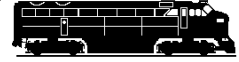




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jubileum Nieuwsbrief

Jaargang 5 Nummer 3 juli 2006

Jubileum Nieuwsbrief

THE SWITCHING YARD

THE DEPOT	1
HET EINDE VAN NTRAK? LEVE NTRAK!!	1
EVEN VOORSTELLEN	3
JCS VIDEO PRODUCTIONS	3
DE OUDSTE SPOORWEG VAN DE USA? GEEN IDEE.....	4
PETERS PH&LF-TERUGBLIK	5
VAN NS TOT NEW HAVEN	7
PH&LF-UITSPRAKEN	8
DE EERSTE PH&LF-MODULE	9
DE PH&LF-FOTOGALERIJ	10
MODULEDEELNAME	10
PH & LF GUIDELINES	11
THE TIMETABLE	11
THE CABOOSE	12

THE DEPOT



Vijf jaar PH&LF. Aan de ene kant is het nog zo kort, maar aan de andere kant is er in die korte tijd al zo veel bereikt dat het soms net lijkt alsof de club al heel lang bestaat. Ik weet niet wat de Sodenkampjes (en Freek) in gedachten hadden een half decennium geleden toen ze besloten een moduleclub te beginnen naar Amerikaans voorbeeld. In die korte tijd zijn er vele leden bijgekomen – helaas zijn er ook weer een aantal afgevallen onderweg- en het aantal modules is explosief gestegen. En niet alleen Ntrak is goed uit de verf gekomen: de laatste twee jaar is oNtrak flink gegroeid en heeft elk lid minstens één oNtrakmodule.

En hoe nu verder? Gewoon zoals we dat al jaren doen! Nieuwe leden zijn altijd welkom, regeltjes zijn er om vooral niet na te volgen, de enige standaard is dat het gezellig moet zijn. En dat lukt volgens mij prima.

Mathieu Hamelers

HET EINDE VAN NTRAK? LEVE NTRAK!!



De PH&LF bestaat vijf jaar, hoera!!! Als clubje van vier begonnen met het idee om gezamenlijk een modulaire Ntrak baan te maken zijn we nu met circa 10 actieve medehobbyisten en vele modules. Er zijn leden bijgekomen en vertrokken, ja zelfs richting Canada. Er zijn veel ontwikkelingen geweest. De laatste twee jaar komt de oNtrak-tak sterk opzetten. Terecht, oNtrak is qua formaat prettig en de opzet van een baan is flexibeler en makkelijker. Voeg daarbij de snelle opkomst van het digitale rijden, waybills en switching en zie daar: een grote enthousiaste groep oNtrakkers. Prima, prachtig, geniet er zelf ook veel van, maar.....

De PH&LF is gestart met Ntrak modules. Een aantal leden hebben deze ook nog in het bezit. De keuze voor Ntrak werd gemaakt omdat we met lange treinen wilde rijden en veel actie wilden. We konden los van elkaar analoog met de Aristo's rijden op drie sporen. Sinds de komst van oNtrak worden de binnenste sporen van de Ntrak modules gebruikt als digitaal oNtrak-domein en de twee buitenste als analoge sporen voor de langere doorgaande treinen.

De grote vraag gezien de ontwikkelingen van de laatste twee jaar is of de Ntrak-modules nog wel toekomst hebben. Vijf van de leden die nu nog actief zijn hebben Ntrak-modules, drie aanvankelijke leden met Ntrak-modules zijn niet meer actief of verhuisd naar verre oorden. Van de actieve Ntrak-leden hebben twee leden circa 60% van de modules in bezit/beheer en zelfs 75% van de vier benodigde hoeken. De onderlinge verhoudingen liggen daarmee bij het kunnen opzetten van een baan compleet scheef. Verder lijkt het aantal Ntrak-modules eerder af te nemen dan toe te nemen. De kernvraag is dan ook, hoe nu verder met Ntrak?



Voor de beantwoording van deze vraag is het ook van belang dat diverse leden analoog materieel hebben en/of graag met lange treinen rondjes willen rijden en het liefste met z'n drieën tegelijkertijd. Onetrak is daar in principe niet voor bedoeld!! Onetrak is meer een operation layout waarop veel geswitched wordt dan een baan waar alleen rondjes gereden worden.



Dus, enerzijds is er behoefte aan het (analoog) kunnen rond rijden met meerdere lange treinen tegelijkertijd, anderzijds is het aantal Ntrak-modules dat door de leden wordt ingebracht klein en valt het samenstellen van een aanvaardbare baan terug op maar een paar personen.

Er zijn twee opties voor Ntrak:

- stoppen met Ntrak en als PH&LF puur gaan richten op oNtrak
- Ntrak nieuw leven in blazen en de lasten en lusten gemeenschappelijk dragen

Aan de lezers van deze Nieuwsbrief dus de oproep, wat gaan we doen?

Wat vind ik persoonlijk? Ntrak moet deel uit blijven maken van de PH&LF maar wel zie ik graag nieuwe ontwikkelingen van andere leden en/of toekomstige leden op dit gebied. Overigens stappen Hans en ik af van de 4 foot hoekmodules en gaan over op 3 foot modules zodat het transport makkelijker en vooral ook prettiger wordt. Mogelijk dat er in de toekomst nog eens een hoekmodule gemaakt kan worden van het formaat Cuyahoga, dus een flauwe boog bestaande uit 4 delen.



Cuyahoga: erg mooi voor lange treinen, zoals hier tijdens de viering van het 5-jarig bestaan in Hoofddorp op 4 juni

Cuyahoga zal overigens of geheel gerenoveerd worden of geheel opnieuw worden opgebouwd als gezamenlijk project van de dinsdagavond knutselavonden in Hoofddorp.



