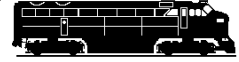




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 4 Nummer 3 december 2005

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Stapje rustiger, maar niet terug	1
Even voorstellen: Alexander van der Donk	2
Erica 2005 Een happening apart	3
Rail 2005	5
Old track 1: Nickel Plate Berkshires	6
Evenementen en de PH&LF	7
oNtrak: Module Fort-Yft	7
Cadian Trains (deel 1)	8
Old track 2: De onverwoestbare FL9	10
Vrachtwagens op de modelspoorbaan	11
Amerikaans (model)spoor Forum	12
De PH&LF-fotogalerij	12
Reclame in schaal 1:160	13
Contributie	14
PH & LF Ntrak Guidelines	14
PH & LF oNtrak Guidelines?	14
The Caboose	14

THE DEPOT

Nadat de tweede nieuwsbrief snel volgde dit jaar is het een hele tijd stil geweest. Maar daar is hij dan eindelijk: ☺ De derde nieuwsbrief van dit jaar. Om de zeer gewaardeerde voorzitter te ontlasten is ditmaal de redactie in handen van Mathieu en Hans.

Met de jaarwisseling in zicht een tijd om even achterom te kijken. Dan blijkt maar weer dat er veel is gebeurd sinds de vorige nieuwsbrief die op 20 april het daglicht zag. Zo hebben de gebroeders Sodenkamp (jammer Rob dat je niet mee kon) medio mei een bliksembezoek gebracht



aan Germantrak nabij Hannover. Daar zeer boeiende en fraaie modules mogen bewonderen. Ook nog iets meegemaakt van de discussie en problemen die in Duitsland spelen bij tentoonstellingen. Voorts werd begin juli het vierjarig bestaan gevierd van de PH&LF met een tweedaags modelsporevenement in Hoofddorp. Namens de voorzitter wil ik dan ook Rob Draaisma hartelijk bedanken voor de organisatie van het bijzonder geslaagde evenement. Datzelfde compliment geldt natuurlijk ook voor Johannes

vanwege het geweldige evenement in Erica. Jammer dat zo'n weekend dan maar twee dagen telt ;-). Het jaar werd tenslotte beëindigd in Leiden. Voor de derde keer op rij waren wij op Rail! Waarbij tevens allerlei nieuwe modules getoond werden.

Naast de modelspoorrijdagen zijn er ook andere activiteiten. Zo is er natuurlijk het forum. Een welkom 'spoor' om allerlei nieuwtjes, wetenswaardigheden en zelfs vakantiefoto's uit te wisselen. Via het forum blijken er toch nog meer Amerikaanse modelspoorers in Nederland (en België) te zijn. En dan zijn er ook nog de lokale activiteiten. Zo is inmiddels in Hoofddorp, en een enkele keer in Leiden, de dinsdagavond tot modelbouwavond gepromoveerd. Kanttekening hierbij is dat er soms wel erg veel spoorwegvideo wordt gekeken en te weinig gebouwd..... Maar ja, kan nooit kwaad om nog extra inspiratie op te doen. ☺

Zo, genoeg geschreven over 2005, op naar 2006 en het vijfjarig bestaan van de PH&LF.

Hans Sodenkamp

STAPJE RUSTIGER, MAAR NIET TERUG

In 2006 bestaat de PH&LF 5 jaar, een mooi resultaat. In die vijf jaar is een leuke, gezellige groep van enthousiaste modelspoorhobbyisten met als interesse Amerikaans (model)spoor bij elkaar gekomen. Als niet-verkozen voorzitter krijg ik wel eens lof over hetgeen ik doe, wat uiteraard mijn ego vlijt. Graag kaats ik deze lof terug naar alle leden en vrienden van de PH&LF want zonder de inbreng van deze leuke groep hadden we nooit gestaan waar we nu zijn. Ieders bijdrage en enthousiasme heeft een wisselwerking op de gehele groep en dat is iets dat de starters van de PH&LF wel hadden gehoopt vijf jaar terug, maar eigenlijk nooit in deze mate hadden verwacht. We hebben diverse leuke bijeenkomsten en beurzen gehad. Altijd komt daar wat stress bij, maar deze stress valt altijd ontzettend in het niet bij de lol die we hebben. Dit is niet alleen op de beurzen zo maar ook via mail, telefoon en het prachtige forum. Hoe vaak heb ik al niet gehoord van mensen die met ons kennismaakten, wat een leuke groep men het vindt. Het is zelfs al eens vergeleken met een verjaardagspartijtje ☺.



Naast een fulltime baan, wat huiselijke aangelegenheden en sporthobbies (ben de enige voetballer binnen de club) is het soms wel eens lastig om als de grote roerganger te kunnen acteren. Zoals anderen het wellicht wel eens gemerkt hebben ben ik een redelijke perfectionist en kan mijn commerciële achtergrond wel eens kritische noten opleveren bij beurzen. Uiteraard is dit altijd goed bedoeld, maar op de één of andere manier voel ik mij altijd behoorlijk verantwoordelijk voor de goede loop van o.a. beurzen en de ondersteuning van de PH&LF in het algemeen.



Over 1,5 jaar komt een grote wens van mij uit: de aankoop van een leuk appartement. Dit betekent de komende maanden veel voorbereidingen voor het verkoopklaar maken van mijn huidige woning, de inrichting van het appartement en het voorbereiden van de verhuizing. Mogelijk verhuis ik tussentijds al een keer als mijn huidige woning eerder wordt verkocht dan de oplevering van het nieuwe appartement plaatsvindt.

Daarom ga ik de komende twee jaar wat in de luwte van de club aan de slag, dus ik ga rustiger aan doen maar het wordt zeker geen stap terug. Als mijn PC en vrije tijd meewerken wil ik mij hoofdzakelijk focussen op de website, het deelnemen aan bijeenkomsten en beurzen en minimaal één keer per week wat knutselen op de dinsdagavonden in Hoofddorp. Verder ga ik een modulebaan van drie/vier onetrakmodules plannen voor in een kast in mijn hobbyruimte in het nieuwe appartement. Dit zal een switching layout worden. Zie uit naar het ontwerpen en later het bouwen daarvan.

Zoals al eerder is gebleken is er binnen de huidige ploeg genoeg potentie en ook al ervaring om de fakkel van mij over te nemen bij het organiseren van bijeenkomsten en beurzen, nieuwe leden te informeren en het maken van de Nieuwsbrief.

Wat betreft de Nieuwsbrief wil ik daarom bij dezen Mathieu en Hans hartelijk danken voor het genomen initiatief, klasse!!!

Uiteraard ondersteun ik een ieder die informatie nodig heeft voor o.a. het aanmelden e.d. bij beurzen. Verder volgt er nog een verrekening voor de kosten van Erica en Rail aan de deelnemers. Ik hoop dit z.s.m. te kunnen afhandelen.

