



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



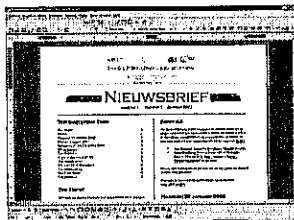
Jaargang 3 Nummer 1 16 januari 2004

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Jaaroverzicht 2003	1
De PH&LF in 2004	2
Voor het goede doel	3
Jasper Steel Railroad	3
The High North Division	4
Offline	5
Contributie	5
ME-1	6
Waybills	6
The making of Turntown Mining (part one)	8
Wissel verbeteringsprogramma	8
Nog meer digitale info.....	9
Barnesboro	9
Old Track	9
Op weg naar Barnesboro	10
NYC Signal bridge	10
De webpage Top 18 Allertijden	11
The PH&LF Guestbook	11
E-mail reacties	11
PH & LF Ntrak Guidelines	12
The Caboose	12

THE DEPOT

Het heeft even geduurd maar hier is dan eindelijk een nieuwe nieuwsbrief. 2003 was een enerverend jaar zowel privé gezien als voor de PH&LF.



Voor 2004 heb ik twee wensen: zowel rust in mijn privé leven (ik vind één werkgever in een jaar wel genoeg) als rust bij de PH&LF. Inmiddels ben ik nu bijna 2½ jaar "voorzitter, PR-persoon, webmaster en centrale aanspreekpunt/organisator" van de PH&LF. Allemaal erg leuk om te doen maar ook wel tijdabsorberend. Deze nieuwsbrief bijvoorbeeld heeft inmiddels alweer een halve zondag van mijn weekend opgeslokt. Het onderhouden van een webpagina kost meer tijd dan menigeen wellicht denkt (nog afgezien van de kosten....). Uiteraard vind ik het allemaal wel leuk en waard, maar ik wil ook wel aan het uiteindelijk bouwen van modules toekomen.

Vandaar hierbij mijn oproep: graag zou ik nog meer initiatieven van andere leden zien in het organiseren van bijeenkomsten. Hans is wat dat betreft al vaak ondersteunend bezig. Rob heeft met de bijeenkomst vorig jaar in Hoofddorp een prima dag geregeld. Sandra is nu bezig met de dag voor het goede doel.

Het regelen en afstemmen van Rail 2003 heeft behoorlijk wat energie gevegd, niet alleen vlak voor de beurs maar ook de weken ervoor.

Kortom: ik zal eerder vragen naar ondersteuning dan ik tot nu gedaan heb.

De PH&LF is een leuke club en ik hoop dat 2004 weer een prachtig jaar wordt.

JAAROVERZICHT 2003

Januari – februari: in het diepste geheim zijn Hans en Lars-Erik in Hoofddorp gestart met de bouw van de Cuyahoga Junction

15 maart: bijeenkomst in Huizen met de presentatie van de Cuyahoga modules

9-13 april: Intermodellbau in Dortmund, de PH&LF neemt deel aan de Germantrak baan met de Eastbrook module die dan definitief showfähig is.

24 mei: Jordan, James, Hans en Lars-Erik hebben een garagemeeeting in Ermelo met in totaal 5 modules waarbij een hoekmodule als binnenboog wordt gebruikt.

7-9 juni: Summerjamboree van Germantrak in Merzig, Duitsland. Peter en Lars-Erik zijn aanwezig met de PH&LF modules Miiffin en Eastbrook.

6 juli: de 2^e verjaardag van de PH&LF in Huizen

27 september: PH&LF in Hoofddorp

oktober-november: een aantal leden werkt (in het geheim) aan de voltooiing van zijn module(s) voor Rail 2003, de 'voorzitter' vraagt zich af na het horen van bepaalde geluiden wat er van moet worden maar is zeer positief verbaasd over de resultaten ☺

14-16 november: de PH&LF op Rail 2003 in Leiden

Hoogtepunt 2003: Rail 2003 in Leiden

Openbaringen 2003: het digitale virus & en het verrassende en welkome talent van de leden, zowel wat betreft creativiteit als organisatorisch

(Persoonlijk) Dieptepunt 2003: Een lantaarnpaal in Hoofddorp op de vroege morgen van 27 september, overigens was de bijeenkomst verder zeer geslaagd op een hele mooie locatie. Complimenten aan Rob zijn zeer op zijn plaats!!



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Nitrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

DE PH&LF IN 2004

Nog een half jaar en de PH&LF bestaat al weer drie jaar! De tijd vliegt en in deze drie jaar hebben wij samen al iets moois neer gezet met als hoogtepunt tot nu toe Rail 2003 in Leiden afgelopen november.

Wat gaan wij dit jaar allemaal doen is nu de grote vraag. Hierbij zijn een aantal speerpunten te noemen:

- Bouw modules
- Digitaal
- Interne bijeenkomsten
- Externe bijeenkomsten

Bouw modules

Rail 2003 heeft laten zien dat wij aardig gevorderd zijn met onze individuele modules en de verrassingen waren groot. James is zo goed als klaar, Hans toonde een fraai Barnesboro waarbij nog een aantal projecten lopen, Peter kwam uit het niets met stip binnen met een zeer fraaie landschappelijke module, de Starriver is in een korte tijd opeens omzoomt met landschap, Tjark z'n Seattle Terminal 5 begint aardig vorm te krijgen, Sleepy Hollow is behoorlijk verder ontwikkeld. Op een aantal modules moeten nog een aantal zaken verder verfraaid/aangepast worden maar de modules zijn in ieder geval showwaardig en Rail 2003 heeft laten zien dat wij goed aan de weg timmeren.

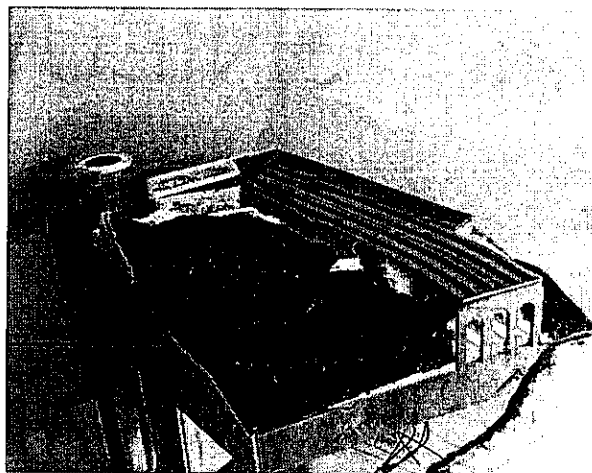
Verder kun je in de wandelgangen horen dat er diverse nieuwe interessante projecten in de hoofden ontwikkeld worden die nog meer fraais voor de toekomst beloven. Dit zijn o.a. de tweede Sleepy Hollow module van Nick, een tweede Uncle Pete module van Peter, Eastbrook 2 van Lars-Erik, Turners Mining/Turntown van Rob en niet te vergeten de oNetrak ontwikkelingen zoals de module(s) van Mathieu en Ramselaers Wood van Govert. Verder zijn er plannen van Hans en Lars-Erik om eens een oNetrak bak in elkaar te zetten. Daarnaast is er een plan om een Yard te gaan maken zodat wij tijdens shows diverse treinen makkelijk kunnen afwisselen en meer switching mogelijkheden krijgen.



De indrukwekkende Yard.....

Last-but-not-least: Cuyahoga....

Vorig jaar om deze tijd zijn Hans en ik voortvarend begonnen met de bouw van de Cuyahoga Junction/Big Curve. Door omstandigheden is de bouw even stil komen te liggen maar de draad wordt weer opgepakt in januari en februari door gezamenlijke bouwavonden in Hoofddorp. De Cuyahoga modules willen wij dit eerste half jaar volledig afbouwen zodat bij een volgende grote show in het najaar we weer iets nieuws kunnen presenteren.



Er is wel wat gebeurd aan de Cuyahoga modules in 2003.....