Mogelijk dat er gekeken moet worden naar andere formaten voor Ntrak, dus b.v. 91,5 cm bij 45 cm als maximale afmetingen om het interessant te houden. Want wat al eerder bleek bij de introductie van Ntrak in Nederland eind jaren zeventig doet zich nu ook gelden: de handelbaarheid van de Ntrak modules..... Het blijft echter qua concept ideaal voor veel actie!

Lars-Erik Sodenkamp



EVEN VOORSTELLEN

Hoe kom je bij het Amerikaans (model)spoor terecht.

Soms vraag je je zelf wel eens af: hoe komt het nu dat ik naar Amerikaans voorbeeld rijd. Misschien wel door mijn eerste modelclub die willens waar naar Nederlands voorbeeld reed, maar was aangesloten bij de NMRA. Tijdens de jaarvergadering van deze club kwam je, of je nu wilde of niet, automatisch in aanraking met het Amerikaanse gebeuren. Ondanks dat ik weinig van Amerikaans rijden en de gebruikte termen snapte vond ik dit allemaal prachtig.

Misschien komt het wel door een collega waarvan ik een lading Amerikaanse wagons kreeg. Of door een kortstondig familiebezoek in de States waarbij ik het land niet kon verlaten zonder een diesellocc met wagons gekocht te hebben. Thuis gekomen verdween deze vervolgens in de grote doos bij mijn overige treinspullen achter het schot op zolder.

Na jaren van stilstand pakte ik eind vorig jaar de hobby weer op. Op Internet stond een leuke partij Amerikaans materiaal te koop. Om een of andere reden kon ik het niet laten om dit te kopen. Hiermee begon mijn Amerikaanse verzameling de tot dan toe opgebouwde Duitse verzameling te evenaren.

Het is voor mij niet precies aan te geven waardoor ik nu precies naar Amerikaans voorbeeld ben gaan rijden. Waarschijnlijk zal alles er onbewust invloed op hebben gehad. Omdat het niet in de bedoeling lag dit ook in een grote doos te laten verdwijnen ben ik op zoek gegaan naar informatie. Al snel stuitte ik daarbij op PH&LF-site en forum. Na de kat uit de boom gekeken te hebben merkte ik dat de harmonie onderling uitstekend is. Vragen op het forum worden dusdanig beantwoord dat de vraagsteller ermee uit de voeten kan. Er is geen haantjesgedrag, iedereen wordt in zijn eigen waarde gelaten en elkaar op een leuke manier plagen kan ook nog eens. Gewoon een gemoedelijke leuke sfeer dus. Daarnaast ben je geheel individueel in het doen en laten met welke maatschappij jij rijdt en met je eigen module-ontwerp en toch heb je het gevoel dat je een onderdeel bent van een groter geheel.

Mede door de sfeer op het forum waarbij iedereen zijn best doet om je zo goed mogelijk te helpen, deed bij mij de emmer overstromen om definitief voor het Amerikaanse modelspoor te kiezen. Het Duitse materiaal blijft dus in de beruchte doos.

Goed, jullie weten nu hoe ik hier terecht ben gekomen, maar nog steeds niet wie ik ben. Mijn naam is Roland

Feenstra (39 jaar) en ik woon samen met Jennie, zoon Andre en onze hond Shera, een Golden Retriever, in Emmen. Naast de modelspoorhobby is computeren een hobby van mij. Over de zomermaanden mag ik af en toe graag een rommelmarkt draaien.

Als procesoperator ben ik werkzaam in de chemische sector. Vrije weekenden zijn voor mij meer uitzondering dan regel. Waardoor het bezoeken van meetings vaak bemoeilijkt zal worden.

De afgelopen maanden ben ik druk bezig geweest uit te zoeken met welke maatschappij ik zou gaan rijden. Aangezien er nog al veel maatschappijen zijn ben je hier wel even zoet mee. Uiteindelijk zijn er drie maatschappijen overgebleven (D&RGW, UP en MOPAC) waaruit mijn uiteindelijke keuze gemaakt zou worden. Tussen deze maatschappijen bleef ik maar piekeren. Uiteindelijk is de keus gevallen op de D&RGW. Om het geheel meer body te geven heb ik kort geleden twee dieselloccs van deze maatschappij gekocht, en ondertussen ben ik begonnen met het bouwen van een paar oNeTrak-modules. In de komende nieuwsbrieven zal ik hiervan meer berichten.

Daarnaast blijf op jacht naar informatie om mijn kennis naar Amerikaans voorbeeld te vergroten. Ondanks dat ik er nu meer van begin te snappen valt er voor mij nog heel wat te leren. Met wat hulp zal mij dit vast wel gaan lukken. Voor de mensen die ook nog graag een gezicht achter dit verhaal zien is het een extra reden om eind augustus naar Erica te komen. We zien elkaar dan.

Groet,
Roland

JCS VIDEO PRODUCTIONS

Naast het PH&LF-gebeuren is er voor mij een tweede, niet onbelangrijke activiteit ontstaan; namelijk van de fameuze PH&LF-video's. Het begon als een korte registratie van een bijeenkomst met modules. De eerste films worden dan ook voor al gekenmerkt door veel houtlandschap met daarin een enkele trein. Deze films waren alleen bedoeld voor mezelf en staan allemaal op VHS-videobanden.

Gaandeweg werden de films wat langer. Er viel niet alleen meer te zien maar de film kreeg ook meer een duidelijk begin en eind. Daarnaast probeerde ik, en dat geldt nog steeds, een beetje een verhaal te maken. Dit doe ik door bijvoorbeeld één trein te volgen over de diverse modules. Een andere optie is door vanuit één



module alle voorbij rijdende treinen te filmen. Af en toe kreeg ik ook feedback en dat is altijd waardevol.