Eén ding staat vast: het wordt een fantastisch eerste lustrumjaar, kan niet missen met deze groep!!

Lars-Erik Sodenkamp

EVEN VOORSTELLEN: ALEXANDER VAN DER DONK

Hallo allemaal. Het is moeilijk voor te stellen om lid te zijn van een vereniging waar je nog geen contact mee hebt gehad. Vreemd eigenlijk, want je weet wel hoe het geheel eruit ziet en de mensen heb je wel eens gezien, maar toch. Ik ben geïnteresseerd geraakt in Amerikaans N toen ik voor de zoveelste keer op Rail stond met mijn eigen club die daar toen zijn eerste echte vuurdoop beleefde. Dat was voor 'MSV De Beeck' in 2001 volgens mij, maar voor mij was het de 12e keer dat ik aan Rail meedeed.

Begonnen met wagens aan te schaffen van Roundhouse die ik nog steeds heb, hoofdzakelijk 50' boxcars waarvan ik er nu zo'n 50 heb, later zijn er meer verschillende wagens bijgekomen en een klein halfjaar later had ik mijn eerste loc gekocht.

Gelet op de detaillering en rijeigenschappen en de ervaring die ik had met HO-USA, werd er naar geschikte HO-locomotieven gezocht. Een vriend van mij ging toen naar Amerika dus ik maakte daar graag gebruik van. Een SW 8 met caboose en een C410 van Life-Like kwamen richting Breda. Het Amerikaanse N-spoor ligt nu even stil, maar ik zit er over te denken om 2 modules te maken voor Onetrak, wat mij interesseert. Graag wil ik ook nog een keer hulp hierin met het maken van 2 modules plus het rail leggen en het elektrisch aansluiten hiervan; de scenery doe ik dan zelf, dus als je je geroepen voelt, stuur me dan een mailtje.

Wat ik verder met treinen te maken heb is dat ik ook HO rijd, Belgisch én Amerikaans, wel op een aparte baan. Natuurlijk willen jullie weten welke maatschappijen ik rijd:



- * Voor N: Chicago & North Western, Santa Fe
- * Voor HO: Wisconsin Central

Thuis ben ik op mijn slaapkamer met een HO- Baan bezig naar Belgisch voorbeeld, het Amerikaanse moet het doen met een timesaver-layout. Verder sta ik bekend bij vele modelspoorders omdat ik kleine banen maak om tentoon te stellen en laat zien wat er allemaal kan op een paar vierkante meter. Wat mij nog verder bezig houdt is muziek: ik speel ook gitaar in Shadows style. Wie ik ben? Alexander van der Donk, 29 jaar en ik woon in Breda. Woon zelfstandig in een appartement met zolder, geen auto.

Alexander van der Donk

ERICA 2005 EEN HAPPENING APART

Zondag 31 juli, tijdens deze regenachtige dag bezochten Lars, Hans en Rob de eerste keer het Industrieel smalspoor- museum. Wij werden door Johannes ontvangen en droog onder gebracht met een bak koffie. Na wat bijpraten over koetjes en kalfjes liepen we naar de turffabriek waar we een kijkje gingen nemen op de zolder waar wij mogen staan op 27/28 augustus.

Hierna volgt nog een rondrit over het museumterrein met de smalspoorlijn in een open rijtuig dat afkomstig is uit een pretpark. Wij genieten (met kou en regen) van de omgeving en de uitleg van onze machinist en privé-gids. (Johannes) Na een gezellige middag is het weer tijd om naar huis te gaan. Nog even wat handen schudden en we zijn weer op weg naar het westen met een rit van 2,5 uur voor de boeg en het vooruitzicht op een leuk weekend.

Op vrijdag 26 augustus is het eindelijk zover: We gaan naar Erica. Ik begin 's morgens met rustig inpakken en de modules klaar te zetten. Het wachten is nu nog op Lars-Erik. Hé, een e-mail, Lars komt later, jammer maar zo is het.

Om 6 uur is Lars er en bijna alle spullen staan beneden, we kunnen inladen. Eerst de grote box in het rode gevaar laden. "Shit", hoor ik, "ik dacht dat ik vandaag niet hoefde te sjouwen." De grote box stond dus nog op zolder en Lars moest toch nog effe zweten.

Als alles eenmaal ingeladen is zeg ik "zeg uuuh, Lars, hoe is het met de bandjes". Deze waren toch wel wat zacht, dus onderweg zouden we ze wel effe op spanning brengen. Hans en Peter zijn hier getuige van als zij voorbij rijden en denken nu dat Lars onderdanen

heeft. Ik, "zie ondergetekende", was namelijk de bandjes op spanning aan het brengen terwijl Lars aan zijn nicotinepeil werkte. En dat nog wel bij een pompstation.

De reis naar Erica kon vervolgd worden. Het was een rustige rit die eindigde in het donker bij de turffabriek van het Industrieel smalspoor museum te Erica. We begonnen direct met uitladen en daarna: op naar de koffie. *[noot van de redactie: ook de heren Hans en Peter, en Tjark en Mathieu waren inmiddels gearriveerd, maar dit is helaas even aan de scherpe blik van de auteur ontgaan... Dus niet dat u denkt dat Rob en Lars al het werk samen hebben gedaan!]*

Enmaal koffie gedronken liepen we terug naar de zolder van de fabriek om de modules op poten zetten. Dit gaat zoals gewoonlijk met de nodige Aaahs en Ooohs als er weer iets nieuws wordt getoond ook al hebben diversen van ons al een voorproefje gehad via het WWW. Tja, alles staat, nu nog koppelen en stellen. Niemand die hier nu nog zin in had, dus dat wordt dan de volgende morgen.



De turffabriek

Het is al laat in de avond als we naar Tiendeveen rijden. We kunnen dit weekend overnachten op de zolder van een woonboerderij van een collega van Tjark en Hans. Tjark zou de gids zijn en voor rijden. Hij was hier al eerder geweest dus wist de weg. De meeste gidsen hebben niet zo'n haast alleen onze gids wilde schijnbaar snel naar bed. Tja, dan zou het lekker zijn dat als je de sleutel in het slot steekt de deur ook gewoon open gaat. Na enig rommelen gaat toch de deur open. Op naar de zolder en een plekkie zoeken.

Als iedereen zijn matrasje of luchtbed heeft uitgerold en opgepompt kunnen we na wat sanitair de nachtrust gaan vatten. Ja, dat dachten ze maar. Het zou de PHLF



niet zijn als er niet eerst nog een beetje pret werd gemaakt. Als ook dit wat rustiger wordt is het reeds 02:00 uur geworden en beginnen de eerste geluiden van gesnurk de nachtrust in te luiden.