Digitaal

Na Rail 2003 is er maar één conclusie mogelijk: het digitale virus heeft definitief toegeslagen en er schijnt geen enkel medicijn tegen te zijn..... Het was leuk om te zien hoe er op de blauwe lijn werd geswitched en treinen elkaar via verschillende sporen met gemak passeerden. James, Nick en Hans hebben nu nog de afdrucken van de digitrax throttles in hun handen staan. Het mag best eens gezegd worden: wat dat betreft hebben wij een voorsprong op onze andere Europese collega's wat betreft modules. Wij hebben diverse sidings en passeer sporen en kunnen naar hartelust switchen, sterker nog, met de plannen die op stapel staan wordt het nog mooier!

Via Nick zijn er al een aantal throttles besteld zoals die in juli 2003 in Huizen werden getoond, het digitale lokpark breidt zich uit.

Nog wel een kritische noot: het is een must dat alle modules storingvrij zijn om ieders materieel in optimale staat te houden!!!!

Als de storingsen zijn verholpen dan kunnen wij naar hartelust gaan switchen met de waybills paraat. Het switchen geeft een extra dimensie aan het modelspoorbedrijf, in de eerste plaats aan ons zelf maar zeker ook voor het publiek op shows.

Interne bijeenkomsten

Ook dit jaar zullen er weer interne bijeenkomsten zijn. Net als vorig jaar mikken wij op drie bijeenkomsten: winter (februari/maart), zomer (juli) en herfst (september). Goed nieuws; de ruimte op de school in Hoofddorp is verhuurd aan een kerkelijke gemeenschap voor eens in de veertien dagen. Tijdens de weken hier tussen mogen wij, in overleg, gebruik maken van de school eventueel tegen een kleine vergoeding (dit horen wij later eventueel nog). De data van de kerkgemeenschap krijgt Rob vermoedelijk week 3 te horen. Hans Hoogensbosch (directeur van de school) ziet ons graag terug.

Verder is Huizen in 2004 nog beschikbaar (vanaf 2005 waarschijnlijk niet meer omdat ICU mogelijk gaat verhuizen). Aan iedereen daarom (opnieuw) de vraag: kijk eens goed om



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

je heen en gebruik je netwerk voor het vinden van geschikte locaties.

Gezien een mooie verdeling van bijeenkomsten is eens leuk om richting Overijssel/Drenthe/Groningen te gaan. Nick en James rijden heel wat kilometers, het zou leuk zijn als de westerlingen eens die kant opgaan. Mogelijk dat we daar een weekend van kunnen maken. Ik weet uit ervaring dat je leuk kunt stappen in Groningen ©. Een hele reële optie is de beurs in Veendam eind november.

Externe bijeenkomsten

Allereerst zijn daar de grote modelspoorbeurzen in Nederland zoals Eurospoor in Utrecht en Rail 2004 in Leiden. Verder zijn er een aantal kleinere beurzen zoals Veendam en Haarlem (niet bij de NZH waar we in 2002 waren maar 1 bij mij om de hoek in ik dacht september).

Zelf denk ik dat het bijwonen van één grote beurs per jaar voldoende is met daarnaast 1 kleine. Dit is afhankelijk van de data en uiteraard of wij terecht kunnen. Hieronder enige data die ik kon vinden:

- 13 - 14 maart [10:00-17:00 uur] [#]
Zwolle, IJsselhallen, Rietweg 4
» Wheels in miniatuur
» Auto-, landbouw- en treinminiaturen
» Voor meer info: <http://www.ijsselhallen.nl>

Tijdens Wheels in Miniatuur is alles op het gebied van auto-, landbouw- en treinminiaturen te zien en te koop. Er zijn tevens stands aanwezig met miniatuur trucks en vrachtauto's. Alle miniaturen zijn er in diverse schalen, van heel oude exemplaren tot vrij recente modellen. Naast vele bijzondere modellen in allerlei soorten en maten vindt het publiek volop stands met lectuur en informatie. Wheels in Miniatuur wordt het meest veelzijdige miniatuurspektakel van Nederland (aldus de tekst op de website van de IJsselhallen).

- 18 april 2004, Voorjaarsbijeenkomst Contactgroep NMRA Nederland, locatie: zaal Het Trefpunt te Bunnik
Tijden: 10:00u - 17:00u
- 11 en 12 Juni 2004 Open dagen NedTrain te Haarlem.
- 22 - 24 oktober [10:00-18:00 uur] [#]
Utrecht, Jaarbeurs, Jaarbeursplein 6
» Eurospoor 2004
» Voor meer info: <http://www.eurospoor.nl>
- 12 - 14 november Rail 2004 Leiden

De data voor de hobbybeurs in Haarlem en Veendam zijn mij nog onbekend.

Graag wil ik van iedereen z.s.m. weten welke beurzen de voorkeur hebben zodat er actie op ondernomen kan worden.

Verder zijn er uiteraard de bijeenkomsten van Germantrak en Swiss Ntrak. Kijk voor de agenda op:
<http://www.ntrak-europe.info/events.htm>

VOOR HET GOEDE DOEL

Enige tijd geleden ontsproot bij Hans en Lars-Erik het idee om bij een kinderafdeling van een ziekenhuis met onze baan te gaan staan als afwisseling voor kinderen die daar zijn opgenomen. Na een eerste initieel contact in de zomer van 2003 is er enige stilte ingekomen. Inmiddels is de draad weer opgepakt.

Sandra Sodenkamp heeft het VU Ziekenhuis gebeld. Ze heeft gesproken met een communicatie medewerkster. Zij klonk erg enthousiast en zal intern contact opnemen met een pedagogisch medewerker. Vraag van haar is wel of de kinderen zelf ook mogen rijden..... Het initiatief ligt nu bij de VU.

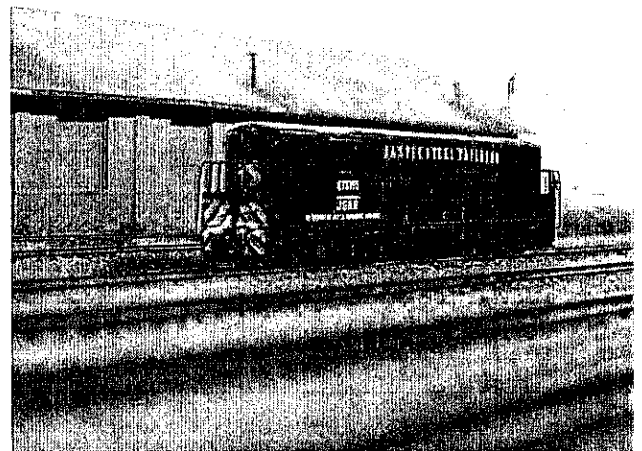
Indien een plaats en datum bekend zijn dan kunnen wij er een verdere invulling aan geven. Naast onze baan denken wij aan een switching layout (the timesaver), een marklinbaantje en mogelijk een (gesponsorde) LGB baan.

Zoals Hans al in een mail stelde kan het zijn dat we daarvoor een doordeweekse dag plannen. Graag hoort Hans wie er mee willen doen en of een doordeweekse dag een probleem is.

Graag horen wij van een ieder.
Lars-Erik

JASPER STEEL RAILROAD

Zoals in een eerdere nieuwsbrief vermeld hebben Hans en Lars-Erik een nieuwe spoorwegmaatschappij opgericht: "Jasper Steel Railroad". Jasper Steel Railroad is ontstaan uit de bedrijfspoorwegmaatschappij van Jasper Steel te Miffilin en heeft een overeenkomst met de Pennsylvania Railroad en New York Central Railroad om gebruik te maken van hun spoor. Verder wordt Jasper Steel Railroad ook ingezet door deze beide maatschappijen indien zij zelf een tekort aan materieel hebben. Daarom zie je JSRR locs ook voor andere niet bedrijfseigen treinen.