De grap is overigens dat je als filmer ook opeens met andere ogen naar professionele videoproducties kijkt. Je ziet daarin weer nieuwe ideeën die ik dan ook probeer toe te passen. Het maken van een video omvat meer dan alleen het filmen. Dan komt namelijk het bewerken van het filmmateriaal met de PC. Ik gebruik daarvoor Pinnacle.

Hiermee kom ik meteen bij een volgend belangrijk onderdeel van de video, namelijk het toepassen van muziek & geluid. Eigenlijk is het gebruik van muziek en geluiden geboren uit nood. Ik had namelijk in Veendam 2002 onze modulebaan gefilmd alleen was er veel storend geluid te horen. Om dit te maskeren heb ik dan een stukje muziek onder de video gezet.

De muziek is in de loop van de tijd soms zo sterk gekoppeld aan de video dat als ik sommige nummers op radio hoor daarbij meteen de videobeelden in mijn hoofd komen. Ik heb begrepen dat meer leden daar "last" van hebben. Dat brengt mij meteen tot het volgende punt. Bij het vertonen van de video's bleken deze enorm in de smaak te vallen bij anderen. Hierdoor ben ik overgestapt naar DVD's waardoor het maken van meerdere exemplaren heel eenvoudig is.

Inmiddels vinden de DVD's gretig aftrek bij een aantal PH&LF'ers. Het heeft het grote voordeel dat je nog eens een bijeenkomst opnieuw kan beleven. Daarbij vallen nieuwe dingen/uitspraken op en dat altijd wel leuk. Inmiddels ben ik bezig om een deel van de oude video's ook op DVD te zetten en daarnaast zie ik de ontwikkelingen waarbij meer originele spoorweggeluiden in de video wordt toegepast. Al met al kan ik concluderen dat vijf jaar PH&LF niet alleen veel rijplezier heeft opgeleverd maar ook vele uren kijkplezier die telkens opnieuw is te beleven!

Hans Sodenkamp

DE OUDSTE SPOORWEG VAN DE USA? GEEN IDEE.....

Traditioneel wordt de Baltimore & Ohio gezien als de eerste spoorwegmaatschappij van de USA. Maar als je wat verder verdiept in de geschiedenis van de spoorwegen in de USA, blijkt dat het helemaal niet zo eenvoudig ligt. Wie mag zich nu de eerste, echte spoorweg noemen?

Houten rails

Al in de 18^e eeuw waren er bedrijven die rails legden om goederen te transporteren. Ze gebruikten houten rails en de wagentjes werden vaak door de zwaartekracht 'aangedreven'. Van echte spoorwegen kan je hier niet spreken.

Granite Railways

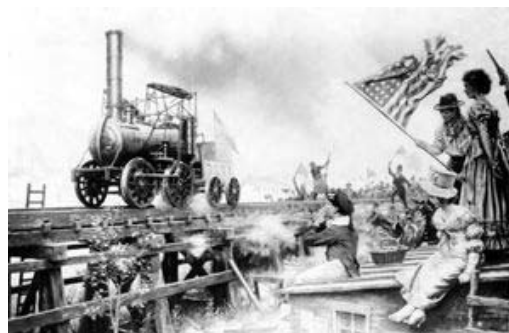
Door velen wordt de Granite Railway in Massachusetts beschouwd als de eerste spoorweg in de USA. In het voorjaar van 1826 werd een charter uitgegeven, en op 7 oktober van dat jaar reed de eerste trein, al was deze nog wel voortgetrokken door paarden. Het doel van de spoorweg was aanvoer van graniet uit Quincy voor het Bunker Hill monument.



De Granite Railway in Quincy

Delaware & Hudson

De eerste locomotief in de USA was de Stourbridge Lion. Deze loc reed voor de Delaware and Hudson Canal Company op 8 augustus 1829 over een spoorlijn in het noordoosten van Pennsylvania.





Uit de Canal Company is uiteindelijk de bekende spoorwegmaatschappij Delaware & Hudson ontstaan.

Baltimore & Ohio

En dan eindelijk de B&O. In 1827 kreeg de maatschappij een charter, maar pas op 7 januari 1830 ging het eerste traject open. De B&O was waarschijnlijk de eerste spoorweg die reizigers vervoerde.

Tsja, wie kan dan nu met de eer gaan strijken? Geen idee.

Mathieu Hamelers

PETERS PH&LF-TERUGBLIK

De redactie van onze PH&LF Nieuwsbrief heeft mij gevraagd een stukje te schrijven ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan van PH&LF. Mijn eerste reactie was: vijf jaar, pfff..... wat gaat de tijd snel. De eerste jaren liggen nog vers in mijn geheugen.

Ik kan mij nog herinneren dat ik samen met H, L en F bij H thuis zat om over het idee van PH&LF te praten. Het werd concreet. Natuurlijk hadden H, L en ik wel eens over N-spoor naar Noord-Amerikaans voorbeeld gesproken, maar daar bleef het bij. Bij een aantal bezoeken aan de Verenigde Staten had ik wel eens wat N-spoor materieel meegenomen, maar daarbij was het gebleven. Zelf had ik natuurlijk plannen zat om iets in N te doen, want mijn woonruimte is beperkt. Mijn Märklin-HO-baan is (helaas) nooit verder gekomen dan het planstadium, waarbij ik nog wel een indrukwekkend hoofdstation heb gemaakt, met – ik meen – zes doorgaande sporen en nog eens zes opstelsporen voor goederentreinen. Maar daar bleef het bij. De vijftig meter rijlengte via allerlei slingers op verschillende niveaus door de kamer is er nooit gekomen. Dan maar kleiner.