07:30 uur zaterdag ochtend. De eerste geluiden van wakker wordende leden en nog slapende leden beginnen tot mij door te dringen. Onze eerste nacht in Tiendeveen zit er op. Snel wat broodjes smeren om mee te nemen. We nuttigen het ontbijt wel in Erica, dit was qua tijd en afwas gunstiger.

Eenmaal in Erica werden we weer opgewacht door Johannes die hier is blijven slapen. We konden beginnen met het koppelen en stellen van de modules, het elektrisch klaar maken en het doek spannen. Het elektrische gebeuren onder tafel nam iets meer tijd dan ik had verwacht waardoor ik dus opeens achter de schermen (= doek) verdween. Zo, dat was het, de digitrax kon aan de baan en we konden rij... sluiting, wat nu? Zoeken dus. Het sluitingzoeken brengt altijd wat stress met zich mee voor sommigen, zo ook voor onze zeer gewaardeerde voorzitter. Zeker als blijkt dat de storing onder zijn module zit. Foutje tijdens transport zullen we maar zeggen en dus een reden om te roken. Na enige tijd kwam de vraag waar Lars dus was: ROKEN??? Is dit een gevolg van stress dan? Op het museum terrein is het verboden te roken met uitzondering van de kantine als er niet gegeten wordt. Maar daar was onze voorzitter niet te vinden.

Alles rijdt als het eerste publiek langzaam aan binnen druppelt. De rondleidingen door het museum eindigden op de zolder. Hierdoor hadden we geregeld veel en dan weer weinig tot geen publiek op de zolder waardoor we lekker rustig onze gang konden gaan. Tijdens een van deze momenten kwam de vraag om ±11:00uur waar het ontbijt was. Misschien weet Lars het, maar ja, die



was roken. Na wat zoeken vonden we gelukkig toch de tas met het ontbijt. Om 12:30uur verscheen er zeer smakelijke soep gemaakt door de vrijwilligers van het museum. Na de laatste bezoekers hadden we nog tijd voor wat video- en fotomomenten, een time-out voor ons allen.

Om 20:30uur reden wij richting de Chinees te Nieuw-Amsterdam waar we met z'n allen (vrijwilligers van het smalspoormuseum, leden van de andere clubs en wij zelf) lekker hebben gegeten gevolgd door een nachtrit op het museumterrein. Johannes was reeds gevlogen, het gevolg van twee drukke dagen. Waar zijn Peter en Hans nu? Na diverse telefoonpogingen hebben we eindelijk contact. Communicatiefoutje of gingen ze liever sterren kijken?

Na een geslaagde rit in het pikkedonker reden we terug naar Tiendeveen. Ook tijdens deze rit was het pikkedonker, nog even tanken onderweg. Na weer geprobeerd in te stappen heeft de Chinees bezit genomen van de auto. Na wat luchten was de Chinees weer vervlogen en waren we 10 minuten later in Tiendeveen. Om 2:30 uur kon de nachtrust beginnen.

Op zondagmorgen was iedereen om 8:00uur alweer op. Ontbijt maken was niet nodig, dit hadden we nog over van de dag eerder. Na alles ingepakt te hebben reden we weer naar Erica.

Ook vandaag werden we op zolder weer door Johannes opgewacht. Hij stond te popelen om zijn tweede dag aangesloten aan de PH&LF-baan lekker te kunnen rijden. Stekker er in, digitrax activeren, en rijden maar. Dan zou Rob wel effe een dt100-trottle uitproberen!!! UHhh er rijdt niets meer op de baan? Bij Rob begint het onbehagelijke gevoel naar voren te komen dat hij hiervan de aanstichter is. Oh jeetje en nu? Stekkers er uit, er weer in, stroom er op, digitrax activeren en gelukkig, het rijdt weer.

Tegen de middag krijgt Johannes de complimenten voor zijn mooie rookmodule. Ik dacht dus dat er een kleine rookgenerator ingebouwd was in de baan maar het was zijn module die stond te smeulen door een kleine kortsluiting in de wissel. Oorzaak nog onbekend. Met de nodige stress is dit door Johannes opgelost.



Zo komt aan alles een eind en ook aan ons bezoek aan Erica. Afbouwen, inpakken en zeker niet vergeten nog even allemaal naar de kantine voor een drankje en een broodje worst voor we met z'n allen richting huis keren. Nu verder met inpakken en dan afscheid nemen van een geweldige groep vrijwilligers die ons dit weekend heeft mogelijk gemaakt.

Kortom een zeer geslaagd weekend dat om een herhaling vraagt.

Rob Draaisma

advertentie

Bestel nu!

PH&LF 2005



De nieuwste DVD van
JCS Video Productions
hans.sodenkamp@phlfrfa.com

RAIL 2005

Ook dit jaar stond de PH&LF weer op Rail in Leiden. Gelukkig dit keer op een prettiger plek dan vorig jaar, toen we in de grote, kale hal op het koude beton stonden opgesteld. Nu hadden we een mooie ruimte gekregen in de hoofdhall, we waren omgeven door vloerbedekking en we stonden naast een terras. Kortom: genoeg kans op een geslaagd weekend!

De baan stond in het teken van Onetrak en digitaal rijden. De bestaande modules van Lars, Johannes, Joey, Hans en ondergetekende werden gekoppeld aan de nieuwe, in opbouw zijnde modules van Frank en Robbert. De N-trakmodules van Tjark en Rob zorgden voor passeersporen en voldoende opstelruimte voor het materieel. De gehele baan zou twee dagen lang digitaal worden bereden.

Na wat gepuzzel met de ruimte - de door Lars bedachte baanplannen bleken namelijk niet helemaal uitvoerbaar - en het aankoppelen van de nieuwe modules, was de baan vrij snel rijklaar. Een unieke gebeurtenis in de historie van de PH&LF!

Op zaterdagochtend konden we dan ook meteen van start. Tjark had de avond ervoor nog even snel een verbinding in elkaar geknutseld, zodat we beide uiteinden van de baan konden aansluiten en er rondjes kon worden gereden.

In deze twee dagen is er veel gereden en hebben we een gevarieerd aanbod aan materieel langs zien komen. Uiteraard maakte de stampende SP Cab Forward van Robbert weer indruk, evenals zijn unieke AT&SF Doodlebug en het smalspoormaterieel.



