel en Boulderma & Sons. Mogelijk dat ook bedrijven als Holland Lumber, Turners Mining en Seattle Terminal 5 door de aantrekkelijke vestigingslocatie worden aangetrokken om hun zetel of regionale kantoor in Cuyahoga neer te zetten.

Mocht je interesse hebben in een kavel neem dan even via info@phlfra.com contact op. De CCCP coördinator Hans Sodenkamp laat u graag de verdere mogelijkheden weten.

**"The CCCP, the centre
of your booming
business"**





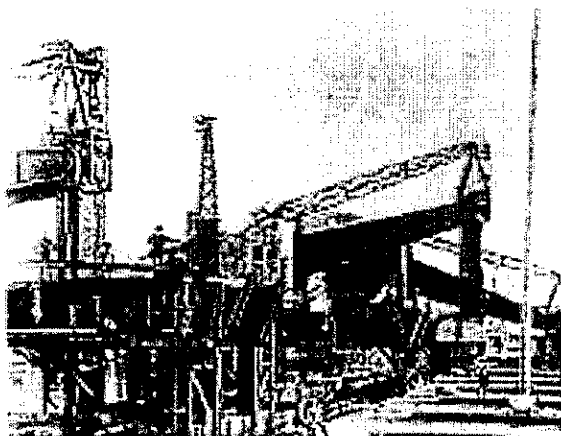
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

HULETT'S

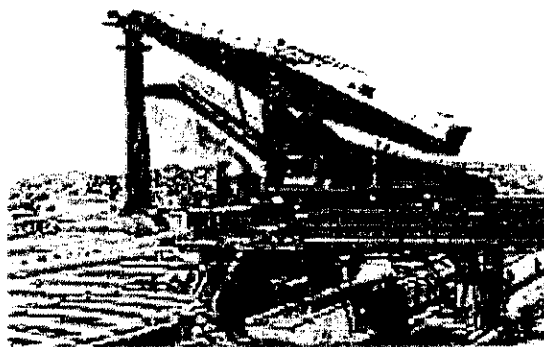
Tijdens één van de PH&LF bijeenkomsten werd een US spoorvideo getoond waarin een stuk zat over de Hulett kranen in Cleveland, Ohio. Hans en Lars hadden al ooit het idee om een module te maken met dit onderwerp. Na het zien van de video zijn er meer liefhebbers van deze mooie kranen bijgekomen. Hieronder volgt het verhaal van deze prachtige werktuigen.

De eerste Hulett was stoom aangedreven met een capaciteit van 275ton/uur en kwam in 1899 in dienst in de ersthaven van Conneaut, Ohio. Deze werd gebouwd door "Webster, Camp & Lane Company" onder de voorwaarde dat indien de Hulett niet voldeed deze niet betaald en verwijderd diende te worden. Gelukkig was de eerste Hulett een succes en spoedig was het niet meer de enige Hulett in Conneaut.



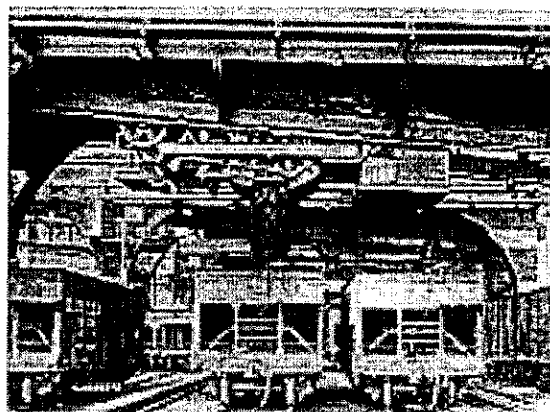
Battery of original Hulett ore unloaders, Conneaut
The Ohio State Historical Society, Cleveland, Ohio

Uiteindelijk zijn er meer dan 75 Huletts gebouwd tussen 1899 en 1960 met een laadcapaciteit varieerden van 10 ton tot 22 ton. Bijna 45 machines waren actief in de havens rond het Erie meer en de Cuyahoga rivier. Zij gaven een aanzienlijke versnelling van het lossen van de schepen. Halverwege de 19^{de} eeuw duurde het lossen van 300 ton een week, met de eerst Hulett werd dit terug gebracht tot iets meer dan een uur! De Huletts waren niet de enige machines om schepen te lossen maar de andere waren kleiner en daardoor veel langzamer. Ook waren deze niet altijd even robuust zoals de Huletts.



Hulett ore unloader at work
The Ohio State Historical Society, Cleveland, Ohio

Hoe werkt een Hulett? Op het moment dat een schip aan de kade aanlegt beweegt de Hulett zich tegenover één van luiken van het schip. De grijper daalt dan af in het ruim en neemt een hap uit de lading ijzererts. Terwijl de grijper omhoog gaat doordat de achterzijde van de boom naar beneden wordt getrokken beweegt het geheel naar achteren zodat de grijper gelost kan worden boven de hopper tussen het frame. De hopper is een onderdeel van de zogenaamde "larry". Deze weegt de hoeveelheid en nadat de "Larry" is gevuld beweegt deze zich naar een punt boven één van de sporen. Hier wordt dan direct in de wagon de lading gelost. Indien dit niet mogelijk is dan kan de "Larry" helemaal naar de achterkant van het frame van de Hulett rijden om de lading in een tussenopslag te storten. De kraanmachinist van de grijper zit direct boven deze grijper en kan daardoor goed zien wat hij uitvoert. De "Larry" heeft een eigen bediening en is daardoor onafhankelijk van de grijper.