De fascinatie voor Noord-Amerikaans spoor is gekomen tijdens mijn eerste bezoek aan de Verenigde Staten. Daarover kun je meer lezen op mijn deel van de PH&LF website. Een paar jaar later werd de eerste UP (een GP 20) en enkele wagons gekocht. Weer enkele jaren later was het 6 juli 2001.

Waarom we toen eigenlijk concreet gestart zijn weet ik eerlijk gezegd niet meer. Ik denk dat het was door internet, handboeken voor modulebouw (N-trak) en wellicht contacten met German-track. De laatste werden dan ook spoedig begin december 2001 tijdens een modelspoorbeurs in Bremen bezocht. En ik moet toegeven: het zag er leuk uit, en het systeem met modules is natuurlijk erg handig. Bouw een x-tal

modules met elkaar en je krijgt een leuke rijlengte. En thuis is het redelijk makkelijk op te bergen.

H en L zijn spoedig aan het timmeren geslagen, en ik heb één bak bij hen 'besteld'. Qua lay-out moest het vooral niet ingewikkeld zijn, want het was voor mij de eerste vingeroefening om iets in N te bouwen. Vandaar dus op mijn module geen wissels of andere ingewikkelde dingen. Bovendien wordt mijn thema, het Westen van de Verenigde Staten (hoewel UP zo langzamerhand werkelijk overal rijdt) gekenschetst door woestijnen en lange (min of meer rechte) trajecten. Veel bebouwing is er ook niet.

Na eerst nog enkele keren het simpelweg bij praten te houden, werd eind januari 2002 de eerste PH&LF bijeenkomst met modules gehouden. De locatie was bij mij thuis. Mijn gang is lang genoeg om – met een boog de huiskamer in – een baan bestaande uit vijf modules in de vorm van de letter 'J' neer te zetten. Behalve H, L en F waren er die keer twee nieuwe leden bij: Tjark en Govert.



Het was imponerend om vijf niet van landschap voorziene houten platen met enkele rails te zien. Verlekkend keken zes mannen naar de eerste meters van onze N-locs over deze baan. Het voordeel van veel hout – dat heb ik zeker met mijn module ervaren – is dat zo'n module ook prima als bartafel kan dienen. Dat is nog vaak gebeurd.

De volgende bijeenkomst van PH&LF werd al wat serieuzer. Na eerst nog een keertje zonder publiek te hebben proefgedraaid, werd het eind oktober 2002 serieus bij de NZH-hobbydagen in Haarlem. Ook Nick en James waren voor het eerst van de partij. Hier kwam publiek naar onze houten platen kijken, waarop wij rondjes reden. We hadden gelukkig Markus Schiavo uit Duitsland kunnen 'charteren' en hij had enkele erg fraaie modules. Ook H en L hadden inmiddels wat minder hout zichtbaar. Gelukkig maar. Bij de zeer zware storm die toen heerste, ben ik na afloop nog



bijna met mijn module de lucht in gewaaid. Bijna einde van mijn module.....



Enkele weken later was er de volgende serieuze proef: de Noordelijke Modelbouwdagen in Veendam. We waren er inmiddels met z'n zessen, en de meeste modules begonnen ergens op te lijken: er waren hier en daar al wat gebouwen en beginnende landschappen. Ook daar kregen wij hulp uit Duitsland in de vorm van Gert Weinmann met zijn Atlantic & Midwest modules. L heeft nog de modules van Markus uit Duitsland opgehaald. Alles bij elkaar werd het de eerste aanzienlijk baan, die tevens het aanzien waard was. Maar wanneer nou de laatste trein naar Clarksville rijdt.....?

Het voordeel van Haarlem en Veendam was vooral de kleinschaligheid. Er komen wat belangstellenden langs, je houdt een praatje, maar – uiteindelijk – ervaar je niet heel veel stress voor zo'n beurs.

Ondertussen was – ook door de komst van nieuwe leden – PH&LF en het aantal modules al verdubbeld. Bij L's vorige werkgever, ICU te Huizen, konden wij een aantal keren terecht om daar onder elkaar onze baan op te bouwen. Altijd leuk en ontspannen. Ook hier sloten weer enkele nieuwe leden aan: Mathieu, Rob en Joey verschenen voortaan ook regelmatig. Met name het enorme bouwtempo van James maakte grote indruk. Ik had immers nog steeds niet meer dan een houten plaat met drie doorgaande sporen. Ook mijn broers hadden er nu de vaart in met hun modules. Daarnaast werkten zij ook nog aan de gezamenlijke clubmodule Cuyahoga, waarvoor deelnemerscertificaten werden verkocht. Gelukkig hield F mijn tempo bij, waarbij hij natuurlijk wel een veel ingewikkelder module had. Hij had tenminste nog één aftakken spoor en een rivier die overbrugd moest worden. Mijn sporen waren inmiddels wel voorzien van ballast en er was een achtergrondplaat bij gekomen.

Ook James' technische snufjes maakten indruk. Hij gaf ons de eerste beginselen van het digitaal rijden. Ook elektromonteur Nick en soldeerder Rob maakten met hun vaardigheden indruk. Inmiddels zijn de Digitrax-aansluitpunten en –geluiden een vertrouwd beeld en geluid bij PH&LF en is de soldeerbout niet weg te denken.

Eigenlijk dacht ik dat het bij dit soort wat meer informele dagen en beurzen zou blijven. Totdat ik tot mijn schrik hoorde dat we naar Rail 2003 in Leiden zouden gaan. Maar dat is serieus! Normaal was ik slechts bezoeker bij dat soort evenementen. Nooit gedacht dat ik er zelf ooit eens zou staan.