Yukon White Pass, Nn3

Voor ondergetekende was de zondagmiddag uiteraard het hoogtepunt. Mijn module werd toen namelijk gefotografeerd voor de Railmagazine. Zelden ben ik zo nerveus geweest. Dankzij de hulp van engineer Johannes reed er gelukkig het een en ander op Timford



rond, anders zou het wel een erg saaie bedoening zijn geworden op de foto's. Wel een beetje jammer dat mijn beroemdheid en de gratis reclame voor de PH&LF niet helemaal uit de verf kwamen: mijn e-mails met artikel en persoonsgegevens zijn in eerste instantie niet aangekomen bij de hoofdredacteur..... Nou heeft de halve modelspoorwereld mijn knutsels kunnen zien, en dan weet niemand wie dat gebouwd heeft..... Snik.....

Rail heeft ook een aardige discussie op het forum opgeleverd. De verschillende engineers zaten elkaar immers flink in de weg op het drukbereden enkelspoor, en ook werd menigmaal vergeten om wissels in de juiste stand te zetten (met piepende Digitrax-apparatuur als gevolg). Daarbij zaten 'rondjesrijders' en 'rangeerders' ook regelmatig in elkaars vaarwater. In de forumdiscussie werd duidelijk dat Onetrak zich beter leent voor rijden met korte treinen en voor rangeren, terwijl N-trak de liefhebbers van lange treinen meer tevreden stelt. Kortom: een combinatie van beide is het beste, maar, zoals Lars terecht stelde, dan moeten er wel meer N-trakhoekmodules worden gebouwd. Nu komt het immers vooral op Lars en Hans aan: zij hebben drie van de vier hoekmodules. Tot slot zou een dispatcher ook wenselijk zijn, zodat het treinverkeer in goede banen kan worden geleid.

Goed, Rail 2005 is alweer bijna drie maanden geleden, en we gaan nu op weg naar 2006. Dit keer Eurospoor?

Mathieu Hamelers

OLD TRACK 1: NICKEL PLATE BERKSHIRES

Van de zomer ontving ik eindelijk mijn lang verwachte NKP Berkshire nummer 765. Deze machine stond al een tijdje op mijn "verlanglijstje" ondanks dat het geen Pennsy machine is! Maar ja, de "New York, Chicago & St. Louis Railroad", zoals de NKP officieel heette, was ook een geduchte concurrent van New York Central en dat spreekt mij weer enorm aan ;-). Daarnaast zijn het gewoon heel fraaie stoomlocs om te zien.

De eerste 15 (nr 700-714) Berkshires (zo genoemd naar de asindeling 2-8-4) zijn in 1934 gebouwd door ALCO. Tijdens de tweede wereldoorlog was het goederenvervoer zo sterk toegenomen dat de Nickel Plate er nog eens 65 (715-779) bestelde. Dit keer was Lima de bouwer en de locs rolden tussen 1942 en 1944 de fabriek uit.



De locs werden voornamelijk ingezet in de NKP "High speed service". Op het relatief vlakke terrein van de NKP waren deze machines uitstekend geschikt om lange snelle goederentreinen te trekken. De aandrijfwielen hebben dan ook een doorsnede van 1753mm en zijn in staat om ruim 5000pk te leveren. Daarbij weegt de loc, inclusief volle tender, zo'n 400 ton.



Even een klein uitstapje. Ik heb begrepen dat tijdens Rail2005 veelvuldig opstoppingen voorkwamen op de oNtrak-modules. Interessant is dat grote delen van het NKP-net ook enkelsporig waren. Echter door het gebruik van CTC (Centralized Traffic Control) en passeerspooren op strategische plaatsen kon de NKP veel goederenverkeer verwerken. Daarom wel een idee om ook CTC en hier en daar passeerspooren te bouwen op de oNtrak-modules.

Terug naar de NKP. Deze heeft relatief lang vastgehouden aan z'n Berkshires omdat de locs economischer waren dan de eerste generatie Cabunit diesels in de "High speed service". Met de komst van de meer flexibel inzetbare GP9's werd de inzet van de Berkshires snel minder. Na 22 juli 1958 was het dan ook gebeurd met deze fraaie stoomlocs. Overigens zou de laatste stoomloc, opvallend genoeg een rangeerloc (nr. 212, asindeling 0-8-0), pas een jaar later op 18 juli 1959 als laatste stoomloc bij de NKP zijn vuur doven. De geschiedenis van de NKP zelf eindigt op 16 oktober 1964 als het wordt opgeslokt door Norfolk & Western, het tegenwoordige Norfolk & Southern.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Gelukkig is hiermee het gebruik van de Berkshires niet afgelopen. In tegendeel, een aantal is de snijbrander ontlopen en enkele zijn zelfs nog rijvaardig. Eén van deze locs is dus de 765!

Hans Sodenkamp

EVENEMENTEN EN DE PH&LF

Ook in 2006 zal de PH&LF weer op diverse plaatsen verschijnen. Daarnaast zijn er ook evenementen waar we niet met een eigen baan naartoe zullen gaan, maar die gewoon leuk zijn om te bezoeken. Voorlopig ziet de agenda er als volgt uit:

1. Januari: PH&LF-bijeenkomst in Hoofddorp
2. 21 & 22 januari: bezoek aan de Nederlandse Modelspoordagen in de voormalige Darling Market te Rijswijk
3. 25 & 26 maart: aanwezig met clubbaan in Hillegom
4. Eind juni/begin juli: PH&LF-bijeenkomst in Hoofddorp. Op 6 juli 2006 bestaat de PH&LF immers al weer vijf jaar!
5. Eind augustus: aanwezig met clubbaan in Erica
6. 27-29 oktober: aanwezig met clubbaan op Eurospoor in Utrecht

Verder is er het plan van Nedtrak uit Utrecht om een megamodulebaan 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. In 2007 kunnen wij dan naar Genk in België gaan.

ONETRAK: MODULE FORT-YFT

Als lid met een L-vormige Ntrak-module, bekend onder de naam Terminal 5 (T5), ben ik dit jaar ook besmet geraakt door het Onetrak virus. Waarom, zullen jullie je afvragen. Daar zijn 3 redenen voor.

Ten eerste omdat ik die kleine gedetailleerde wereldjes van Mathieu en Johannes, maar eerder ook James en Nick erg leuk vind. Ten tweede omdat een Onetrak-bakkie wel onder de arm is mee te nemen. Ten derde omdat ik in de tussentijd veel scenery heb verzameld en allerlei technische dingetjes wil uitproberen, waaronder Digitrax.

Het thema

Het plan was om op een plaat van 30,5 x 122 cm een klein station te maken, met een rangeermogelijkheid en een plek om containers van en op wagons te zetten. Surfend op het web naar een stationnetje ben ik beland in Grand Rapids, Michigan. Dit blijkt vlakbij Holland te liggen. Hoewel de stad groot is, hebben ze sinds 1984 een nieuwe AMTRAK-halte dat erg 'antiek' aandoet.



Aan de hand van diverse foto's op het web heb ik een werktekening gemaakt. In hout heb ik een 'prototype' gemaakt, om gevoel voor de afmetingen te krijgen.