De JSRR Trainmaster op het NYC emplacement in Eastbrook



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Nitrak Dutch Division"

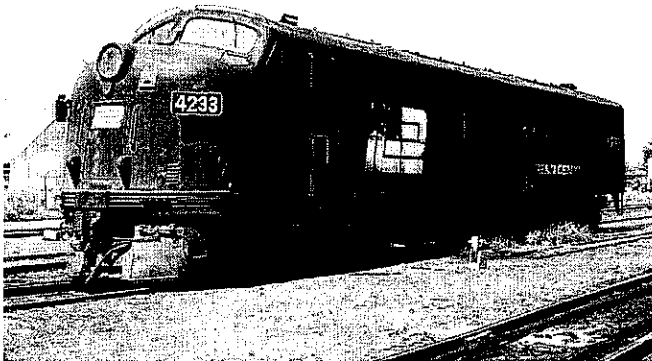
FOUNDED JULY 6 2001

Het eerste eigen materieel is op 27 september 2003 tijdens de meeting in Hoofddorp aan Hans overgedragen. Het waren de eerste ervaringen van Lars-Erik met de airbrush en decals. De decals zijn overigens gemaakt door Steve Wiedmer uit Zwitserland naar een ontwerp van Hans en Lars-Erik. De eerste ervaringen met het zelf brushen en decallen van materieel is redelijk en kan dus nog beter. Wat wel heel belangrijk is: het is ontzettend leuk om te doen!! Thuis liggen er nog legio undecorated wagons en loksop een paint- en decaljob te wachten, dus voorlopig kan ik nog verder "oefenen".

Er is vernomen dat Jasper Steel staalplaten (Autoparts) gaat leveren aan een niet nader genoemde autofabrikant uit de regio van Detroit. Waarschijnlijk zullen de leveringen in eerste instantie vanuit Mifflin gebeuren maar zodra de nieuwe walselij in Eastbrook gereed is zal het grootste deel van de levering vanuit die vestiging gebeuren. Eén van de concurrenten van PRR heeft daarom geïnvesteerd in een 50ft boxcar, namelijk Lehigh Valley. Het bijzondere van deze boxcar is dat het aan één kopwand ook een deur heeft om de lange onderdelen naar binnen (en naar buiten) kunnen schuiven. Binnenkort begint de eerste proef zending met een trein bestaande uit alleen 50ft boxcars vanuit Mifflin. Aldus een journalist van Mifflin News.

THE HIGH NORTH DIVISION

Wat is er gebeurd in het hoge noorden sinds we elkaar voor het laatst zagen... Eens even kijken; heb een LifeLike E7, een Atlas RS3 en een LifeLike FA1-FB1 set gekocht op Ebay. Groot geld uitgeven zul je denken maar dat valt alleszins mee met de huidige dollarkoers; alles bij elkaar 120 euri's, incl verzendkosten. De E7 dobbert al enige tijd in de alcohol en is bijna kaal en klaar voor z'n zwarte jasje. De RS3 is in Pennsylvania kleuren maar lijkt meer op een trein van staatsbosbeheer. Vergelijkbare frustratie als Paul dus en moet onverbiddelijk naar een concert van de Stones, verzoeknummer: Paint it Black. De Alco's zijn ongeveer dus driemaal raden wat daarmee gebeurt!?



Penn Central E7: Black is black...

Verder 4 DZ123 decoders ontvangen en aan de slag gegaan met hakken en zagen in het frame van de GP20 (inmiddels prachtig door Paul gespoten en vervuild).

Op de site van nscalesupply <http://www.nscalesupply.com/Base/Digitrax/LLGP20/DecoderInstallLLGP20.html> staat een installatiehandleiding die ik gevolgd heb. Op zich een prima handleiding maar ik heb toch 2 decoders opgeblazen voordat ik doorhad waar het knelde, letterlijk en figuurlijk. Kan je vertellen dat ik dingen heb geroepen die je met de kerstdagen eigenlijk niet zou moeten roepen. Het is van essentieel belang dat de motor en het frame van elkaar geïsoleerd zijn. De eerste 2 decoders werkten in eerste instantie maar gaven een dag later een puff rook af en ik kon opnieuw beginnen. Waarschijnlijk hebben de draadjes van de decoder naar de motor te veel knel gezeten tussen de framehelften en is daardoor het metaal van de draad door de plastic bescherm laag heen gedrukt en in aanraking gekomen met het frame.

Voor mijn derde poging heb ik de sleuf die op nscalesupply geadviseerd stond een heel stuk breder gemaakt en gezorgd dat er absoluut genoeg ruimte was voor de bedrading van en naar de decoder. Die derde decoder werkt inmiddels al 2 weken zonder problemen.

Helaas loopt de GP20 nog verre van soepel. Op de kop gehouden met de framehelften tegen de rails gedrukt gaatie als een dollie. Andersom op de rails geplaatst is het hollen of stilstaan. Om een of andere reden komt de stroom niet lekker door en istie behoorlijk lawaaiig geworden. Misschien toch de tedere framehelften een ietsje verbogen door mijn hak en zaag acties. Uiteindelijk vanavond er samen met Paul nog maar eens naar gekeken. Paul had nog een GP20 staan en het bleek na enig puzzel en knutselwerk dattie met de wheelsets van zijn GP20 prima liep, uitstekend zelfs, kruipt als een Kato zij het met een tikje meer geruis maar dat neem ik graag voor lief. Top dus! Pauls extra GP20 geruild voor mijn LifeLike FB1 die bij hem de rails uit de straat gaat trekken in Canadian National kleuren.

Het was verder een bijzonder leerzame ervaring en ik verwacht dat de volgende decoders een stuk soepeler zullen verlopen. Ben inmiddels begonnen met de decoder in de E7... Stuk meer ruimte in zo'n grote bak maar er moest toch een stukje van het voorste gewicht af. Dat is inmiddels gebeurd en als alles meezit zoefte komend weekend digitaal over de module. Groet'n uut Grun, Nick

aYiz



THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

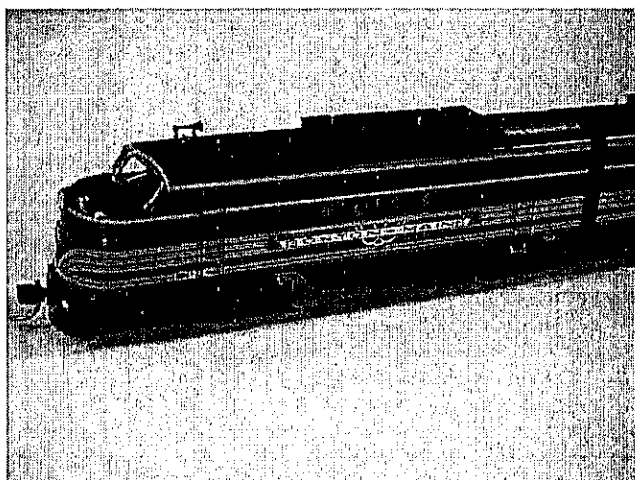
"The Ntrak Dutch Divisior"

FOUNDED JULY 6 2001

OFFLINE

Ik pakte een jaar of 25 geleden de modelspoorhobby weer op. Na een onderbreking van iets van 8 jaar. Stortte me toen op Nederlands spul in hO. Accent op de jaren '50. In overvloed verkrijgbaar. Toen én nu. Roco, Lima, Fleischmann, Hamo, Piko. En edelsmid Philotrain, natuurlijk. Niks mis met al die modellen. Elke klinknagel gereproduceerd; elke remschoen op schaal. En toch. Het zag er in mijn beleving niet uit. Schuif je 40, 50 harde – toen nog – Nederlandse guldens over de toonbank voor een rijtuig. Kom je thuis. Plempt de nieuwe aanwinst tussen de verzameling en wat blijkt? De kleur wijkt hopeloos af van die van andere rijtuigen. Zelfs een gerenommeerde fabrikant als Roco presteerde het om Nederlandse personenrijtuigen ('Plan D', voor de kenners) in drie, vier varianten blauw uit te leveren. Schaamteloos. Terwijl NS indertijd toch echt consequent één kleur voerde: Berlijns blauw.