Dit betekende dat mijn bartafel met achtergrondplaat nu ergens op moest gaan lijken. Veel piepschuim, gips, spuitbussen, zand en zweedruppels later was er dan mijn woestijnlandschap. De juiste kleurstelling was nog het meest lastige; ik had wat op mijn netvlies staan, maar om het dan nog te realiseren Het is me, niet in het minst tot grote opluchting van onze grote roerganger, gelukt. Ook inmiddels gewapend met Aristo's was n.m.m. Rail 2003 een zeer geslaagde beurs. Veel publiek, veel lange treinen en een flinke rijlengte. En Rail 2004 was wat mij betreft een prima herhaling.

Inmiddels is er naast de hiervoor genoemde beurzen en evenementen nog een aantal geweest. Ik noem Hillegom en Erica. Ook hebben enkelen van ons de Summer Jamboree van GermaN-trak bijgewoond. Verder zijn er natuurlijk de periodieke bijeenkomsten in de school in Hoofddorp (Dank Rob!). Er zijn – altijd leuk – weer enkele leden bijgekomen. Het is grappig om te constateren dat er overal in het land mensen zijn met dezelfde belangstelling die wij vijf jaar geleden ook hadden. En waarvan wij misschien dachten dat we de enigen waren. Internet en beurzen hebben PH&LF wat dat betreft 'zichtbaar' gemaakt. Er zijn hierdoor nieuwe contacten gelegd en ideeën over baan, opbouw, thema, techniek, analoog/digitaal, Ntrak/oNtrak en



dergelijke worden regelmatig uitgewisseld. Het geeft aan dat onze club en onze gemeenschappelijke hobby levendig is. En vooral niet onbelangrijk: het is uiteindelijk voor ieder van ons een stuk ontspanning (?) en bron van gezelligheid.

Zelf vind ik het jammer dat ik nog niet veel verder ben gekomen dan mijn ene module. Het plan is er nog steeds, maar de tijd ontbreekt. Een drukke baan en een groot aantal andere hobby's hebben er toe geleid dat de volgende modules er nog (steeds) niet zijn. Maar de ideeën zijn er wel.

Ik hoop dat we bij het tienjarig bestaan van PH&LF een nog net zo levendige club zijn, dat we weer een aantal succesvolle beurzen en evenementen achter de rug hebben en vooral dat we weer veel met elkaar hebben bewonderd en gelachen.

Peter Sodenkamp

VAN NS TOT NEW HAVEN

Als kind had ik een HO-modelbaan. Treinen van diverse pluimage reden rondjes op een veel te klein ovaal. Uiteindelijk word je groter, je gaat op kamers, je gaat samenwonen en de modeltreintjes liggen ergens op een zolder in dozen opgestapeld. Een bezoekje aan Eurospoor doet het virus echter weer aanwakkeren en jawel: ik kocht ter plekke een Roco-startset in N-schaal. Mijn zwager nam mijn HO-spulletjes over en ik begon met een eerste ovaaltje in dat kleine, rare schaalte.

En welke thema kies je dan? Tsja, je woont in Nederland en overal zie je gele treinen om je heen, dus je koopt steeds meer NS-modellen. In een opwelling ook nog wat USA-materieel in HO gekocht, maar ja, die schaal past toch echt niet in een 2-kamerflatje.

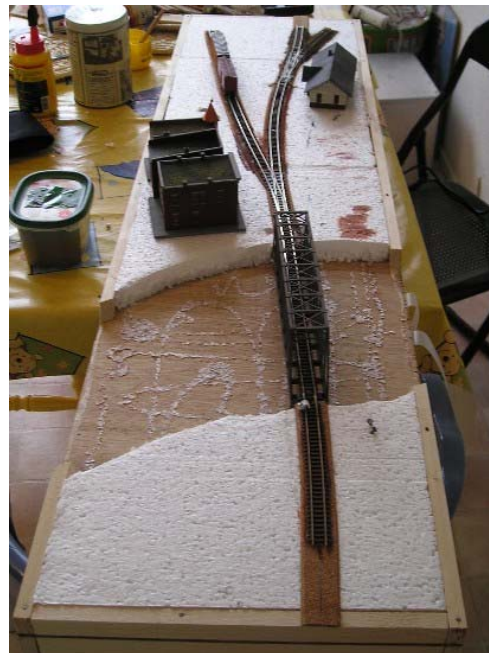
Toch gaat er van dat Amerikaanse materieel een enorme aantrekkingskracht uit. Die grote diesellocomotieven, de brede en hoge boxcars, de interessante landschappen en industriesteden.... Je koopt de Model Railroader en het kwijl begint uit je mond te lopen. Maar ja, is er wel wat te krijgen in N-schaal???

Een bezoekje aan de beurs in Houten brengt mij bij de stand van Harlaar. Ik had inmiddels besloten voor het noordoosten van de USA te gaan, maar de geplande locs van Boston & Maine lagen niet in de bakken.... Wél lag er een FA1/FB1 van New Haven! En die kocht ik, samen met wat wagentjes.

Dat was in 2002. En dat was ook de periode dat ik bekend werd met internet. Ik kwam ergens op het www de PH&LF tegen en heb hun site eens goed bekeken. Modulair bouwen? Samen een grote modelbaan maken waarop je lange Amerikaanse treinen kan laten rijden? En dat alles met mensen die mogelijkwijs eenzelfde afwijking hebben?