Het sporenplan

Met de plank (op poten) en het scratchbuild stationnetje moest een sporenplan groeien. Er zijn heel wat schetsen gemaakt. Deze werden dan met flexibele Pecorails op de plank uitgelegd. Uiteindelijk is het plan goedgekeurd waarbij gebruik gemaakt wordt van de diagonale lijn. Het hoofdspoor splitst zich bij het station, waardoor een inhaalbaarheid ontstaat. Het inhaalspoor kent een aftakking naar een goederenemplacement. Ik was verrast hoeveel wereld er op zo'n plankje geprojecteerd kan worden, zonder dat het echt krap wordt.



Uitgangspunt was een plaat van 2x4 foot. Met een slim zaagplan hield ik een plank over van 30,5x122 cm, die ondersteund kon worden door een rand van 10 cm. Omdat een plank van 122 cm onpraktisch is in de auto, heb ik de bak in 2 delen gezaagd. Ter plaatse van de zaagsnede zijn 2 kopschotten gemaakt, die doormiddel van bouten aan elkaar gemaakt kunnen worden. De 2 tafeldelen liggen nu perfect in elkaars verlengde.

Dorp Fort-Yft

Omdat de wereld van Grand Rapids niet zo inspirerend is, heb ik de wereld rondom Chicago gebruikt als input. Rail 2005 leverde mij aanvullingen op voor de scenery. Op de eerste dag waren er nog volop (US-style) bouwwerken te koop. Omgerekend zo'n 10 Euro per kilo.

Met de achtergrondplaten erbij, merkte ik dat de derde dimensie (hoogte) ontbrak. Geel hardschuim vormt nu de basis van de rots, waarop het beroemde fort Yft heeft gestaan. Dit ooit zo strategische punt is nu een toplokatie voor woningen. Er is wel een restauratieplan ingediend voor deze Historical Site.



Het elektrische deel krijgt dit keer integraal aandacht. Digitrax zorgt voor de locs. De wissels worden bediend met 'gewone' Pecorelais. De gebouwen worden verlicht door ledverlichting, die als sfeerverlichting gekocht is.

Om de module straks te transporteren worden de kleine bakken ondersteboven op elkaar geplaatst. De achterwand en kopschot maken van het geheel een gesloten doos van 60x60x31 cm. Belangrijkste zorgpunt wordt het 'rammelvast' monteren van alle scenery.

Tjark van Heuvel

CANADIAN TRAINS (DEEL 1)

Het is altijd weer boeiend om treinen te bekijken die 160 keer groter zijn dan waarmee wij op onze modules rondrijden. Een vakantie in Canada bood daartoe een prima gelegenheid. Niet alleen om rijdend materieel te aanschouwen, maar ook om inspiratie op te doen voor nieuwe modules en om naar allerlei dingen rondom het spoor te kijken.

Ik zelf zat al enkele weken in Canada toen ik Lars-Erik van het vliegveld in Montreal afhaalde, en het treindeel van de vakantie begon. Montreal was meteen een goede eerste kennismaking met de geschiedenis van Canadees (en wat ander) rollend materieel. Vlakbij Montreal, in Delson/Saint-Constant, ligt een buitengewoon fraai spoorwegmuseum: *Exporail, the Canadian Railway Museum*. Het museum bestaat uit twee grote hallen, een nieuwe, goedverlichte en verwarmde hal, en een oude, donkere hal waar de regen door het dak sijpelde. (En het regende flink toen wij er waren.) Daarnaast is er een buitenterrein waar ook nog het een en ander aan locs, wagons en andere spoorweg-memorabilia staan.

Als Canadees spoorwegmuseum ligt de nadruk natuurlijk op Canadees materieel. De verzameling bestaat uit een groot aantal stoom- en diesellocs. Onder het grote aantal stoomlocs waren een aantal indrukwekkende, zelfs voor mij die toch niet zo veel met stoomlocs heeft. Ik wil m.n. noemen de 'Hudson' CNR 5702, een 4-6-4, de 'Northern' CNR 6153, een 4-8-4, en vooral de 'Selkirk' CPR 5935, een 2-10-4. Opmerkelijk was de aanwezigheid van de British Rail (!) nr. 60010, 'The Dominion of Canada', die zelfs was voorzien van een doorloopmogelijkheid door de tender.

De diesellocs hebben meer mijn aandacht, en hoogtepunt is natuurlijk de enig gewaard gebleven 'Trainmaster' H-24-66 CPR 8905. Maar natuurlijk zijn ook te noemen de FA-1 CN 9400, de C-424 CP 4237, de CN 77, een diesel switcher uit 1929, en de M-640 CPR 4744, de enige in zijn soort als doorontwikkeling van de M-630. Ten slotte was er ook een uitgebreide verzameling van interurbans en trams, waarbij mijn



favoriet zonder meer de zeer gestroomlijnde PCC streetcar uit Montreal was. Gebouwd in 1944 heeft deze tot opheffing van de tram in Montreal in 1959 gereden. Kortom: Dit museum mag je niet missen als je in de buurt bent en je moet er zeker een hele dag voor uittrekken. Voor de geïnteresseerden beschik ik over een uitgebreide gids van de collectie, of kun je kijken op: www.exporail.org.

Vanuit Montreal werd koers gezet naar Lyn om James, Marja en de kids te bezoeken. Het spreekt vanzelf dat



FA-1 9400 van de Canadian National, in het spoorwegmuseum van Montreal (foto: Lars-Erik Sodenkamp)

het weer buitengewoon plezierig was hen te zien. De eerste dag (zaterdag) zijn we met James naar Ottawa gegaan. Daar was een modelruilbeurs, waar ook enkele modelspoorbanen stonden. Het was leuk om eens te zien hoe ver onze Canadese hobby-collega's zijn. We moesten constateren dat wij daar niet voor onder doen. Zondags hebben we James wat geholpen met de bouw van zijn modelbaan. Toen wij zijn hobbyruimte zagen vielen we even helemaal stil. Wat een giga-ruimte. De halve kelder onder het huis heeft hij hiervoor beschikbaar. Je moet dan denken aan een ruimte van ongeveer 8 x 6 meter (!). Weliswaar gaat James weer terug naar HO, maar zelfs dan Aardig dat Marja James zoveel ruimte gunt. Zijn oude, de ons bekende N-module Jordan Heights Industrial Park, vormt een stukje achtergrond voor zijn HO-baan. Je krijgt zo een leuk perspectief, zoals een kort filmpje dat Lars heeft gemaakt laat zien.

Maandag stond nog een aantal musea met James op het programma. Helaas waren deze – vanwege de maandag of vanwege het seizoen – al gesloten.