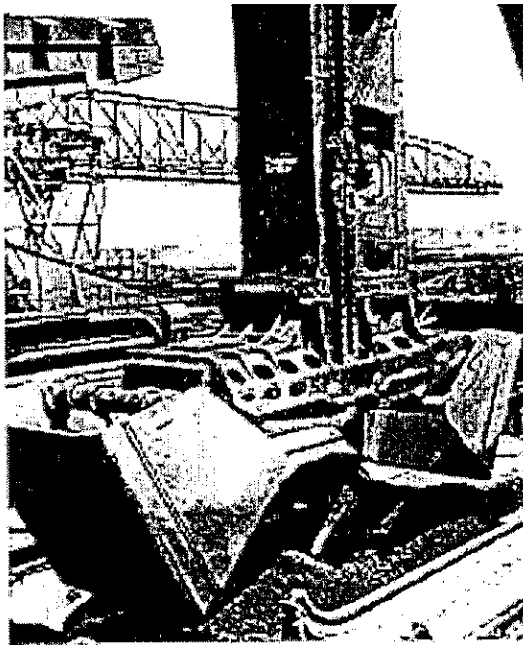


Larry discharging into railroad cars
The Ohio State Historical Society, Cleveland, Ohio



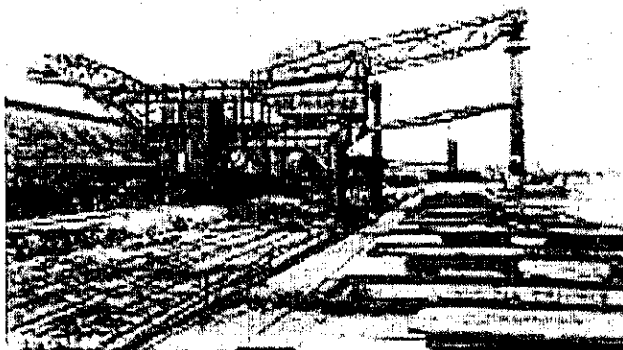
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

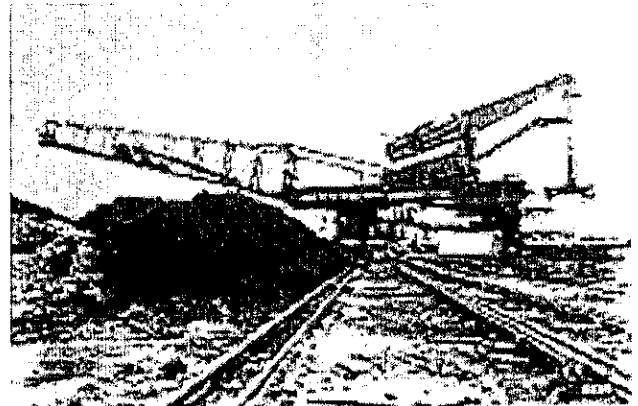


Leg & bucket of C&P Ore Dock Hulett
The Photo Shows Material Being Dropped, 2011

Nadeel van een Hulett was dat deze de tussenopslag niet kon legen. Daarvoor was dan een "brugkraan" nodig. Dit is dan ook de reden dat Huletts meestal niet werden gebruikt voor hoogovenbedrijven waar al het ijzererts eerst in een tussenopslag terecht kwam voor dat het de oven in verdween. De Huletts in Lorian en Lackawana werden echter wel aan de achterzijde verlengd om de tussenopslag makkelijk te kunnen bereiken. Tevens had de kade in Lorain als bijzonderheid dat deze in een boog lag.

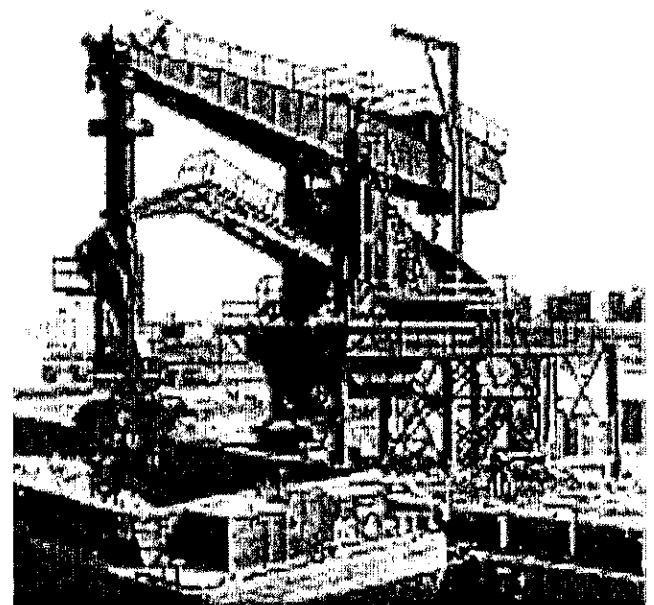


Extended trolley travel Hulett, Lorain
The Photo Shows Material Being Dropped, 2011