Toen ik een jaar of tien geleden de verleiding van een LifeLike N-schaalocje niet kon weerstaan en me vervolgens met donderend geweld op Amerikaanse en Canadese verlokkingen stortte, liep ik tegen hetzelfde probleem aan. Het ziet er allemaal fantastisch uit, hoor. Daar niet van. Maar die kleuren. Driewerf drama. Huilen met de pet op. Kocht iets van 5 locjes van verschillende fabrikanten, kant en klaar in Boston&Maine-livrei. In 1:1? 'Maroon and gold': middelrood en goudgeel, ongeveer. Wat die verschillende fabrikanten presteerden? Paarsbruin. Donkerbruin. Roodbruin. Paarsig-rood. Een bont palet, dat zeker. Maar werkelijkheidsgetrouw? Voor geen centimeter.



B&M FT, hier helaas... of gelukkig in zwart-wit....

De laatste variant betrof een FT-set van Intermountain. B&M. Althans, dat hoop je dan. Toen die loc op het punt van verschijnen stond en de eerste foto's op het internet waren te zien, voelde ik al nattigheid. Roesterig bruin leek 'ie. Daarover maar eens even mijn beklag gedaan op het Atlas internetforum (Ken je dat? Moeite waard!). Ik moest – zo vond een aantal andere B&M-fanaten naar aanleiding van mijn jammerklacht – niet zeuren. De chef van Intermountain, Marty McGuirk, is immers én een New Englander én een

B&M-kenner. Plus een gekend modelspoorder, want oud-redacteur van ModelRailroader. Dus die kleurstelling van de FT? Kwam gegarandeerd vast wel goed. McGuirk weet wat 'ie doet. Niet bij voorbaat jammeren, daar aan de overzijde van de Grote Plas. Dat devies kreeg ik mee. Bestelde er vervolgens maar een. Op hoop van zegen. En wat bleek bij aankomst? Het ziet er weer niet uit. Prachtloc, hoor. Vrijstaande handgrepen. Her en der geëtsd messing. Loopt als een lier. Schitterende proporties. Maar vloekt ondertussen ongeremd als een ketter tussen al die andere, inmiddels door mij zelf in de juiste kleuren gespoten en gedecalde locs. Grrrrrrr.....

Ook die loc wacht vrees ik een behandeling in de isopropylalcohol. Om de roestbruine verflaag eraf te weken. Daarna onder de verfspuit door. Decals aanbrengen. Vervuilen. En in de enige echte juiste tooi de baan op. 129 Dollar legde ik voor het kleinood neer. Goed beschouwt geen cent teveel. Maar jammer, wat heet: schrijnend, dat je voor die pegels een loc krijgt voorgetoverd die er qua kleurstelling van geen kant uit ziet én waarin je dus nog flink wat energie en tijd moet investeren om het geval een echt schaalmodel te laten zijn.

Ik zal wel niet de enige zijn die tegen dit probleem aanloopt. Union Pacific-geel kent vast en zeker ook wel 5 tot 10 varianten. Burlington Northern-groen zal ongetwijfeld ook in minimaal zeven verschillende tinten over rails razen. PennCentral zwart? Tja, de uitzondering die de regel bevestigt. Mazzel, Nick... Foute boel, als het aan mij ligt. Een kwestie die om standaardisatie schreeuwt. Maar dat zal nog wel even op zich laten wachten. Deze roepende in de woestijn hanteert daarom voorlopig vrolijk de airbrush en Microscale decalsetjes om de zaak op orde te houden. In afwachting van betere, wat minder kleurrijke tijden ...
Paul Kremer

CONTRIBUTIE

Het nieuwe jaar is begonnen en hoewel geld niet mijn favoriete onderwerp binnen de club is, wil ik een ieder weer vragen om € 15,00 als contributie te storten op:

Gironummer 548064
t.n.v. L.E. Sodenkamp
te Haarlem
Onder vermelding van: PHLF

Zodoende blijven de kosten voor de o.a. de PH&LF website en overige kosten (o.a. porto Nieuwsbrief) voor mij dragelijk).

Bij voorbaat dank,
Lars-Erik Sodenkamp



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



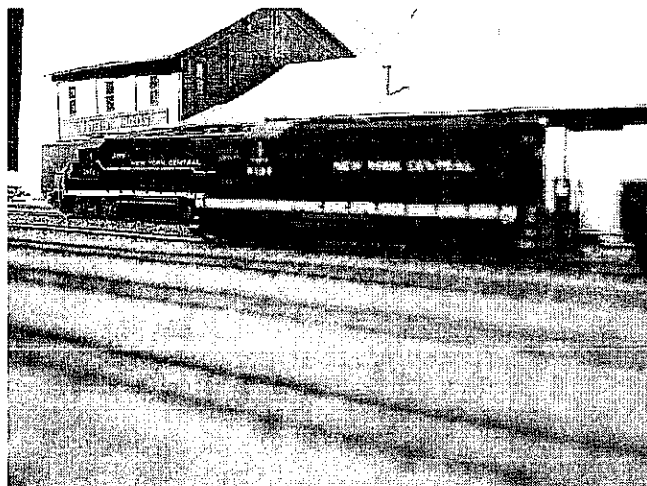
PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

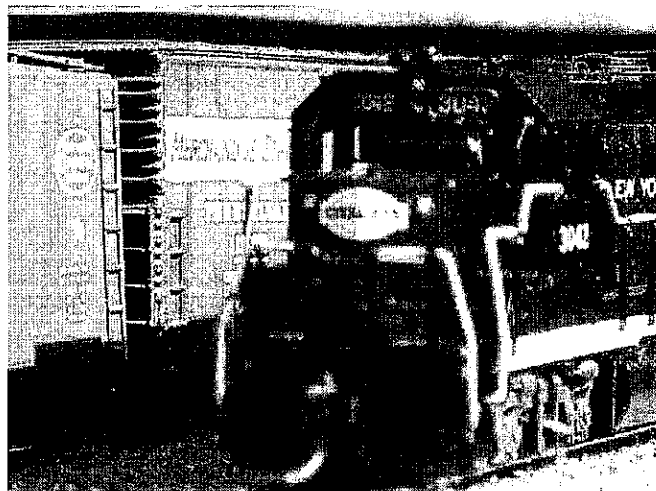
FOUNDED JULY 6 2001

ME-1

Het is een warme mei dag in 1966 als zojuist de nieuwe GP-40 van NYC met de nauwelijks oudere GP-20 is losgekoppeld van de ME-1. De ME-1 is een trein waarin staalplaat en staalrollen worden vervoerd van uit Jasper Steel Mifflin-works naar Eastbrook. Een deel is bestemd voor de nieuwe Jasper Steel Eastbrook-works en een ander deel voor klanten in de buurt. Zo worden de stalen meubelen van Bolderman & Sons gemaakt van dit staal. De trein bestaat voornamelijk uit zogenaamde gondola's.



De tractie voor deze trein wordt om beurten geleverd door NYC en PRR. Dit keer is het dus de NYC die meteen haar nieuwste diesels inzet. De GP-40 3042 is nog geen half jaar oud en is geleverd in november 1965. De loc zou uiteindelijk niet alleen het Penn Central tijd "overleven" maar ook ruime tijd in Conrail kleuren rondrijden. Hetzelfde geldt voor de GP-20 6103 die in juli 1961 aan NYC is geleverd. Tot voor kort werden door NYC en PRR de oude robuuste sharknoses ingezet. Maar inmiddels zijn de meeste reeds aan de kant gezet en ingeruild bij EMD, GE en ALCO.



WAYBILLS

Het is alweer 7 maanden geleden dat Lars-Erik en ik een bezoek hebben gebracht aan de "Summer Jamboree" in Merzig, Duitsland. Een van de in mijn ogen leuke dingen van deze dagen was om inspiratie op te doen en kennis te nemen van ideeën van anderen. Ik was zelf nogal onder de indruk van de losstaande baan (dus geen onderdeel van de grote modulebaan) 'Beer Creek' van Manfred Neurauter uit Oostenrijk.



Tweede van links Peter en derde van links Lars samen met Germantrakkers (vooraan met de camera is overigens Nscale Steve, of te wel Steve Wiedmer voor diegene die hem van het web kennen).