Zowel de zondag als de maandag hebben we ook nog gebruikt voor train-spotting op het station van

Brockville, gelegen aan de hoofdspoorlijn (CN) van Montreal naar Toronto, met een aftakking naar Ottawa. Op zondag vielen we gelijk met de neus in de boer door twee goederentreinen getrokken door GP9, GP38 en SD40-2. Op maandag hebben wij vooral de VIA-treinen gezien, zowel getrokken door F40PH's als door de P42DC (beter bekend als de Genesis). Zie de 'PH&LF-fotogalerij' verderop in deze Nieuwsbrief voor foto's van deze reizigerslocs. Bijzonder was ook de VIA-sneltrain, waarvan James een goede film heeft gemaakt die op onze website staat. Heel opmerkelijk was ook de bijdrage van mijn broer om die trein vast te leggen. In plaats van een fraaie foto voor de website te maken staat hij er nu zelf op. De trein ging namelijk zo snel voorbij dat Lars met zijn digitale camera helemaal niet in staat was om een foto te maken, maar in plaats daarvan wel werd vastgelegd door James op zijn film, waarbij Lars – volledig de verkeerde kant op kijkend – de legendarische woorden uitsprak: 'Zooooo, die ging snel!'

Kortom: We hebben een paar erg leuke dagen in Lyn doorgebracht. James en Marja: Bedankt voor jullie gastvrijheid en tot een volgende keer (in Nederland?).

Vanuit Lyn werd koers gezet naar Toronto. Daar stond de CN-Tower op het programma: 's werelds hoogste toren en ook het hoogste punt dat je in een bouwwerk ter wereld kunt komen (447 meter). Het spreekt vanzelf dat het uitzicht heel fraai was, gelukkig was het redelijk goed weer. Leuk is ook de plaats in de toren waar een deel van de vloer is weggehaald, en vervangen door een glasplaat. Je kijkt daardoor zo'n 300 meter naar beneden. Grappig is dat op het moment dat je de stap naar de glasplaat wilt maken om erop te gaan staan, je in je lichaam een aarzeling bespeurt.

Na de CN-tower doorgereden naar een bank (om een parkeerboete te betalen; let dus op dat je op tijd terug bent bij je parkeermeter) en door naar Niagara Falls. Even niets met treinen maar toeristisch doen. Er heen wel (in Hamilton) veel inspirerende industrie.

Vanuit Niagara Falls ging het noordwaarts. Via Toronto, kwamen wij aan het eind van de dag aan in North Bay. Hier werden wij verrast door – de helaas ge vandaliseerde restanten van – de Northlander, de voormalige Nederlands-Zwitserse TEE-treinen, die rond 1977 naar Canada zijn geëxporteerd om bij Ontario Northland in dienst te komen. Er stond een stuurstandrijtuig en een gewoon rijtuig tezamen met de door de Canadezen toegevoegde F7. De F7 verving al snel het oorspronkelijke motorrijtuig dat kennelijk in de barre omstandigheden van dit gebied niet voldeed.



Behalve de Northlander, bood North Bay overigens ook een rijke variatie aan reguliere locs van CP en Ottawa Valley Railroad.

Niet ver van North Bay ligt Sudbury, een plaats die volgens mijn Lonely Planet-reisgids wordt omschreven als: *'The city is not attractive: it's been a rugged mining town for a long time and is best known for its treeless, moon-like landscape (.....) The bleakest area is seen along the railway tracks (.....) The complete lack of vegetation is mainly due to discharges from the mining and smelting operations'*. Kortom: het spreekt voor zich dat we hierheen móesten. En het viel niet tegen.... Van op een heuvel had je goed uitzicht over de mijnactiviteiten en zicht op een hele grote heuvel met mijnafval, waar bovenop we zo waar een locomotief (ex-CP?) ontwaarden. Daarnaast waren er natuurlijk ook grote machines en schoorstenen te zien.

Mooi land, Canada.
(wordt vervolgd)

Peter Sodenkamp

OLD TRACK 2: DE ONVERWOESTBARE FL9

Stel dat de New Haven RR net zo robuust was geweest als de FL9, dan had ik geen Fallen Flag als thema voor mijn modelbaan, maar een echte Class I à la BNSF. Helaas, de locomotief bleek steviger dan zijn eigenaar.

In 1953 nam Patrick McGinnis de macht over bij de New Haven. Hij was een ramp voor het bedrijf en legde de basis voor het faillissement. Hij bezuinigde op onderhoud, maar bestelde tegelijkertijd kostbaar nieuw materieel. Een van deze bestellingen betrof de FL9.

McGinnis wilde graag af van de locomotiefwissel op het station van New Haven. Al sinds de aanleg van de bovenleiding tussen New York en New Haven was er immers een locwissel nodig voor treinen van en naar Boston: eerst tussen een stoomloc en een e-loc, daarna tussen een diesel en een e-loc. Ook zag McGinnis dollartekens in zijn ogen bij het idee wat al dat koper van de bovenleiding wel niet kon opbrengen als hij elektrische locs overbodig kon maken! Aardig detail: McGinnis had kort daarvoor juist nieuw elektrisch materieel besteld...

EMD kwam met een plan voor een aangepaste versie van de FP9. Door toevoeging van een 'pickup shoe' zou deze diesellocc ook gebruik kunnen maken van het derde-railsysteem van de New York Central. Op die

manier kon de locomotief vanaf Boston in één keer doorrijden tot Grand Central Terminal! In 1956 verliet McGinnis de New Haven, maar de nieuwe baas, George Alpert, besloot om de plannen van McGinnis uit te voeren. Er werden 60 FL9's besteld.

De eerste twee units kwamen in 1957 uit de fabriek rollen. Ze bleken een ramp! EMD kon niet anders dan de locomotieven aanpassen en kwam na een half jaar met een verbeterde versie. Deze voldeed wél en EMD startte met de bouw van de eerste helft van de bestelling. De laatste locs werden in 1960 geleverd aan de New Haven, en waren daarmee tevens de laatste F-units die EMD ooit gebouwd heeft.

Kenmerkend voor de FL9 zijn de draaistellen: het voorste heeft twee assen, het achterste drie. Dit heeft te maken met gewichtbeperkingen van het Park Avenue Viaduct in New York. Naast de pickup shoe voor het derde-railsysteem, beschikt de FL9 ook over een kleine pantograaf voor gebruik in Grand Central Terminal.



ex-New Haven FL9 in Dover Plains (New York),
2 maart 2005

De FL9 heeft zijn eigenaar ruimschoots overleefd. Vele jaren hebben de units gewerkt voor Penn Central, Amtrak en Conrail. Een deel van de locs is uiteindelijk terechtgekomen bij Metro-North, een grote commuter railroad die rijdt tussen Grand Central en New Haven, Poughkeepsie en Dover Plains. Een aantal van de locs die Metro-North gebruikt voor de treindienst is in bezit van het Connecticut Department of Transportation. Deze locs zijn als eerbetoon aan de New Haven opnieuw in het bekendste kleurenschema van de New Haven – het McGinnis-schema – geschilderd.