Kortom: ik heb eens een mailtje gestuurd en kreeg meteen een enthousiaste reactie terug van iemand die zich de voorzitter noemde. Ook kon ik langskomen op een rijdag met mijn (toen nog beperkte hoeveelheid) materieel. En ja, dat beviel wel! Er bleken daar nog meer vreemde snoeshanen rond te lopen met een voorliefde voor grove diesels, uit de kluiten gewassen wagons en smerige binnensteden! Je werd makkelijk opgenomen binnen de groep, van enige afstandelijkheid was geen sprake. En dat zie je niet bij elke club!

Na ruim een jaar gebruik te hebben gemaakt van andermans modules ben ik gestart met mijn eerste eigen project: de oNtrakmodule 'Timford Junction'. De maatvoering van Ntrak was (en is) voor mij onmogelijk vanwege vervoersproblemen, maar ook de opslag van zo'n grote modulebak thuis is problematisch, ondanks dat ik inmiddels naar een grotere woning was verhuisd. oNtrak was dus de ideale oplossing!



Timford Junction: 24 juli 2004

Ik ben best trots op het eindresultaat. Timford heeft op meerdere beurzen gestaan en krijgt positieve reacties van menig bezoeker. Ook heeft de module in de



Railmagazine gestaan. En niet te vergeten: Timford stond aan het begin van de snelle opkomst van oNtrak binnen de PH&LF.



Timford Junction: 19 januari 2006

En nu? Afgezien van de mini-module 'East Tuckerville' is er niets nieuws meer door mij gebouwd. Ideeën genoeg, maar tijd, ruimte en geld zijn vaak schaars. Zal ik die carfloatmodule nu wel of niet bouwen? Of toch maar het 'bankruptcy blue' van Rock Island een mooi plekje geven op een Midwest-module? Ik weet het nog niet.

En het NS-materieel? Tsjja, toen ik thuis een deel van de beschikbare ruimte moest inleveren voor andere doeleinden, viel mijn keuze op voortzetting van de USA-modelbaan. Dat betekende dat de NS-baan werd ontmanteld en het materieel werd opgeslagen. Wellicht, ooit, als de mogelijkheid zich voordoet, komt het nog eens op een Nederlandse modelbaan te rijden, maar voorlopig heeft het USA-materieel het rijk alleen!

Mathieu Hamelers

PH&LF-UITSPRAKEN

In de loop van de tijd zijn de nodige oneliners binnen de club ontstaan. Het overzicht zal verre van compleet zijn maar hier volgen een aantal beroemde uitspraken.

Een van de oudste PH&LF-kreten die te binnen schiet is afkomstig van Freek Bekker. Van hem is de beruchte uitspraak "Wie heeft er ook al weer Western Maryland?" Het is wel erg vreemd om die vraag te stellen als je zelf degene bent die, als enige, een loc (BL2) van deze maatschappij heeft. We waren toen nog maar met z'n vieren dus ook in dat licht gezien een overbodige vraag. Het geeft, waarschijnlijk, tevens zijn betrokkenheid aan bij de club want daarna is er nauwelijks nog een deelname van hem meegemaakt. O, ja, er zijn jammer genoeg ook geen opnames van deze Western Maryland BL2 in onze archieven.

Tijdens een bijeenkomst in Huizen reed Nick met zijn N&W Y3b. Het bleek dat de loc moeite had met een wat langere goederentrein. Dit ontlokte bij James de uitspraak in zijn onmiskenbare Canadese sleng "trekt niet veel, hè" Ook een GG-1 was aanleiding voor een bijzondere uitspraak van zijn kant: "Wat een dinosaurus". En wie kent niet zijn prachtige uitspraak van Canadian National: "Sieeeee-èèèè". Regelmatig wordt deze term nog gebezigd door de clubleden bij het zien van een CN-wagentje.

Soms blijkt een module de aanleiding te zijn voor een uitspraak. Ik kan mij nog goed herinneren dat we op RAIL2003 voor het eerst Freek zijn module zagen. Deze geheel van landschap voorziene module had de typisch rode rotskleur zoals dat in bijvoorbeeld Utah voorkomt. Enige probleem was dat het wat meer naar oranje toe neigde. Dat ontlokte bij een van ons, ik weet niet meer wie het zei, de befaamde reclameslogan; "The future is bright, the future is orange".



Ook qua vreemde gezichtsuitdrukkingen scoren de PH&LF-ers hoog...

Een regelmatig voorkomend probleem op rijdagen is dat men vergeet wissels terug te leggen in hun oorspronkelijke stand. Ons jeugdige lid Joey kan daar over mee praten want hij kreeg regelmatig te horen "Joey, wissel!!!", zelfs als het probleem helemaal niet bij Joey lag. Gelukkig komt deze uitdrukking nu minder vaak voor, en kunnen we de naam Joey wellicht vervangen door de namen van andere leden die vaak vergeten een wissel goed te zetten....



Een meer recente maar gevleugelde uitspraak is onlangs ontstaan in Hillegom. Martien rijdt met z'n trein Alto Arena binnen als ook Peter dit station nadert en door wil rijden. Dit ontlokt bij Martien de volgende uitspraak "Stoppen?.....moet ik stoppen?..... dan stop ik..... ben gestopt!" Je moest eens weten hoeveel varianten de overige leden inmiddels weten te bedenken op deze woordenreeks van Martien...

'...Zal ik stoppen?...'

Tijdens diezelfde bijeenkomst in Hillegom was ons oudlid Govert van de partij met zijn zoon Stein. Stein mocht daarbij een trein rijden en switchen. Dit ontlokt in een typische Govert-tongval de volgende uitspraak: "Weet je hoe ze dat noemen.....rangeeereeren".