'Beer Creek' is een baan van ongeveer 4 x 1,5 meter en bestaat uit een zestal 'stations'. Landschappelijk is de baan vrij simpel: er is geen echt lijkend landschap! Voor iemand die - zoals ik - al blij zou zijn met twee linkerhanden is dit een uitkomst wat betreft landschapsbouw. De zes stations zijn gelegen aan een enkelsporig lijn die de stations verbindt.

Deze lijn gaat door een gesimplificeerd landschap dat geheel wit geschilderd is, en hier en daar enkele gestileerde tunnels kent. Er is enig hoogteverschil en spanten geven een quasi-vorm van een landschap weer. Je krijgt toch de indruk dat er zes afzonderlijke stations zijn, die ver uit elkaar liggen.

De afzonderlijke stations zijn niet meer dan een enkel omloopspoor en enkele aansluitsporen met elk een verzameling bedrijfsgebouwen. Meestal heeft zo'n station een viertal bedrijven met een aansluitspoor. Soms hebben twee bedrijven een gezamenlijk aansluitspoor. Eén van de stations is wat groter en kent ook een yard met een vijftal opstelsporen.

De gebouwen zijn simpele houten blokken, overigens wel enigszins in de vorm van het bedrijf. Zij hebben hun houten kleur behouden. Elk station wordt afzonderlijk bediend, zodat je in principe met meerdere mensen tegelijk kunt rijden c.q. rangeren. Waar het bij deze baan om gaat is het vervoeren van goederen met waybills.



THE PENNSYLVANIA



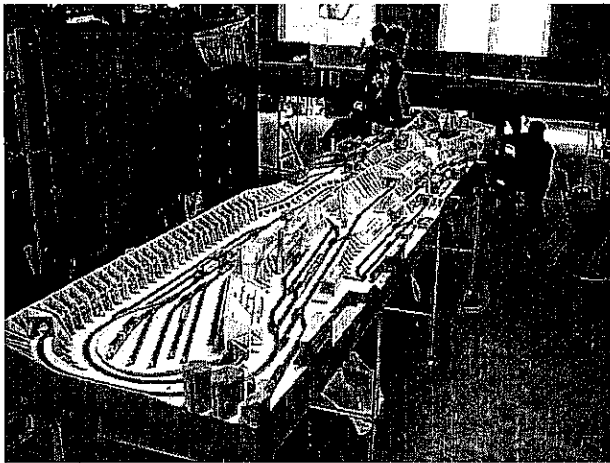
RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Het thema van 'Beer Creek' is, hoe kan het ook anders met zo'n naam: bier. Bij elk van de stations zijn bedrijven gevestigd die iets met bier te maken hebben. Dat begint vrij rudimentair met bijv. een energiebedrijf, waar kolen heen moeten, en bedrijven die de grondstoffen voor bier opslaan. Daar moeten wagons met mout en hop heen. Er zijn ook fabrieken waar de flessen worden vervaardigd, waar de etiketten worden gedrukt, kratten worden gemaakt etc.

Uiteindelijk moeten de grondstoffen, hulpstoffen en producten naar de brouwerij worden gebracht. Nadat het bier daar is gebrouwen, moet het vervoerd worden naar enkele groothandelsbedrijven. Afvalstoffen moeten ook weer weg. Ook gebroken flessen moeten weer terug naar de glasfabriek. Al met al kent deze baan daardoor ruim twintig 'toeleveranciers', een brouwerij en enkele afnemers. Dat levert dus een groot aantal bewegingen van goederenwagons op. En die worden 'op pad' gestuurd met waybills. Daartoe zijn de stations en al die verschillende bedrijven voorzien van een naam. Je weet dus naar welk station en naar welk bedrijf bij dat station jouw wagons heen moeten.



Hoe gaat het in z'n werk: de waybills bestaan uit een kartonnen kaartje ongeveer ter grootte van een speelkaart. Hierop is een doorzichtig stukje folie aan de onderkant en rechter zijkant geplakt, waarin ruimte is om een waybill erachter te schuiven. Het kartonnen kaartje zelf geeft aan

welke wagon het betreft. De wagon wordt geïdentificeerd door een omschrijving van de wagon (boxcar, hopper etc), de grootte van de wagon (bijv. 40'), de naam van de spoorwegmaatschappij waartoe de wagon behoort, en het nummer van de wagon. Achter het stukje blanco folie staat de bestemming als er geen waybills bij de wagon hoort. De wagon moet dan terug naar de yard.

Het rijden en rangeren bestaat eruit dat je voor de wagons die bij 'jouw' station staan waybills krijgt en de wagons daarom moet rangeren en – uiteindelijk – wegrijden naar het volgende station. Als je begint staat er meestal een trein met ongeveer vijf wagons die verdeeld moeten worden naar de aansluitsporen van de bedrijven, een en ander conform de waybill die bij de betreffende wagons hoort. Op de opstelsporen zelf staan meestal ook enkele wagons die weer weg moeten. Hiervoor reikt Manfred de opdrachten uit die achter het stukje folie worden geplaatst. De waybill geeft aan wat voor soort lading het is en van waar naar waar die lading vervoerd moet worden.

Omdat ieder station een eigen kleurcode heeft zijn de waybills van 'jouw' station makkelijk te herkennen, omdat de waybill in de rechterbovenhoek dezelfde kleurcode kent. Soms krijg je geen waybill en moet de wagon leeg terug naar de yard. Het gaat er dus om, om de aanwezige wagons gereed te maken voor vertrek en de zojuist aangekomen wagons bij de betreffende bedrijven op het opstelspoor te zetten. Als de volle wagon bij een van de bedrijven op het opstelspoor is geplaatst is de opdracht voor die wagon vervuld, en dient de waybill weer te worden ingeleverd. Bij elk station is dan ook een houdertje gemaakt voor de waybills van de afgeleverd wagons, en dus voltooid de opdrachten.



Op zich is dit gebruik van waybills dus al een leuk element. Je rijdt de wagons met een doel over de baan. Het tweede leuke element van deze baan is het rangeren zelf. Wat is namelijk het geval. Het aantal omloopsporen en de lengte daarvan is heel beperkt. Je moet dus telkens eerst goed nadenken in welke volgorde je de vertrekkende wagons van de opstelsporen moet weghalen, en de aankomende wagons er moet plaatsen. Dat is soms nog een heel gepuzzel! Het valt niet mee met een beperkt aantal sporen die ook betrekkelijk kort zijn een en ander in de goede volgorde af te wikkelen. En



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



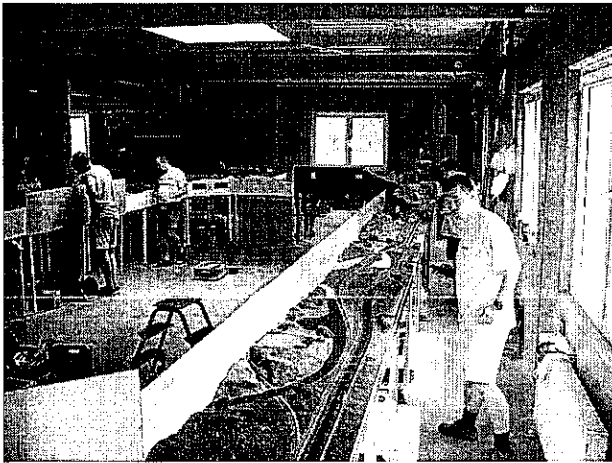
PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

je hebt maar één locomotief. Extra eis daarbij is voorts dat de obligate caboosse altijd achter aan de trein meegaat! Je begrijpt het al: als je niet goed oplet is je locomotief opgesloten op een opstelspoor of staat de caboosse aan de verkeerde kant. Of je blijkt met de verkeerde wagons in je voor vertrek gereedstaande trein te zitten. Dan moet je je rangeer werk weer overdoen.