Geruchten gaan dat de FL9's het jaar 2006 niet meer gaan halen. Maar ja, er is al vaker gesproken over een



definitief afscheid van deze locs.

En de bovenleiding? Tsja, die plannen van McGinnis zijn niet uitgevoerd. De bovenleiding was immers hard nodig om de (eveneens door hem bestelde) forensentreinen en e-locs te kunnen gebruiken. In de jaren 60 zijn er zelfs nog e-locs van de Virginian RR overgenomen. Tot op de dag van vandaag wordt de bovenleiding van de New Haven nog gebruikt, maar dan door treinstellen van Metro-North en de Acela's van Amtrak. Sterker nog: de bovenleiding is zelfs doorgetrokken tot Boston en de locwissel op het station van New Haven is niet langer nodig.

Mathieu Hamelers

VRACHTWAGENS OP DE MODELSPOORBAAN

Het is een beetje een cliché maar vrachtwagens hebben net zoals treinen de Verenigde Staten mede gemaakt zoals het nu is. Dit geldt in grote mate ook voor Europa en de rest van de wereld. Zonder vrachtwagens zou er weinig treinvervoer zijn, denk aan: containervervoer, stukgoed en ook bulkgoed. Vrachtwagens zouden er ook weinig zijn als er geen treinen zouden zijn. Vooral in Amerika rijden de treinen over lange afstanden en nadat de trein is gelost gaan de producten/goederen via vrachtwagens naar de klanten/fabrikanten toe. Deze twee transportmiddelen zijn eigenlijk niet los van elkaar te zien. Het spoornetwerk in Amerika wordt nog steeds uitgebreid evenals het aantal locomotieven en wagons. Dit geldt ook voor de vrachtwagens. Zo zijn er in Canada op korte termijn 10.000 vrachtwagenchauffeurs nodig. Dit komt mede door de vergrijzing en door de grotere vraag naar grondstoffen. Men heeft al wervingscampagnes in Nederland omdat Nederlandse truckers vakbekwaam zijn en veel kennis van zaken hebben.

Zelf heb ik altijd vrachtwagenchauffeur willen worden, maar kon door mijn ook toen al wat mindere gezondheid geen vrachtwagenchauffeur worden. Heb dit altijd zeer betreurd, maar life goes on. Wie op de weg wil zitten heeft gelukkig altijd nog de mogelijkheid om eens als bijrijder mee te gaan, waar ik altijd erg van geniet.

Voor we te ver afdwalen wil ik het hebben over vrachtwagens op de modelspoorbaan. Op een modulebaan zoals de meeste lezers hebben, zijn "losse" objecten als poppetjes, auto's, vrachtwagens, tractors etc. erg kwetsbaar met het oog op vervoer en

de op- en afbouwhandelingen. Maar vind je ook niet dat vooral deze kleine dingen de entourage zoveel leuker maken? Zowel voor jezelf als voor de andere leden en al dan niet de bezoekers. Zo vind ik om een voorbeeld te geven Joey's Diner erg mooi met zijn politieauto's en vrachtwagens met boomstammen. Het verlevendigt de hele baan. Zelf heb ik ook een aantal vrachtwagens en een Brawa containerkraan die je na aanpassen zeer zeker op een Amerikaanse baan kunt gebruiken. Als je namelijk de volgende componenten hebt kun je een erg mooi schouwspel maken: vrachtwagens, bijvoorbeeld Gunderson Husky Stacks, en een kraan of mi-jack. Hiermee kun je een leuke tijd voor jezelf maken en voor de toeschouwers. Het geeft een andere dimensie aan het begrip modelspoor.



Stel je eens voor, je rijdt met je SD70 met 30 Husky-Stacks naar een haventerrein met op de Husky-Stacks 48- en 40-voetscontainers. Het haventerrein is goed verlicht en naast je liggen de grote containerschepen uit het verre buitenland. Aan de andere kant van je trein staan de vrachtwagens met hun platte trailers klaar om de containers van jouw trein mee naar hun bestemming te nemen. Je laat de containers lossen met de imposante containerkraan. Als de containers gelost zijn worden de Husky-Stacks met vrachtwagentrailers beladen die uit het naburige stadje komen, want de Husky-Stacks zijn voor zowel container- als voor trailervervoer geschikt. Als de trein weer gereed is voor vertrek rij je de donkere nacht in met enkele lichtjes in de verte.....



Met vrachtwagens is het niet zo moeilijk met de tijdsperiodes als bij de personenauto's. Een Mack van 25 jaar geleden rijdt nu ook nog veel op de wegen. Aan de binnenkant verandert er wel in de loop der jaren wat aan technologie maar aan de buitenkant blijven de "oervormen" van de vrachtwagen nagenoeg hetzelfde. Trailers veranderen ook weinig, zo kun je bladgeveerde



trailers in model haast niet uit elkaar houden met een luchtgeveerd model.

Ik hoop dat dit stukje je wellicht tot nadenken zet en dat er wat meer vrachtwagens op de baan komen.

Ivo Willemsen

AMERIKAANS (MODEL)SPOOR FORUM

Zoals de meesten van jullie al wel weten is er een Amerikaans (model)spoorForum (<http://xsbb.nl/phpbb/index.php?id=usamodelbouw>). Op deze site kan over vele dingen gekletst worden, zoals over technische zaken op diverse schalen, over de PH&LF, grootspoor enz. enz. Nu moeten jullie niet denken dat dit alleen maar een zeer serieus forum is, er is zeker (veel) ruimte voor humor, de stijl die zeker bij de PH&LF hoort.

Op vrijdag 18 november (het moment dat ik dit schrijf) hadden we al 2201 berichten met 30 gebruikers, dit sinds februari 2005. Van deze 30 gebruikers zijn er ongeveer 10 niet, of haast niet actief. De meest actieve leden zijn:

#	Gebruikersnaam	Woonplaats	Geregistreerd op	Berichten
1	Thieu	Utrecht	27-2-2005	532
2	santafe	Hoogezand	20-2-2005	398
3	Lars-NYC-Erik	Haarlem	1-3-2005	372
4	robybor	hoofddorp	27-2-2005	324
5	JCS keystone	Hoofddorp	14-3-2005	118
6	IvoUP	Zevenaar	14-4-2005	102
7	Mart-oNr	Hoogmade	8-5-2005	72
8	Black Widow		7-9-2005	67
9	Orange County Lines	Meppel	16-5-2005	35
10	moron		27-2-2005	23

En nu ben je zeker heel nieuwsgierig waar deze mannen zoal over schrijven, wat te denken van: rail 2005, bouw oNtrak modules, 'een discussie punt' (gaat over het rijden op oNtrak en N-trak) of verlanglijstje, rollend materieel en scenery in N. Sommige van deze voorwerpen zijn zeer groot, veel op- en/of aanmerkingen geplaatst.