Inmiddels is Hans ook veroorzaker van een fameuze oneliner. Zoals een aantal van jullie weten heeft hij een "paar" spoorboeken. Als er binnen de club een spooronderwerp ter sprake komt dan ontlokt dat bij Hans vaak de uitspraak "Ik heb er een boek van". Overigens werkt dit ook andersom: "Oh, Hans zal er vast wel een boek over hebben!"



Ook bekend op rijdagen is de typische 'PH&LF-houding': handen over elkaar, rustig afwachten op wat misschien komen gaat.....

Tot slot een veelgehoorde uitspraak tijdens rijdagen, als er wordt gevraagd of iemand toevallig een op dat moment belangrijk gereedschap bij zich heeft: "oh nee, dat ligt nog thuis!".

Zo zie je dat de PH&LF niet alleen op modelspoorgebied z'n sporen na laat maar ook in taalkundige zin. Dus let op wat je zegt ;-)

Hans Sodenkamp en Mathieu Hamelers

WIST U DAT:.....

- de PH&LF officieel de Ntrak- en oNetrakstandaard volgt?
- de PH&LF-leden zich over het algemeen slecht houden aan deze standaarden?
- dit zo vaak voorkomt, dat het eigenlijk weer standaard is?
- de firma Digitrax met het geluid ' èh..èh..èh..' menig PH&LF-lid het zweet doet uitbreken?
- de voorzitter niet democratisch wordt gekozen, maar door de leden voor het leven is aangewezen?
- er op een beurs ooit een (niet-deelnemend) lid wakker is gebeld omdat niemand van de aanwezige PH&LF-ers wist hoe de Digitraxapparatuur aan moest?
- de PH&LF in het weekend van 3 en 4 juni zijn 5-jarig bestaan heeft gevierd met de grootste modulebaan uit zijn geschiedenis, bestaande uit de vele Ntrak- en oNetrakmodules die de club rijk is?
- dat er na afloop van dit weekend zo veel modules zijn afgebroken, dat we ons beter de ShredderTrak Division kunnen noemen?
- de eerstvolgende bijeenkomst van de PH&LF plaats zal vinden op 26 en 27 augustus in het Industrieel Smalspoor Museum te Erica?

DE EERSTE PH&LF-MODULE

Inmiddels telt de PH&LF vele Ntrak- en oNetrak-modules. Het zijn er zoveel dat ik haast het spoor bijster ben. Als ik mij niet vergis zijn, stand begin juni, er 18 Ntrak en 23 oNetrak modules. Inmiddels is het aantal Ntrak modules verminderd met drie stuks door het slopen van Turner's Mine en ook bij de oNetrak modules is er inmiddels één minder door het verdwijnen van Frank's "Ice age". Overigens was de meeting in Hoofddorp van 3 en 4 juni j.l. de grootste module baan in de PH&LF geschiedenis: in totaal stonden er 30 modules waarvan 15 Ntrakmodules.

Toen de PH&LF op 6 juli 2001 werd opgericht waren er geen Ntrak en oNetrakmodules.....of toch wel? Het Amerikaanse N-spoor virus had namelijk al pakweg twee jaar eerder bij mij toegeslagen. Ik had tijdens een beursje in Haarlem bij een stand een F7 van PRR en een paar wagons gekocht. De standhouder vertelde dat hij van plan was om een winkel te beginnen met onder andere Amerikaans spoor N materieel. Die winkel zou er inderdaad komen, om precies te zijn in Badhoevedorp. Volgens mij weet nu iedereen dat het hier om Harlaar gaat.

Zo terug naar mijn aankoop. Daar zat ik dan met wat Amerikaans rollend materieel. Ik had ooit eens met



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Lars wat Roco N-spoor flexrails gekocht. Nu nog een gelijkstroomtransformator en de show kan beginnen. Eén beurs later in Haarlem kon ik een doos rails en wissels voor een zacht prijsje kopen. Tja, het eerste wat ik thuis deed was natuurlijk zo'n befaamd rondje rails leggen op de grond. Het Amerikaanse materieel reed daarop prima ondanks de scherpe bogen.

Dat smaakt naar meer en de volgende stap was daarom de bouw van een soort module/diorama. Een bakje van 80x40cm werd gemaakt met daarop erg veel spoor. Het stelde een verbinding tussen twee dubbelsporige lijnen voor met enkele opstelsporen ertussen. De inspiratie had ik van een foto genomen van een klein depot tussen de NYC en NKP lijn in Cleveland. Dit concept van een module sprak niet alleen mij maar ook Lars-Erik enorm aan. Vervolgens werd daarom gezocht naar de officiële Ntrak norm en werd een Ntrak boek aangeschaft. Ook bleken Peter en Freek, een goede vriend van Lars, belangstelling te hebben voor de Amerikaanse Ntrak module bouw.



Er werd besloten om de eerst volgende vrijdag bij mij thuis in Hoofddorp bij elkaar te komen en een club op te richten met als thema Amerikaanse N-spoor in de vorm van modules. Zo gebeurde het dat we onder het genot van een hotdog en een Budweiser besloten de PH&LF op te richten. Dit werd meteen het startsein voor de bouw van de eerste vier, voor elk lid één, Ntrakmodules. De oorspronkelijke module/diorama kwam op een zijspoor en verdween de berging in maar is wel te beschouwen als de eerste PH&LF module.

Hans Sodenkamp

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een klein tipje op van deze schatkamer.

Dit keer is het thema foto's van de PH&LF's eerste module



Deze module gaf het startsein....



...tot de oprichting van de PH&LF...



...en had de NIET-standaardmaat van 80x40cm!

MODULEDEELNAME

In de afgelopen vijf jaar is er al heel wat geslept met modules. De eerste bijeenkomst met modules was voor Peter een thuiswedstrijd. Drie gewone en één hoek Ntrakmodule. Dat was al een redelijk aantal zo vroeg in de PH&LF-geschiedenis. De eerste bijeenkomst met publiek was in Doorn bij de NMRA.