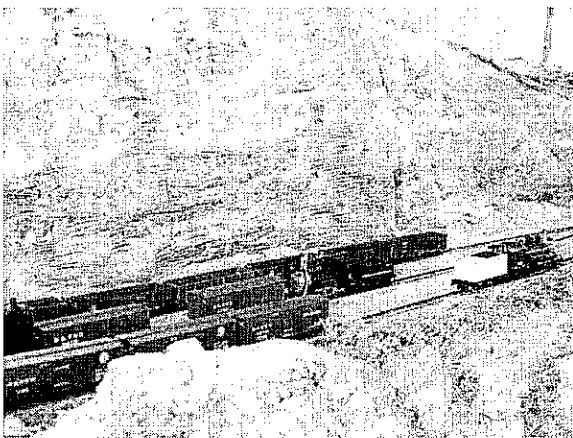
Zoals ik in het begin al schreef, ben ik zeer onder de indruk van deze baan, door enerzijds het gebruik van de waybills, en anderzijds het puzzelen met het rangeren. Ik heb dan ook een groot deel van de zondagmiddag aan deze baan besteed. Het gaf veel rijkplezier.



De Ntrak baan tijdens de Summer Jamboree

Ik weet dat James ooit eens een opzet voor het gebruik van waybills heeft gemaakt. Op een van de vorige dagen in Huizen kan ik mij herinneren hiervan iets gezien te hebben. Rekening houdend met het feit dat de meeste wel een of enkele aansluitsporen voor bedrijven hebben, zou het leuk zijn aan het gebruik van waybills een volgende keer wat meer aandacht te besteden. 'Beer Creek' heeft mij hiervoor in ieder geval zeer geïnspireerd. Jammer alleen dat uitgerekend ik geen aansluitsporen op mijn module heb!

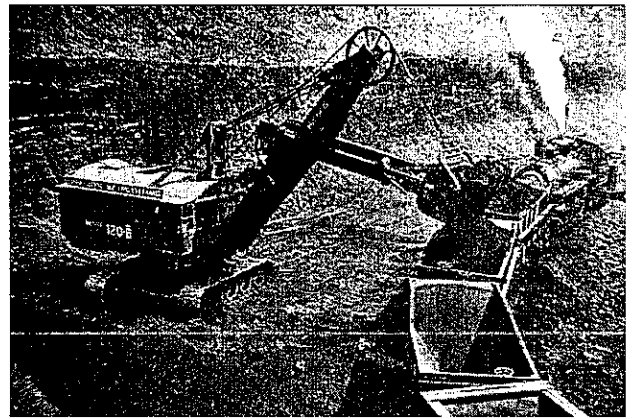
Peter Sodenkamp



Nn3 op een Oostenrijkse Ntrak module

THE MAKING OF 'TURNTOWN MINING' (PART ONE)

Na een jaar diverse klusjes in en om het huis te hebben gedaan is er eindelijk tijd voor iets anders; Modelspoor!!! Een module bouwen, samen met Joey. Ook hier kwam helaas weer het een en ander tussen. Nu, enkele weken later, zijn we toch echt begonnen met het in elkaar zetten van mijn eerste modulebak. Dit ging niet gemakkelijk gezien het feit ik mij zeer slecht kon bewegen, maar toen deze op poten stond gaf dit wel zijn voldoening.



Nu kunnen we beginnen met module twee, maar dit stagneerde ook weer enigszins door een zeer eigenwijze rug. Dus dan maar weer even iets anders; me suf zoeken op het internet naar bruikbare foto's en evt. andere materialen. Ook heb ik al wat piepschuim ervaringen opgedaan d.m.v. div. gaten en bulten in op mijn module te realiseren. Ik had eerder al div. voertuigen (machines) besteld bij Harlaar te Badhoevedorp. En eindelijk: daar ging de telefoon en dus ging ik met enig kunst en vliegwerk naar Harlaar. Ik was er toch dus werd er direct ook het benodigde rails ingeslagen om vier sporen breed te kunnen gaan werken. Nu staan wij (Joey en ik) alweer te popelen om met de bouw van module twee te beginnen. Dus hopelijk wordt de bouwstop nog binnen enkele dagen opgeheven.

Rob Draaisma

WISSEL VERBETERINGSPROGRAMMA

Tijdens Rail bleken de wissels de zwakste schakel in de modulebaan. Op de volgende twee sites is daar al een oplossing voor bedacht, enerzijds om een betere stroomgeleiding te krijgen http://www.america-n.de/Tipps/Pecos_umbauen/Peco.htm en anderzijds de mechanische wisselaandrijving die ik o.a. in Barnesboro wil toepassen <http://www.america-n.de/Tipps/Weichenantrieb/Weichenantrieb.htm>. Alles is weliswaar in het Duits maar de foto's spreken voor zich :-)

Hans Sodenkamp

Snap niet helemaal waarom hij die rails bij de frog heeft door gesneden. Is het om shorts te voorkomen als een loc ontspoord? Met DCC sluit de booster toch meteen af dus



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

denk niet dat het nodig is. Wel een mooi switch systeem. Ik vind de slide switch systeem dat een paar maanden geleden in MR stond ook wel mooi en misschien wat eenvoudiger. Ik wilde dat ik dit zelf gelijk gedaan had in plaats van die elektronische dingen. Live and learn I guess :-).
groetjes van *Digiboy James*

En voor tips in een taal die ik ook begrijp ;-) overigens verder ook een hele nuttige site.
<http://www.wiringfordcc.com/switches.htm>

Er moet ook een manier zijn om die wissels te perfectioneren zonder ze van de baan te moeten slopen hoop ik... dat is de enige manier om aan de onderkant die draadjes door te krijgen. Overigens zijn voor dcc de insulfrogs nog beter geschikt... die komen dus op de 2e module wat mij betreft! Even kijken wat dat voor gevolgen heeft voor analoog rijden op de eerste 2 sporen.
Grtn uut Grun mensen! *Nick Meertens*

NOG MEER DIGITALE INFO.....

Van de Ntrak Yahoo discussiegroep:

Hi Folks: The NTRAKDCCSIG has been evolving a set of Recommended Practices (RPs) for the wiring of NTRAK modules for DCC. These RPs have been published at

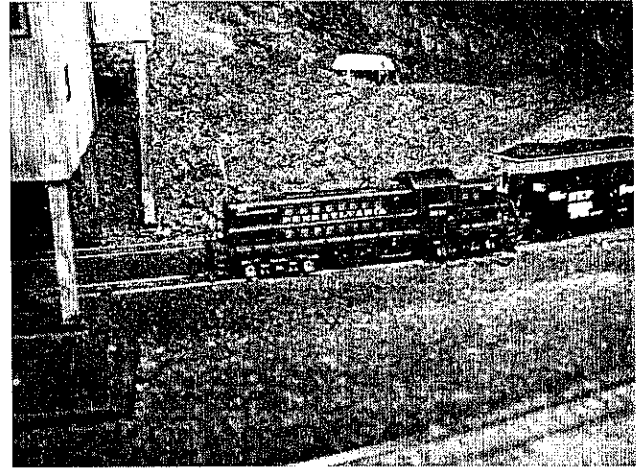
<http://trainweb.org/nrmrc/dcc/ntrakdcccstd.html>

The intent is that new NTRAK module construction and any major upgrades to existing NTRAK modules would follow these RPs. Please review the RPs and let us know if you have any comments or suggestions.
Regards, John Wallis, Moderator, NTRAKDCCSIG list.

BARNESBORO

Ik heb onlangs een kaartje uitgeprint van het plaatsje Barnesboro om te kijken waar nu precies de mijn ligt die ik nabouw. Dat bracht mij tot een aantal leuke wetenswaardigheden. Ik heb ooit voor deze plaats gekozen omdat in de bekende Pennsy Diesel Years 4 (PDY4) een leuke foto van een kolenmijn stond, Barney & Tucker. Toch is er meer aan de hand met Barnesboro.