Hulett with stocking conveyor
The Photo Shows Material Being Dropped, 2011

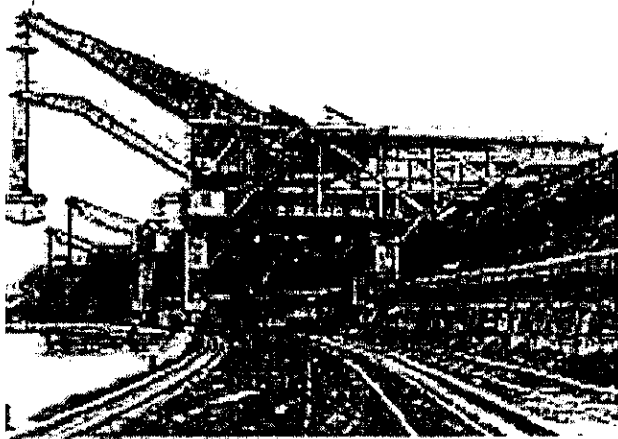
Andere bijzondere Huletts waren te vinden in onder andere Fort William, Ontario, gebouwd voor de Canadian Pacific Railway. Naast het feit dat dit de enige Huletts waren aan het Superiormeer was bijzonder dat deze diende om kolen te lossen. Dan was er nog een Hulett in New York City. Deze werd gebruikt om afval te lossen van schuiten. Deze en de Hulett in Sandy Hook, New Jersey waren de enige twee gelegen aan zoutwater. Nadeel van de Huletts was namelijk dat zij niet echt geschikt waren voor gebieden met groot getij verschil.



Hulett unloading garbage, New York City
The Photo Shows Material Being Dropped, 2011

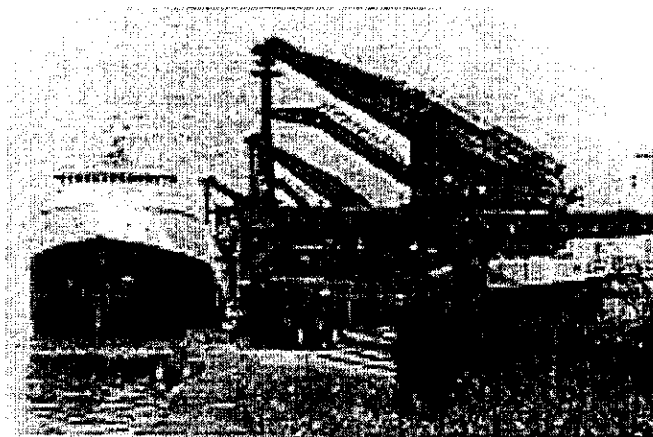


"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



Last Hulett Built - 20 ton bucket, Lorain
The Ohio State Museum, Bridge, Columbus, Ohio

De laatste Huletts zijn gebouwd voor Lorain, Ohio. Deze hadden een laadcapaciteit van 20ton. In de jaren zeventig verschenen de eerste 1000-foot lange ertsschepen. Om deze efficiënt te kunnen lossen ontstond de 50ton grijper Hulett op de tekenafel. Zo ver is het nooit gekomen omdat deze nieuwe schepen tevens werden uitgerust met een eigen losinstallatie. Daarmee werden de Huletts gaande weg overbodig en in december 1992 werd dan ook voor het laatst een schip gelost met behulp van Huletts. Dit gebeurde in het Cleveland & Pittsburgh dock gelegen op het "Whiskey island" in Cleveland. Deze laatste vier Huletts zijn dan ook inmiddels op de monumentenlijst verschenen als "Historic Mechanical Engineering Landmark".



Last ship unloaded, the Lomax, December 1992
The Ohio State Museum, Bridge, Columbus, Ohio

Hans Sodenkamp

SEATTLE TERMINAL 5

Zoals jullie weten is mijn module van de containeroverslaghaven gebaseerd op de situatie rondom Terminal 5, die in beheer is van het havenbedrijf van de stad Seattle (Washington) in het noordwesten van de USA.

Na twee jaar bouwen van de 2 module tafels (hoek met aansluitend een rechte module) begint ook het sporenplan zijn definitieve vorm te krijgen. De aftakking van het hoofdspoor die splitst in 2 +1 opstelsporen voor containerwagons lijkt op het sporenplan van T5.



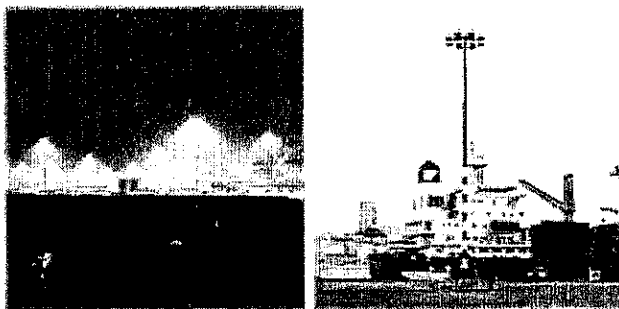
In 2004 heeft de module een achtergrondplaat gekregen met een foto van de skyline van downtown Seattle zoals dat vanaf de kade van T5 is te zien. Maar ook de voorgrond is aangekleed. Allereerst staat er een geweldige kopie van een oranje PACECO containerkraan op de module. Deze staat geparkeerd in rustpositie in afwachting van de aankomst van bijvoorbeeld een Chinees containerschip. Deze blikvanger, zoals ook in Hillegom bleek, is van de hand van Hans Sodenkamp.

Op de overzichtsfoto van T5 is goed de indeling van het terrein te zien. Op de voorgrond zijn de opstelsporen met volle en lege (double stack) container wagons. Tussen de sporen en de kade waar de containerkranen staan/rijden zijn allerlei vakken aangebracht. Sommige voor het parkeren van geladen trailers, anderen voor het stapelen van containers. Op het terrein staan diverse gebouwen voor

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

administratieve doeleinden, maar ook voor het tijdelijk opslaan en overslaan van stukgoed.