Het befaamde duo Mifflin & Eastbrook vertegenwoordigde hier de PH&LF. Onze burens waren zeer ingetogen met de modules en testen graag hun locs. Die burens kennen we maar al te goed omdat ze nog steeds met hun materieel op onze baan testen, het zijn namelijk de gebroeders Startmans.

Na wat kleine bijeenkomsten met publiek zoals bij de NZH en in Veendam komt de PH&LF toch vrij eenvoudig in één van de meest toonaangevende tentoonstellingen in Nederland, namelijk Rail. In 2003 vindt deze voor het eerst in Leiden plaats. Naast drie modules van Germantrak van Markus is de PH&LF aanwezig met totaal 11 modules. In 2003 vinden ook de eerste buitenlandse deelname plaats. Zo staat Eastbrook bijna een week lang in Dortmund en het bekende duo Mifflin & Eastbrook deden voor het eerst mee aan de befaamde jamboree in Merzig, Duitsland.

In 2004 volgen o.a. Zwolle en Rail maar wordt ook voor het eerst helaas afscheid genomen van één van de toonaangevende modules binnen de PH&LF, genaamd Jordan Heights Industrial Park (JHIP). Aan de andere kant is de deelname van de eerste oNtrakmodule, Timford Junction. In Zwolle Rail 2004 is ook voor het eerst voor het publiek de indrukwekkende Cuyahoga modules te zien. Zowel het afscheid van JHIP als de deelname Rail 2004 zijn met een deelname van 16 modules de grootste bijeenkomsten tot dan toe.

Wat opvalt in 2005 is de explosieve groei van het aantal oNtrakmodules. Begin 2005 zijn het er nog slechts twee maar tijdens Rail 2005 blijken er inmiddels 12 stuks te zijn. Zo komen we dan in het jubileumjaar met als voorlopig grootste bijeenkomst het pinksterweekend in Hoofddorp. Totaal maar liefst 30 (!) modules waarvan de helft oNtrak en dan te bedenken dat bijvoorbeeld Alto Arena slechts voor een kwart vertegenwoordigd was. Ook is er dit jaar weer een deelname aan een Jamboree. Dit maal wat verder van huis in Weer, Oostenrijk. Zes oNtrakmodules blijken met gemak in een Golf te passen samen met de overige spullen.

In totaal zijn er 27 bijeenkomsten geweest tot nu toe. Daar zijn maar liefst 290 (!) PH&LF modules heen gesleept en dan heb ik het niet eens over bijvoorbeeld de modules van Markus die Lars een keer had gehaald en gebracht. Zo ver ik kan nagaan had de club 41 modules maar dat was voor dat Turnersmine de shredder in verdween en "Iceage" de deur uit werd gedaan. Al met al indrukwekkende getallen en ben benieuwd hoeveel modules de komende vijf jaar versleept zullen worden.

Hans Sodenkamp

PH & LF 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 zijvakten modules: IG D-052 ("grachtengroen")



Gezien het groeiende aantal Onetrakmodules, zou wat extra aandacht in de 'Guidelines' logisch zijn. Echter: de belangrijkste regel voor oNtrak 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 TIMETABLE

Wat staat er de komende periode allemaal in de dienstregeling van de PH&LF?

- * zaterdag 26 en zondag 27 augustus: Industrieel Smalspoor Museum te Erica (Drente). Hier zetten we een oNtrakbaan op in de gloednieuwe bezoekersruimte van het museum.
- * zaterdag 16 en zondag 17 september: open dag van de NZH-club te Haarlem. Wij zijn hier aanwezig met een klein aantal oNtrakmodules.
- * vrijdag tot en met zondag eind mei/begin juni 2007 Summer Jamboree. Dit maal in Kevelaer, net over de grens bij Venlo. Hier is ruimte genoeg voor een Ntrak en oNtrak in samenwerking met Germantrak. Gezien de relaxte sfeer een echte aanrader dus hou deze Summer Jamboree in de gaten!!!

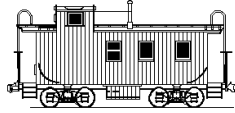
De PH&LF is dit jaar niet aanwezig op Rail. Aanvankelijk wilden we op Eurospoor met onze modules gaan staan, maar de organisatie heeft niet gereageerd op onze verzoeken om inschrijfformulieren. Omdat we momenteel veel nieuwe modules in aanbouw hebben (ook wel 'Plywood Central' genoemd), is het niet zo heel erg: in 2007 zullen we dan met een



relatief nieuwe modelbaan naar een van de grote beurzen kunnen gaan.

THE CABOOSE

Zo, de derde Nieuwsbrief van dit jubileumjaar zit er weer op! Ik hoop dat je ook deze weer met evenveel plezier gelezen hebt. Hij is wat anders geworden dan de gebruikelijke nieuwsbrief, mogelijk zelfs wat verrassend hier en daar hoop ik. Niet iedereen is er tenslotte vanaf het begin bij geweest ;-)



Aan de andere kant blijkt dat de PH&LF nog steeds groeit! Zo komen nog steeds weer nieuwe leden in de rubriek "Even voorstellen" voorbij. En het is een heel prettige constatering dat de PH&LF nog steeds in beweging is en voorziet in een behoefte. In managementtermen zou ik zeggen "de PH&LF heeft bestaansrecht!" Ik verwacht dan ook dat we over vijf jaar nog steeds "alive and kicking" zijn en ben dan ook benieuwd waar we als club over vijf jaar staan!

Hans Sodenkamp