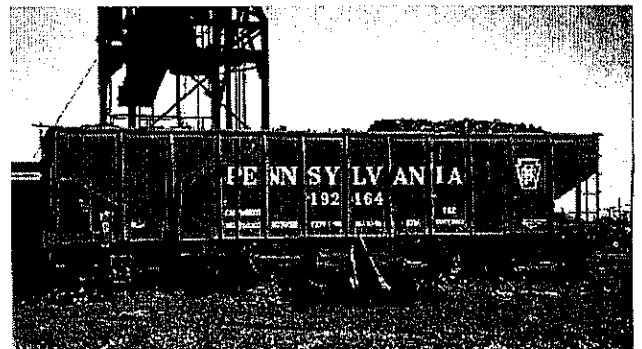
Allereerst was dit het belangrijkste kolengebied ten oosten van de Mississippi. Daardoor was er veel kolenverkeer in die regio. Ten tweede dus, betekende dit lange kolentreinen wat altijd een leuk spoorthema. Als derde punt komen de locs voor deze treinen aanbod. De trekkracht hiervoor werd in de jaren 50'ig en 60'ig veelal gekozen voor de wat (kwalitatief) mindere diesels zoals Sharknoses en Trainmasters :-). Dan is er nog een vierde punt. Het gebied werd ontsloten door zowel de PRR als ook NYC! De zogenaamde "Susquehanna secondary track" werd door beide maatschappijen gebruikt. Ik denk er nu over om dat als een toekomstig oNtrak thema te gebruiken.



Dan is het als laatste en ook het meest curieuze punt, namelijk zaterdag 28 september 1996. Dat is namelijk de dag dat Sandra en ik door..... Barnesboro reden! Gek hé, dat ik daar nu pas achter kom. Ik zie in mijn aantekeningen dat ik gestopt ben in Burnside, een gehucht dat 11 mijl ten noorden van Barnesboro ligt. Daar hadden we een korte pauze. Ik ben kort daarna nog gestopt om een foto te maken van een huis met tuin.... kan mogelijk in Barnesboro zijn. Grappig niet.
Hans Sodenkamp

OLD TRACK

Van de zomer heb ik wederom een serie van 12 H21g hoppers (fabrikant Bowser) van de Pennsylvania RR gekocht waardoor ik nu totaal 24 stuks van dit type heb. Dit lijkt veel maar de Pennsylvania RR had een grote vloot van maar liefst 6.839 van deze H21g hoppers. Het begon allemaal in 1909 met de H21 hoppers die uiteindelijk zou leiden tot een serie van meer dan 34.000 hoppers! Menig Spoorwegmaatschappij had niet eens zoveel (goederen)wagons.



Naar mate de H21 vloot verouderde begon de PRR aan uitgebreide verbouwingen en modificatie uit te voeren waardoor vele subversies ontstonden. Zo begon men rond 1922 met het vervangen van de 50tons draaistellen door 70tons draaistellen waarmee de H21a klasse ontstond. Ook zijn tussen 1926 en 1948 de meeste hoppers verbouwd om



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

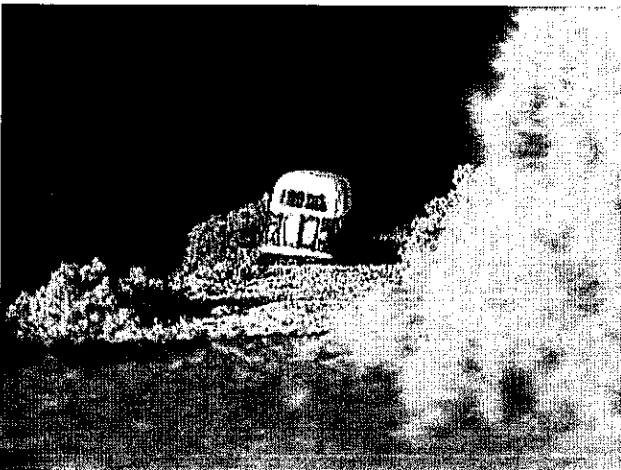
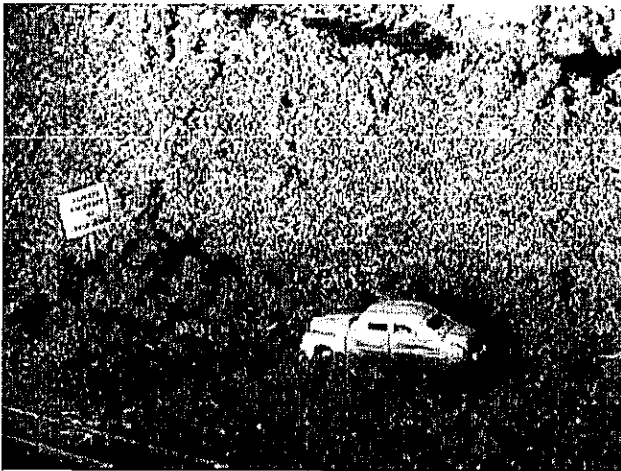
"The Nitrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

de capaciteit te vergroten. Vanaf 1957 werden gaande weg de hoppers omgeschilderd in het zwart. Door de vele verbouwingen en de grote aantallen waren in 1970 nog zo'n 3.000 van deze hoppers in gebruik.
Hans Sodenkamp

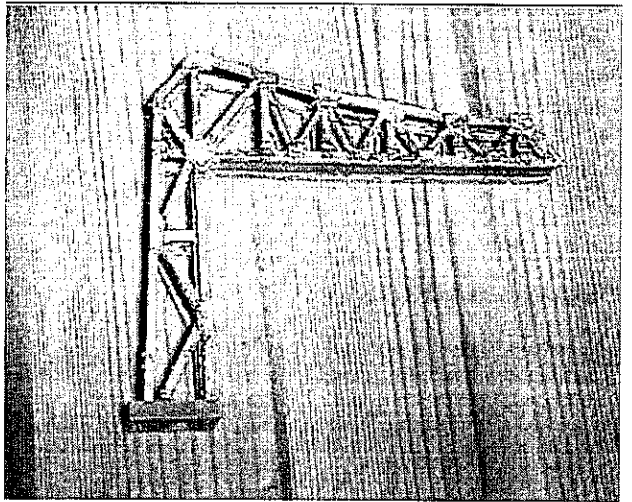
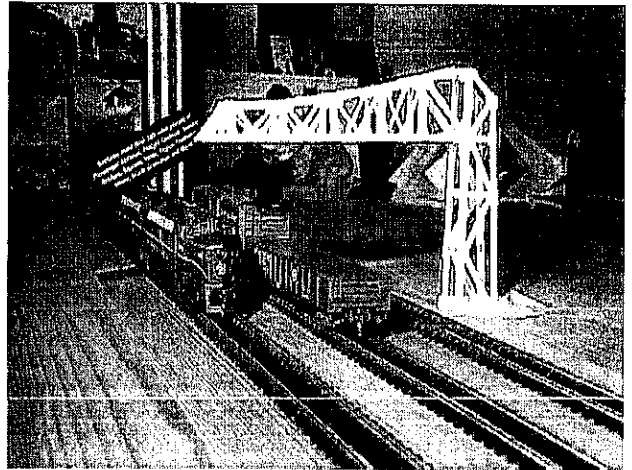
OP WEG NAAR BARNESBORO

Op een rustige zondagochtend was ik al vroeg op pad op weg naar Barnesboro. Ik moest tijdens het rijden af en toe oppassen niet verblind te worden door de laag staande zon. Het wegdek was hier en daar bijzonder slecht. Op een bepaald moment sloeg ik af om even naar het treinverkeer op de naast liggende spoorlijn te kunnen zien. Helaas kwam ik het bord "Private property no trespassing" tegen. Hoewel ik hier vandaan wel het spoor kon zien was ik blijklaar op het verkeerde moment want er reed niets. Na een half uur maar weer omgekeerd en mijn weg naar Barnesboro vervolgt.



NYC SIGNAL BRIDGE

Al een tijdje heb ik verlekkerd zitten kijken naar een NYC (!) signal bridge. Ik kon het niet laten en ben aan het tekenen gegaan. Nadat ik een zakje hoekprofieltjes had gekocht, was eerst nog van plan om het geheel in messing uit te voeren maar vond geen profielen die fijn genoeg waren, ben ik aan de slag gegaan. In slechts twee avondjes heb ik de zaak in elkaar gezet.



Het is mijn bedoeling deze seinbrug op de Cuyahoga module te plaatsen waar de hoofdlijn de oNetrak kruist. Later wil ik gaan experimenteren met LED's voor de seinen. Dat lijkt mij een prachtig gezicht voor een volgende beurs...