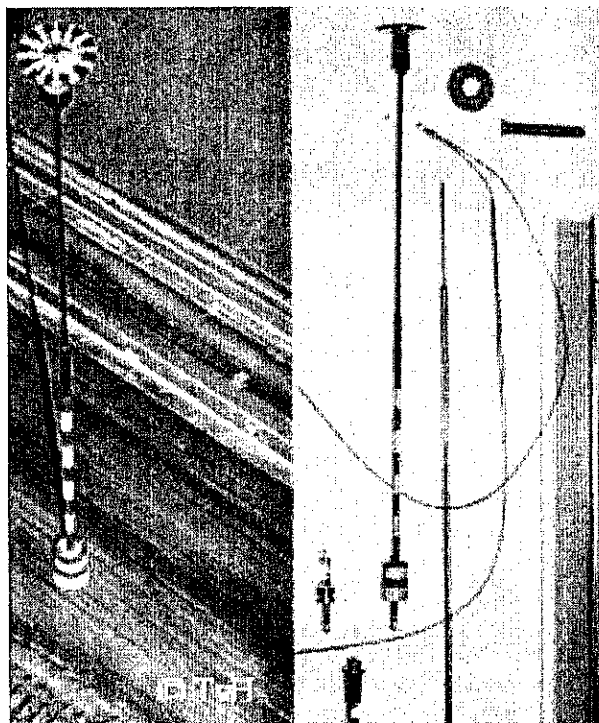
Markant op de terrein zijn de lichtmasten. In de praktijk zijn er 2 maten in gebruik. Masten met een hoogte van 30m (100 ft) rond de sporen en kleinere masten nabij de kade van 26 m (86 ft) zodat de achterzijde van de containerkraan ze niet raakt. De onderlinge afstand is 120 m. De 12 lampen van elk 1000 watt zijn zo gericht dat het hele terrein gelijkmatig verlicht is, als er 's nachts doorgewerkt wordt.

Masten op schaal

Omdat de PACECO containerkraan een verticale schaal van 1:160 heeft, heb ik deze ook aangehouden voor de lichtmasten. Ik heb ik er nu 6 nagebouwd. Het schaal model heeft voor de verlichting een gloeilampje van 14 volt. Een gloeilamp heeft de voorkeur vanwege haar lichtafgifte naar alle zijden, in tegenstelling tot LED's. Het lichtverlies naar boven wordt afgeschermd. En.... hoe moeten de lampjes nu aan hun stroom komen, zonder dat je iedere bijeenkomst verbindingen moet solderen? Gewoon met een stekker aan de mast en een contrastekker in de tafel.

Om de mast te bouwen gebruik ik messing buisprofielen met 2 verschillende diameters (2,4 en 1,6 mm) die in elkaar worden geschoven en aan elkaar gesoldeerd worden op de plaats van de verbinding. Het lampje, waaraan de draden zijn gemonteerd door de fabriek, wordt op het buisprofiel geplaatst waarbij één draad door de buis gestoken is. De andere draad wordt kort afgeknipt om aan de bovenzijde van de mast te worden gesoldeerd. De mast zelf vormt de massa. Over het lampje wordt vervolgens een kokertje van plexiglas geschoven en gelijmd aan de buis. De kap is gemaakt van een gegalvaniseerde volgring waarvan het centrum is afgedekt. Hierop schilder ik de 12 lampenhouders. Aan de voet van de mast wordt een 3-polige stekker gemonteerd door 2 van de 3 contactpunten aan de

buis te solderen. De centrale draad wordt op maat gemaakt en gesoldeerd aan het nog vrije 3^e contactpunt.



Afwerking van de mast gebeurt met kunststof vulmateriaal aan de voet. De mast is geschilderd met zwarte, witte en rode acrylverf.

Om de mast op de module te plaatsen wordt deze in de stekkerbus gestoken die op diverse plaatsen onder de moduletafel zijn aangebracht. Een beltrafo van 12 volt zorgt voor de stroom.

Tjark van Heuvel

SOLDEREN IS NIET MOEILIK

Solderen hoeft niet moeilijk te zijn als je de juiste materialen gebruikt:

- Zorg voor een schoon te solderen oppervlak.
- Een schone soldeerbout, 15 watt is in de meeste gevallen voldoende.
- Juiste temperatuur. Een 15 watt bout is niet te warm (smelten van bielzen enz.)
- Een goed vloeimiddel. Soldeervet /vloeimiddel (purine flux) GEEN S39
- Goede soldeertin. 60/40 verhouding (60% tin 40% lood)
- Neem de tijd, dus geduld. Rust kan je reden



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

Zorg dat je voldoende licht hebt met solderen. Dat scheelt een hoop getuur en gepriegel. Want het solderen aan een N baan is klein en fijn werk. Probeer dus ruimte te maken om het te solderen voorwerp heen. Let op onderdelen die kunnen smelten, kunststof kan al smelten zonder het met de bout aan te raken.

Bereid het soldeerwerk voor. Maak de onderdelen schoon b.v.. railstaaf ontdoen van verf en lijm. (ik gebruik hier voor een glasvezel pen). Strip draad met een draadstriptang zo beschadig je het draad minder. Strip draad nooit door de mantel er af te smelten met b.v.. een aansteker, dit is slecht voor je gezondheid en je draad word vuil, daardoor dus moeilijker te solderen. Doe een klein puntje soldeervet/vloeimiddel op het te solderen oppervlak. Heel weinig is voldoende. Doe dit ook op b.v. het draadje.