Tja, als ik dit schrijf meldt zich net lid 31 aan, hij woont in de USA, je ziet dat het een dynamisch gebeuren is.

'Santafe' (Johannes Winius)

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Een nieuw onderdeel van de Nieuwsbrief: 'uit de archieven van de PH&LF'. Onze leden maken immers vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Veel foto's worden op de website geplaatst, sommige foto's verschijnen op het forum, maar er blijven helaas veel foto's onzichtbaar en verborgen in de catacomben van de diverse PC's.

Graag ontsluiten wij deze digitale archieven en bieden wij iedereen een kijkje in deze goedgevulde inspiratiebronnen.

In de categorie 'Grootspoor' tonen we een aantal foto's met dit maal als thema "VIA rail" (in Canada).



Via Rail, Brockville (Lars-Erik Sodenkamp)



Via Rail, Brockville (Lars-Erik Sodenkamp)



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

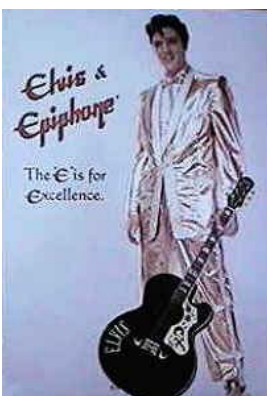


Via Rail in Oshawa (Ontario), 1996 (Hans Sodenkamp)

RECLAME IN SCHAAL 1:160

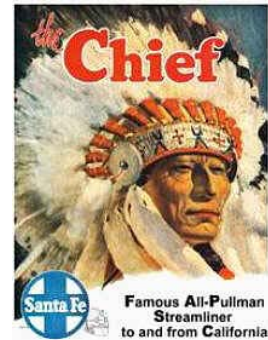
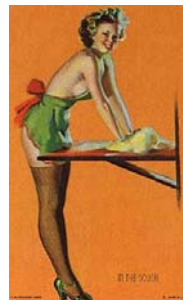
Wat maakt de gemiddelde modelbaan in de Model Railroader nou zo mooi? Natuurlijk: het landschap, de gebouwen, het materieel, het speelt allemaal een belangrijke rol. Maar wat mij zo opvalt is dat interessante modelbanen vaak vol staan met reclames: billboards, muurschilderingen, posters, in het land van de onbegrensde mogelijkheden wordt elke vierkante inch gebruikt om spullen aan te prijzen.

Hoe kom je nou aan goed reclamemateriaal? Je kan ongetwijfeld kant-en-klaar pakketjes bestellen bij Amerikaanse winkels. Maar het is veel goedkoper om reclame-uitingen van internet te plukken en een deel van je opschriften zelf te ontwerpen. Ik heb na een lange zoektocht op internet een site gevonden die een grote hoeveelheid reclame-opschriften aanbiedt.



Gratis. Een deel bestaat uit posters en reclameborden uit de jaren 50 en 60. Ook hebben de site-eigenaren een aantal opschriften zelf ontworpen op verzoek van klanten. Deze opschriften hebben dezelfde stijl als de 'echte' reclames, maar zijn alle van niet-bestaande bedrijven. Je kan alle plaatjes makkelijk downloaden,

en vervolgens bewerken en afdrucken in Word. Kijk op www.trainweb.org/tylick/signintro.htm voor het volledige assortiment.



Daarnaast kan je zelf in Excell eenvoudige opschriften maken. Ik bedenk eerst een aantal bedrijven, winkels en stationsnamen. In één cel zet ik de naam, een eventueel onderschrift komt in een tweede (of derde) cel eronder. Ik kies voor een lettertype dat mij redelijk 'oud' overkomt: ik bouw immers de jaren 50 en 60 na. Met arceringen en kaders geef ik het geheel wat kleur. Met een eenvoudige kleurenprinter druk ik de opschriften af. Ik snij ze uit en plak ze op een dun plaatje styreen (als het bijvoorbeeld een billboard wordt) of op gekleurd papier. De keuze voor gekleurd papier is om de overgang tussen de rand van het postertje en het papier wat minder opvallend te maken. Ik zorg er dan ook voor dat de kleur van het papier gelijk is aan de rand van de poster. Met een potlood of stift kleur ik de randen nog voorzichtig wat bij. Het moet immers niet lijken op een opgeplakt plaatje!

CONNECTICUT CLOTHING COMPANY
THE TRIPLE C FOR SUCCES

Inmiddels heb ik een aardige voorraad reclames opgebouwd. Nu nog de gebouwen volplakken!

Mathieu Hamelers



CONTRIBUTIE

Voor 2006 geldt ook weer een geringe contributie. Het bedrag bedraagt € 15,00 en kan je overmaken op gironummer 548064, t.n.v. L.E. Sodenkamp te Haarlem, onder vermelding van PHLF. Zo blijven de kosten voor de o.a. de PH&LF-website en overige kosten (o.a. porto Nieuwsbrief) dragelijk. Overigens geldt wel de stelregel dat leden die geen module hebben, niet hoeven te betalen! (mag echter wel)

PH & LF NTRAK GUIDELINES



Naast de algemene N-trak normen kent de PH & LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- 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 ("grachtengroen")

PH & LF ONETRAK GUIDELINES?

Gezien het groeiende aantal Onatrakmodules, zou wat extra aandacht in de 'Guidelines' logisch zijn. Echter: de belangrijkste regel voor oNetrak is dat er geen regels zijn! Alleen voor de hoogte van de bak (N-traknorm) en de aansluitingen (bananenstekkers) zijn er afspraken. Een achtergrond is niet verplicht, maar mag wel.



THE CABOOSE

Zo, de derde en tevens laatste Nieuwsbrief van dit jaar - en de eerste van Hans en ondergetekende - zit er weer op! Na uren plakken en knippen, geruzie met Word en het verkleinen van de digitale foto's (ja Rob, een bitmap is ietsiepietsie te groot...), is het toch gelukt. We hopen dat we regelmatig een exemplaar kunnen laten verschijnen. En we verwachten dat dit geen probleem hoeft te zijn: de PH&LF is immers niet alleen een vitale club op bijeenkomsten, beurzen en het internet, ook is er voldoende kennis aanwezig om een flinke Nieuwsbrief te vullen. We hebben hiermee weer eens prima aangetoond dat de PH&LF een zonnige toekomst tegemoet gaat!

Mathieu Hamelers