Hans Sodenkamp



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

DE WEBPAGE TOP 18 ALLERTIJDEN

In navolging van alle popmuziek top-tigs aan het eind van ieder jaar hierbij de PHLF webpagina top 18 allertijden 2003 ©

Webpagina per jaar	2003	2002	2001
Amerikaans N-spoor	1	1	1
Foto's modelbaan	2	2	2
Foto's US Spoorwegen	3	3	-
Ntrak modules	4	4	3
Meetings	5	6	-
NYC	6	5	5
CN	7	17	-
Tjark	8	9	-
Mifflin	9	7	4
N projecten	10	11	-
US Links	11	8	6
Sleepy Hollow	12	10	-
Barnsboro	13	18	-
CP	14	12	9
Cuyahoga	15	15	-
UP	16	13	10
Freek	17	14	8
Oproep	18	16	7

De opvallendste stijgers en zakkers: de CN pagina van James is met superstip gestegen van 17 naar 7, Barnesboro van Hans is de volgende snelle stijger. De verwachte stijgers voor 2004 zijn de UP pagina van Peter, Sleepy Hollow van Nick en de Cuyahoga pagina.

De verwachte nieuwe binnenkomer als klapper van het jaar wordt zeer waarschijnlijk Turnersmine/Turntown van Rob, de nieuwe alarmschijf waar veel van wordt verwacht is de oNtrak modulepagina van Mathieu.

THE PH&LF GUESTBOOK

Soms krijgen wij reacties in onze gastenboek op het internet, hierbij de laatste reacties:

18 december 2003: interessante pagina's met foto's van een mooie baan. Mooi werk! *Wilko*

19 november 2003: hallo mannen, het was leuk jullie weer te zien in Leiden. Er is veel vordering in de scenery van de modules te zien. Goed werk! Wat mij vooral opviel was het enorme aandeel van Nscale op de beurs. Werkelijk verbluffend! Ik denk zeker de helft van alle banen. "Wij hebben de toekomst jongens"! vr groet, *Jan*

7 oktober 2003: Hi over there, keep up the good work .I'm also Usa-modelroader in N and Ho scale .My roadnames are Wisconsin Central and Conrail. Your layout are very realistic.I love it, i give you number 10,5 for realistic buildings,scenery and trains.Now i'm building 1m x 1,5m layout called :Absolutly Minimum Railroad, you can see it on the 7th and 8th of February 2004 in Breda Mencia De Mendoza

Highschool in Holland.I wish you and your club good luck and succes with great ideas!! Greetings *AJFW van der Donk*

6 oktober 2003: I really enjoy your website, even though I have a G scale layout. It also helps me reading dutch. I was born in theHaque and spoke dutch for 16 years. Keep up the good work. *Michael Eugster*

E-MAIL REACTIES

25 november 2003: Hi, I found out about your site from my brother in law who lives in Taganrog, Ru. It is very interesting the N gauge modules. The detail is very good and the ideas you that you have used are great as well. I wish our web site could be as good as yours. I am part of the TTOS(Toy Train Operating Society) here in America, we also have train modules that we setup in shopping malls, conventions and hospitals. We run O gauge type trains and cannot build the exact type of detail that can be done as with the N gauge type trains. I am curious, with your modules construction are the actual structures and wiring built to the same code? This is so that all the modules can be assembled easily? In our club all the modules are built to a electrical code and structure code. This allows members from different divisions or cities to attach easily to one big modular display. It also allows each module owner to build what ever scene they wish on their module. Our largest display was at a convention here in Albuquerque, NM, USA where we had 30 feet by 24 feet of O gauge modular display. It was a great time. I look forward to hearing from you.

Tim

2 juli 2003: It was great to hear from you, too. It is such a small world in the technology and information era. As you suspected, I am an American. I hail from Belmont, Michigan - a suburb of Grand Rapids (which is about half way between Detroit and Chicago). All eight of my great-grandparents and one of my grandparents were born in The Netherlands. There is a large Dutch-heritage community in the area (there are more than 500 DeVries listings in our local telephone directory) and, less than thirty miles west of us are the cities of Holland and Zeeland (Michigan).

I model a portion of the B&O which connects the industrial city of Pittsburgh with the port cities of Buffalo (Lake Erie) and Rochester (Lake Ontario). My main interest is in the mid-late 1950's and I plan to use about four steam locomotives (for 1955 scenarios) and 36 diesels - mostly EMD. I have been researching the western New York and western Pennsylvania areas for 30 years.

I have been active in the hobby manufacturing business, too. The Atlas/Kato SD-7/SD-9 project (of 1990) was one that I campaigned for and the Life-Like SW-9 switchers carry B&O numbers 599 and 602 - the two that served western New York. I provided the artwork for Micro-Trains #56310 rib-side hopper (B&O # 324759) and the recent #105030 fixed-end gondola (B&O #264000) as well as commissioning four M-T Special-Run two-bay hopper car projects in 1999 and 2000 (some 1,352 cars were produced with, unfortunately, my



THE PENNSYLVANIA



RAILROAD COMPANY



PH & LF RAILROAD ASSOCIATION ©

"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

name in the upper left corner - see the attached artwork for three of the projects). As you can see, I am passionate about my modeling.



Baltimore & Ohio Class N-35A 50 Ton Open Hopper Cars -- special limited edition!

B&O ordered their first group of 2000 offset hoppers in 1940. The Class N-35A's were introduced in 1944 with a 1000 car order, followed by additional orders of 1000 in 1945, 2000 in 1946 and groups of 3000 and 4000 in 1947 -- a total of some 11,000 cars on their roster. Many of these cars remained in service well into the 1960's. These are being offered as a shrink-wrapped 3 pack, with individual road numbers.



Baltimore & Ohio Class N-44 50 Ton Open Hopper Cars -- special limited edition!

The N-44 hoppers were built in the B&O's own DuBois, Pennsylvania shops during 1956-57 and 1959-60. Hopper cars rolled off the assembly line at the rate of 10 cars every eight hours. A total of 3,300 were built in this series--which have the distinction of being the last grouping of twin-bay open hoppers bought by B&O. They sport the 24" "Billboard" B&O logo. These cars are being offered as a shrink-wrapped 3 pack, with individual road numbers.



Baltimore & Ohio Class N-17/N-17B Ton Open Hopper Cars -- special limited edition!

Unlike the 2 previous B&O Special Run cars which were offset side, this is a rib-sided hopper (which may not show up clearly in the photo above). The N-17 hoppers were based on a USRA design, with 2,900 cars in this B&O series. They sport the billboard paint scheme, first applied in January, 1953. The N-17B car in the set is a former Buffalo, Rochester & Pittsburgh Ry. hopper car. These cars are being offered as a shrink-wrapped 3 pack, with individual road numbers

I don't have a website and the pictures would be premature (my thirty years of researching through a truckload of B&O 1946-1960's-era Buffalo Division documents has delayed

completion of my layout). I keep adding the necessary rolling stock and structures so, someday, I can get the job done.

Perhaps I can be of some help to you or your brothers or the German fellow who's modeling the B&O. Please keep in touch.

Brian DeVries

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 achtergrond plaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- Standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachten groen")

THE CABOOSE



Het eind van de nieuwsbrief is weer bereikt. Sinds de voorgaande Nieuwsbrief is er weer veel gebouwd en gebeurd. Gezien de plannen die er zijn en de mogelijkheden van rijdagen en eventuele beurzen is er in 2004 ook weer veel te beleven en zijn er legio mogelijkheden om digitaal met waybills in de weer te gaan waarbij open pitmijnen, kolenmijnen, industriegebieden, havens, houtzagerijen en berggebieden bezocht en doorkruist worden.

Bovenstaande zal weer voldoende stof leveren voor een volgende nieuwsbrief. Tot de volgende meeting en ik wacht nu al weer in spanning wat voor verrassingen deze meetings zullen opleveren.

Veel plezier met deze leuke hobby!!

Groetjes,

Lars-Erik