Maak de punt van de soldeerbout schoon en doe er wat vloeimiddel op. Als de bout voldoende warm is laat je er soldeertin over uit vloeien. Nu houd je het draadje tegen de bout en laat het vol vloeien met soldeertin. Houdt nu het draadje tegen de rails, laat weer een beetje soldeertin op de bout uitvloeien. Houd de bout nu tegen de twee te solderen delen en laat het soldeertin overvloeien en houdt de te solderen delen stil tegen elkaar. Probeer een mooi bolletje te vloeien .

De hoeveelheid te gebruiken tin moet je proefondervindelijk ontdekken. Gebruik je te weinig tin dan krijg je een magere soldeer verbinding welke zwak zal zijn. Bij te veel soldeertin zal er een dikke lelijke prop ontstaan welke in het zicht storend zal zijn en bij verbindingen die dicht op elkaar zitten kortsluiting kunnen veroorzaken.

Een bewogen soldeer verbinding is zwakker en lelijker. Je kunt een bewogen soldeer verbinding herkennen aan de doffe kleur die deze heeft direct na het solderen, een goede verbinding glimt.

Maak het soldeerwerk na afloop schoon. Het vloeimiddel is vet en kan dus gaan vlekken maar het kan ook corrosie veroorzaken op ijzeren onderdelen. Tijdens het solderen is ventileren wel aan te raden soldeer dampen kunnen schadelijk voor je zijn. Soldeer niet als er spanning op de rails of draden staat dit kan de voeding, DCC, en andere elektronica schaden door een te hoge lekspanning. Koppel deze apparatuur af of schakel ze uit.

Rob Draaisma

Afffz

JOEY'S MODULE

Het begin van Joey's module.

Waarom ik de treinen leuk vind?

Ik ging een keer met Rob(Papa) mee dat vond ik leuk en ik ging dus vaker mee.

Ik wou dus ook een module maken.

Dit is dus een oNtrak module geworden.

Papa haalden het hout.

En we gingen aan de slag!!

We begonnen op papier uit te tekenen.

En toen zijn we naar Harlaar gegaan om 2 bouwpakketten te halen.

2 benzinestations 1 daar van wordt een wegrestaurant.

Op de beurs in houten spulletjes gekocht.

Zwart en groen strooi materiaal en vracht auto's en ???

Toen gingen we aan de slag.

Rails leggen, asfaltweg aanleggen, parkeerplaatsen aanleggen, groen aanleggen.

Van hans geleerd hoe je groen moet aanbrengen.

En toen heeft papa geholpen met de draden solderen.

Op de parkeerplaats komen een pompstation met garage en een wegrestaurant.

Ook komt er nog een drive inn bioscoop.

En zo ontstaat langzaam aan.....*Joey's Diner*



Joey Draaisma



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

EVENEMENTEN EN DE PH&LF

Via de mail en het US modelbaanforum heb ik iedereen al op de hoogte gesteld van mogelijke evenementen waar wij aan kunnen deelnemen. Voor 2005 ziet dat er als volgt uit:

1. Eind juni/begin juli, interne bijeenkomst Hoofddorp
 2. 27 & 28 augustus Smalspoor museum in Erica, Drente
 3. **23, 24 en 25 september** Rail 2005 in Leiden
 4. 8 & 9 oktober, Modelspoorshow in Genk België
 5. Eind november Noordelijke Modelbouwdagen Veendam
1. Hoofddorp, eind juni/begin juli. Op 6 juli 2005 bestaat de PH&LF al weer vier jaar. Mede in kader hiervan kunnen wij weer een bijeenkomst gaan plannen in de school in Hoofddorp. Gezien het op- en afbouwen gaat de voorkeur wederom uit naar twee dagen.
 2. Erica, Drente. Via Johannes Winius kwam het bericht binnen dat wij kunnen gaan staan in de nieuwe hal van het smalspoor museum in Drente (www.smalspoorcentrum.nl). Johannes is hier vrijwilliger. Het is in het weekend van 27 en 28 augustus. Het doet mij een genoegen dat wij hiermee een mooie mogelijkheid hebben om ons in het noordoosten van het land te kunnen presenteren. Ook een mooie gelegenheid om weer eens onze Duitse Ntrak vrienden Gert Weinmann en Markus Schiavo uit te nodigen.
 3. Via Gert Velthuisen van de Contactgroep NMRA Nederland kwam de vraag binnen of wij eventueel willen deelnemen aan een Amerikaans deel op Rail 2005. Let op de datum. Anders dan eerder vermeld! Als dit doorgaat dan mogen wij natuurlijk niet ontbreken! Aangezien wij reeds op de edities 2003 en 2004 hebben gestaan met de Ntrak modules lijkt het mij aardig om met wat nieuws te komen. Zodoende wil ik voorstellen om met oNetrak modules te gaan staan. Hierbij kunnen eventueel Ntrak modules worden geïntegreerd.
 4. De wens van de organisatie in Genk is dat wij met de grote Ntrak baan komen. Gezien Rail 2005 dat er vlak voor is en de afwezigheid van een aantal leden zullen wij in 2005 helaas niet vertrekken naar Genk in België. Deze show is eens in de twee jaar dus ik zet 'm graag op de agenda van 2007.
 5. Om de promotie van Ntrak in het hoge Noorden te promoten, maar ook zeker om weer eens de kant van onze Noordelijke medespoorders op te gaan hebben wij het al eerder gehad om weer deel te nemen aan de Noordelijke Modelbouwdagen in Veendam eind november. Wij hebben daar al eens

in 2002 gestaan en hebben het als een prettige beurs ervaren.

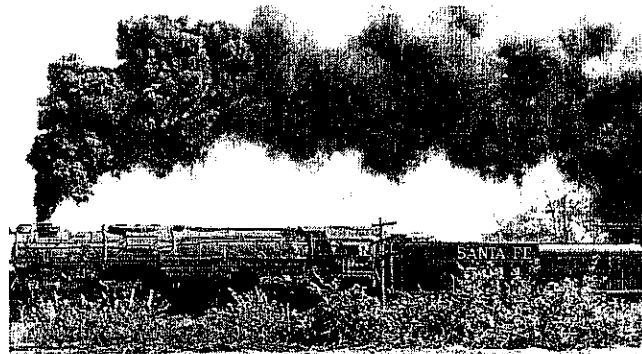
Al om al nog vier evenementen in 2005. Graag verneem ik daarom zo spoedig mogelijk van een ieder met of nu nog zonder modules wie er wanneer willen deelnemen.

In 2006 zijn wij in ieder geval weer eind maart welkom in Hillegom. Verder is er het plan van Nedtrak uit Utrecht om een mega module baan in N-spoor op te zetten in Uden medio mei (vergelijkbaar met Rail 2003, maar dan nog iets groter). Hiervoor hebben wij tijdens Rail 2004 al een uitnodiging gehad van Nedtrak. Verder zou ik graag Eurospoor 2006 op de kalender zetten. In 2007 kunnen wij dan naar Genk in België gaan. Voor 2008 nog geen verdere invulling ☺.

Lars-Erik sodenkamp

SANTA FÉ'S TEXAS VOOR PENNSYLVANIA IN OHIO

Tijdens het bezoek aan Robert van Maurik zijn fraaie verzameling modeltreinen viel mijn oog op de Santa Fé stoomlocs. Het grappige is dat één van deze modellen ooit voor de PRR heeft gereden. Een verhaal dat bij Robert, en waarschijnlijk bij meerdere PH&LF'ers niet bekend is. Wat was namelijk het geval; de Pennsylvania Railroad had veel stoomlocomotieven op een zijspoor gezet toen in 1956 het verkeer fors toenam. Het bleek eenvoudiger om bij andere maatschappijen stoomlocs te huren dan de eigen stoomlocs weer operationeel te maken. Zo werden locs gehuurd van de Reading en de RF&P. Maar ook van de AT&SF, kortweg Santa Fé, uit het westen.



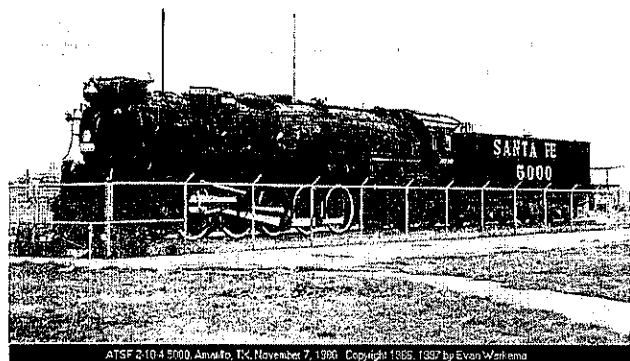
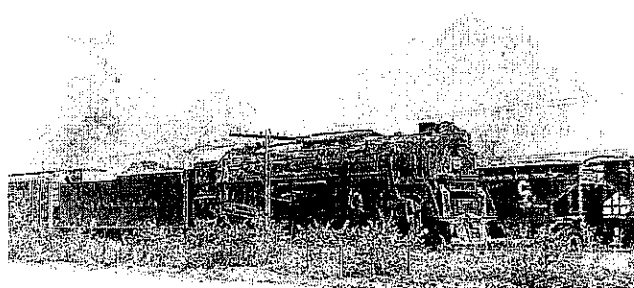
AT&SF 5014 in Worthington, Ohio

Van Santa Fé werden in totaal twaalf stoomlocs, serie #5011, met de asindeling 2-10-4, genaamd Texas gehuurd voor slechts \$90,- per dag! De Santa Fé Texas stoomlocs zijn in drie tranches gebouwd door Baldwin. Het prototype, "Madam Queen" #5000 in 1930,

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

#5001-5010 in 1938 en #5011-5035 in 1944. De eerste zes locs zijn gebouwd als kolenstook maar later omgebouwd voor oliestook. De laatste serie stoomlocs waren al direct gebouwd als oliestook locs. De "Madam Queen" #5000 is oorspronkelijk gebouwd in 1917 als een 2-10-2 #3829 en door Baldwin al in 1919 gemodificeerd voor de ombouw tot 2-10-4 in 1930.

**AT&SF 5000 Madam Queen****PRR J1 3161 in Worthington, Ohio**

Deze gehuurde stoomlocs van Santa Fé werden, samen met de fameuze J1's met de zelfde asindeling, ingezet op lijn tussen Columbus en Sandusky, beide gelegen in de staat Ohio.

Hoewel het gebied over het algemeen vlak is waren deze mastodonten nodig om de 10.000ton zware kolentreinen te trekken naar de belangrijke overslaghaven Sandusky aan het Erie-meer. Beide locs waren aan elkaar gewaagd, de PRR J1 had een iets groter aanzetvermogen wat vooral komt door de kleinere wiel diameter; 70" versus 74". Maar met zo'n 6500pk verslaat de Santa Fé's Texas met gemak hedendaagse diesels zoals SD90MAC's en DASH9-44CW. Eind 1956 was de inzet van deze huurlocs voorbij en kwam een einde aan deze bijzondere inzet.

Hans Sodenkamp

ONETRAK ONTWIKKELINGEN

Het jaar 2005 wordt het jaar van de oNetrak modules als ik het zo om me heen hoor en zie. Van de volgende modules en plannen ken ik het bestaan:

- Timford Junction van Mathieu, 30,5 cm bij 122 cm, spoor op 10,5 cm van de kant. Zoals bij de meeste bekend betreft dit een station met een siding en een opgeheven aftakking.
- Joey's Diner van Joey Draaisma, 40 cm bij 122 cm, spoor loopt op 10,5 cm van de kant. Het betreft een doorgaande lijn zonder aftakkingen/sidings.
- Twee/drie modules van Johannes Winius, 40 cm bij 122 elk, spoor op 10,5 cm van de kant. Exacte invulling is mij nog niet bekend, maar ik heb begrepen dat er in ieder geval een siding komt.
- Twee modules van Karl Brust, 30,5 cm bij 122 elk, spoor op 10,5 cm van de kant. Het betreft een enkelsporige lijn langs een bergwand.
- Twee modules van Lars-Erik, 40 cm bij 75/85cm, spoor op 20 cm van de kant. Zoals aan de maatvoering te zien hebben de modules zijanten van verschillende lengte. Zodoende kan er een flauwe boog worden gevormd. Beide modules hebben één doorgaand spoor zonder aftakkingen/sidings.

Op het forum gaf ik al aan dat het mogelijk wenselijk is om e.e.a. af te stemmen. Daarvoor heb ik de volgende categorieën in gedachte:

1. groen, bossen (modules Lars-Erik, Karl?)
2. landelijk, graanvelden, kleine dorpen (modules Mathieu en Joey)
3. Geel, prairie, "Santa Fe & Union Pacific" landschap (zoals de Ntrak modules van Peter en Freek)
4. Stedelijk, grote industrieën

Daarnaast is het handig om rekening te houden met de ruimte die ons ter beschikking staat. Ook bij oNetrak zullen wij een bepaald moment een bocht moeten maken. In tegenstelling tot Ntrak hoeven wij echter geen rondje te rijden, maar in een ruimte komt toch onvermijdelijk op een bepaald moment een muur inzicht. Onetrak geeft standaard bogen aan. Uiteraard zijn deze goed te gebruiken. Daarnaast leent oNetrak zich uitstekend om flauwe bogen te maken.

Naast bochten is het ook handig dat wij bij een groeiende oNetrak baan passeer mogelijkheden krijgen. Deels kan dit opgelost worden door bestaande Ntrak modules te gebruiken waarbij aan beide zijden



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

een korte wisselmodule. Daarbij komt een verbinding van 1 spoor naar de 3 bekende Ntrak sporen. Met het maken van deze wisselmodules kun je tevens de bestaande Ntrak modules gebruiken als eindstation aan beide kanten van de oNtrak baan.



oNtrak modules Lars-Erik. In het midden is een schuine lijn te zien. Dit is de scheiding van beide modules.

Voor het plannen van de toekomstige evenementen zou ik daarom graag van een ieder weten wat voor soort oNtrak module men wil maken qua vorm, onderwerp en sporenplan en wanneer de module minimaal technisch gereed is en landschappelijk zover dat er geen kaal hout meer te zien is.

Lars-Erik Sodenkamp

Onderstaande artikel is een herplaatsing. In de vorige nieuwsbrief is een groot deel van de tekst wegge gevallen.
Excuses van de redactie aan de auteur.

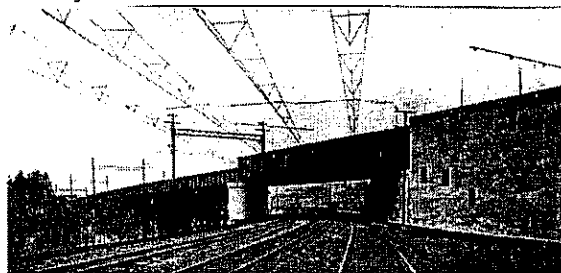
NEW YORK, WESTCHESTER & BOSTON

Op de PH&LF internetpagina over Timford Junction staat dat New York, New Haven & Hartford Railroad, kortweg NH, in 1935 failliet ging. Dit faillissement werd onder andere veroorzaakt door een nogal merkwaardige spoorwegmaatschappij met de indrukwekkende naam New York, Westchester & Boston!

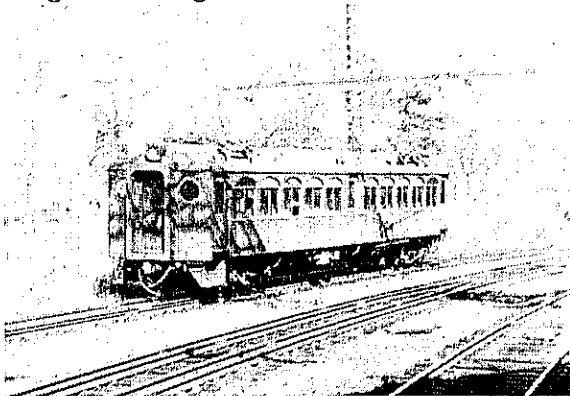
Sinds 1891 was de NH onder het bestuur van de bankier J.P. Morgan gegroeid tot een bijzonder welvarende spoorwegmaatschappij. Met een netlengte van zo'n 10.000 mijl in grote delen van New England werd NH bijna een monopolist in gebied tussen New York en delen van Connecticut, Rhode Island en Massachusetts. De politiek van Morgan was om rivaliserende spoorwegmaatschappijen op te kopen en daarmee de concurrentie uit te schakelen. Een van de maatschappijen die daarbij werd gekocht was het noodlijdende New York, Westchester & Boston. Opgericht in 1872 en al 30 jaar (!) in staat van faillissement en nooit meer dan één mijl spoor aangelegd. Gestimuleerd door de enorme mogelijke groei in het voorstadsverkeer rond New York, om de hoofdlijn van NH en Grand Central Terminal te ontlasten en het voorkomen van deze mogelijke

concurrent tussen New York en Boston werd de NYW&B in 1907 opgekocht.

In 1909 start de bouw en werd met de zelfde hoge standaard gewerkt als bij de NH zelf. Ongelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorlijnen zorgde voor 43 bruggen, een tunnel van 1300m, en 23 autobruggen over de lijn.



De kosten van dit eerste stuk van slechts 12 mijl kwamen daarom op een siordige 22 miljoen dollar! Stations hadden hoge perrons en de bochten, hellingen en het spoor waren geschikt voor snel treinverkeer. De NYW&B deelde haar begin station, Harlem River Terminal, en de eerste vier mijl, tot aan de 174^{ste} straat, met die van de NH. Hier begon de viersporige hoofdlijn van de NYW&B. ter hoogte van Columbus avenue in Mount Vernon takte een dubbelsporige lijn af naar White Plains. Dit lag 19,5 mijl van de Harlem River Terminal. Na de aftakking ging de hoofdlijn dubbelsporig verder in oostelijke richting om te eindigen in New Rochelle.



De NYW&B gebruikte, net als de NH, 11.000volt wisselstroom en liet 30 motorwagens bouwen. Deze hadden een topsnelheid van 92km/u. Voor het weinige goederenverkeer kocht men slechts één e-loc bij Baldwin. Op 29 mei 1912 werd het eerste deel geopend en op 10 augustus was het gehele net operationeel. Tussen 1921 en 1929 is de hoofdlijn nog met 8 mijl verlengd van New Rochelle naar Port Chester. Deze verlenging lag naast de NH hoofdlijn waarmee ze 4 van de 8 stations deelde. Tevens werden er nog eens 65 motorwagens gekocht.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Technisch was de NYW&B een succes, economisch een regelrechte ramp! In het eerste volle jaar, 1913, werden 2,8 miljoen passagiers vervoerd. In 1928, het beste jaar uit de historie van de NYW&B, slechts 14,0 miljoen terwijl de spoorlijn was gebouwd om 100 miljoen te vervoeren! Vaak reed men met een enkele of slechts twee motorwagens en in het spitsuur maximaal met vier motorwagens. In de eerste drie jaar werd een verlies geleden van ruim 4 miljoen dollar. Met de beurskrach van 1929 nam het aantal reizigers snel af. Halverwege de jaren 30 werden dagelijks maar slechts 26.000 passagiers vervoert, in 1928 bedroeg dit nog 43.000. Toen dan ook de NH in 1935 falliet ging was het snel gebeurt met de NYW&B. De NYW&B maakte jaarlijks een verlies van 2 tot 3 miljoen dollar en daarom reed op 31 december 1937 de laatste trein.



Een klein beetje geld is terug verdiend bij de verkoop van zo'n 4 mijl aan de City van New York. Dit deel van de NYW&B is nog dagelijks in gebruik door de subway lijn 5. Maar er is berekend dat met het NYW&B avontuur de NH zo'n 50 miljoen dollar heeft verloren, dat grof weg tegenwoordig op zo'n slordige half miljard dollar zou neerkomen!

Hans Sodenkamp

CONTRIBUTIE

De meeste hebben de contributie inmiddels voldaan. Voor diegene die even het nummer kwijt waren of het nog niet kenden, hierbij nogmaals de informatie. Het bedrag bedraagt € 15,00: Gironummer 548064, t.n.v. L.E. Sodenkamp te Haarlem, onder vermelding van PH&LF. Zo blijven de kosten voor de o.a. de PH&LF website en overige kosten (o.a. porto Nieuwsbrief) voor mij dragelijk. Overigens geldt wel de stelregel dat leden die geen module hebben niet hoeven te betalen, mag echter wel.

Lars-Erik Sodenkamp

PH & LF NTRAK GUIDELINES

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

Bestaande standaarden:

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- 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)
- Standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachten groen")



THE CABOOSE

Zoals altijd hangt de Caboose weer aan het eind. Nu zal ik hier vast reacties op krijgen dat er wel eens situaties geweest zijn dat dat niet zo was. Maar dat is ook weer zo een leuk aspect van o.a. deze hobby. Er zijn altijd weer nieuwe dingen en feiten te ontdekken.

Zeker in groepsverband wordt er behoorlijk wat kennis en ervaring uitgewisseld. Dat maakt deze club (en andere clubs neem ik aan ook) zo leuk. We hebben mensen met kennis van het groot bedrijf, de elektronica, solderen, verlichting maken, scenery in het echt en model en ik flans met behulp van de input zo nu een dan een nieuwsbrief in elkaar. Voor mij is het delen van de hobby altijd weer een stimulans om weer iets (nieuws) te maken. Alleen thuis of in met anderen op de dinsdagavond in Hoofddorp b.v.

De bijeenkomsten waar we de baan weer kunnen opzetten stimuleert zeker om iedere keer toch weer iets, hoe klein ook, te laten zien. In een kamer ligt nu hout met smart te wachten om wederom tot een stukje Amerikaans landschap met spoor te worden omgetoverd. De resultaten hoop ik dit jaar weer te kunnen tonen. Maar uiteraard ben ik zeer benieuwd wat voor mooi er van jullie kant weer komt.

Veel plezier met deze leuke hobby!!

Lars-Erik

