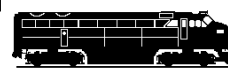




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 6 Nummer 15 december 2006

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bericht van de roerganger: Vernieuwde PH&LF-site	1
Old Track : Jawn Henry	2
The Atlantic & Pacific RR: Amerika in Z-schaal	3
Speciale GE-diesels in Tibet	4
Roberval & Saguenay	6
De "Baie" in model	6
Met de PH&LF RRA 2006 door	7
De PH&LF-fotogalerij	9
Pass Exchange	10
PH&LF Guidelines	10
Contributie	11
The caboose	11

## THE DEPOT



Begin dit jaar stelde Mathieu voor om 6 nieuwsbrieven te maken. Dat leek mij rijkelijk veel maar wat schetst mijn

verbazing.... Daar is hij dan, de zesde nieuwsbrief van dit jaar! Naast allerlei boeiende artikelen wil ik iedereen nog even op één essentieel jaarlijks terugkerend item wijzen, namelijk de contributie. Vergeet deze nu NIET over te maken. Het is een gering bedrag maar essentieel voor de kleine onkosten die we als club maken. Met name voor wat betreft onze website. Doen dus!!! Tot slot wens ik iedereen veel leesplezier, prettige kerstdagen en gelukkig nieuw jaar toe.

Hans Sodenkamp

## BERICHT VAN DE ROERGANGER: VERNIEUWDE PH&LF-SITE

Zoals wellicht al bekend en/of gezien, is de website van de PH&LF vernieuwd. Een aantal pagina's dient nog te worden aangemaakt maar de structuur staat. Waarom is de site vernieuwd? De huidige site dateert van het begin, juli 2001, waarbij door de jaren heen wel een aantal optische zaken zijn gewijzigd. Het laatste jaar is er voor mij weinig tijd geweest om aan de site te werken en soms ook weinig zin. Mijn thuis-PC

begint op te raken en is soms erg traag bij het maken van pagina's met vele foto's. Tevens was door de jaren heen de serverruimte die ik bij de provider heb behoorlijk volgelopen en was de limiet aan ruimte ruim overschreden. Begin december kreeg ik een mail van de provider dat ik de gebruikte ruimte binnen twee weken moest beperken. Dit was voor mij een prima startschot om nu eindelijk eens mijn plannen voor een vernieuwde site ten uitvoer te brengen, zeker gezien ook het feit dat ik nu privé meer tijd heb.



De volgende ingrediënten voor de nieuwe site zijn voor mij belangrijk:

- Makkelijker te onderhouden
- Overzichtelijker
- Qua foto's meer kwaliteit dan kwantiteit
- Nieuwe pagina's met alle nieuwe modules
- Pagina met niet meer bestaande modules
- Wijziging teller in verband met irritante pop-up reclame
- Pagina's dienen sneller zichtbaar te zijn
- Totaal dient de site minder MB's in beslag te nemen dan voorheen
- Individuele pagina's van leden bij eigen provider een plek geven binnen de PH&LF site.

Het laatste punt geeft een ieder de mogelijkheid om de pagina zelf te updaten en te onderhouden. Dit is niet alleen voor mij makkelijker maar voor ieder lid die deze mogelijkheid heeft ook veel interessanter. Voor de site betekent dit veel regelmatigere updates dan nu het geval is, dus voor de sitebezoeker weer interessanter.



Indien je zelf een pagina hebt ontvang ik graag de url van deze pagina zodat ik deze binnen de PH&LF-site kan linken. Een belangrijke voorwaarde voor een eigen pagina is echter dat deze uiteraard over de eigen module gaat en dat de pagina geen eigen header en menu heeft (zie pagina Johannes over San Juan Alto Arena als voorbeeld hoe het gewent is). Per module(set) graag 1 pagina.



Overigens is het wel een pre dat de pagina bij een beeldscherm breedte van 1024 pixels geen horizontale schuifbalk heeft.

Bij voorkeur is de pagina tweetalig, Nederlands en Engels, dit is echter geen must. Links de Nederlandse taal, rechts de Engelse taal.

Indien er hulp nodig is bij het maken van een eigen pagina dan hoor ik het graag.

Uiteraard sta ik open voor verdere suggesties en ideeën voor de site. Zolang het maar in mijn beperkte webcapaciteiten past ☺.

Ik hoop dat een ieder zich kan vinden in de nieuwe site en zie uit naar alle nieuwtjes die hier weer op gepresenteerd kunnen worden.....

Lars-Erik Sodenkamp

## OLD TRACK : JAWN HENRY

Op het fameuze forum staan af en toe heel bijzondere creaties. Eén daarvan is de stoomturbine-electrische loc "Jawn Henry<sup>1</sup>" van de Norfolk & Western. Jawn is

<sup>1</sup> Jawn Henry is, volgens de legende, de naam van een spoorwegaarbeider die het opnam tegen een stoomhamer en daarvan won maar kort daarna overleed.

gebouwd in 1954 door Westinghouse Electric en de ketelbouwer Babcock & Wilcox. De loc produceert 4500pk en rijdt op vier drie-assige motordraaistellen en is circa 370 ton zwaar.



Opmerkelijk is dat de kolenbunker voor de cabine van de loc is gesitueerd. Achter hangt een losse watertender die ontkoppeld kan worden om het geheel op de 115ft. lange draaischijven van de N&W te kunnen keren.



Na wat kinderziektes bleek de Jawn succesvol te zijn. Hij kon meer tonnage aan dan de bekende N&W Y6 2-8-8-2 en gebruikte minder kolen en water bij lage snelheden. De N&W had belangstelling voor een hele vloot van deze locs alleen de kosten voor een enkele loc lagen nogal hoog. Om de prijs omlaag te krijgen zou men meer locs moeten bouwen dan de N&W nodig had. Echter, geen enkele andere maatschappij had belangstelling omdat zij al overgeschakeld waren op diesellocs. Daardoor bleef de Jawn Henry een éénling en werd helaas in 1957 gesloopt.

Hans Sodenkamp





## THE ATLANTIC & PACIFIC RR: AMERIKA IN Z-SCHAAL

Je ziet het niet zo vaak in Nederland: Z-schaal modelbanen naar Amerikaans voorbeeld. Sowieso is Z-geen grote schaal in ons land, en als je al iets tegenkomt is het naar Duits voorbeeld, en oogt het weinig realistisch of - in goed Nederlands - weinig 'prototypical'.

Ik was echter toch wel nieuwsgierig naar de eventuele mogelijkheden om een gedetailleerde en realistische modelbaan te bouwen in dit obscure schaalte. Ik startte enkele jaren geleden dan ook met een beginset van Märklin en een piepklein modelbaantje. Helaas bleek het sporenplan wel erg krap, en besloot ik een 'end-to-end'-baan in modules te maken. Maar ook dit werd een teleurstelling: Z-schaal is nou eenmaal niet zo geschikt voor rangeren, en de module-aansluitingen luisteren wel erg nauw.....

Kortom: ik deed een derde poging. Uitgangspunt was dat treinen ongestoord moesten kunnen rijden, dus het sporenplan zou uit een ovaal bestaan. Daarnaast wilde



ik toch nog wel wat mogelijkheden om te rangeren. Om het 'rondjesrijden' wat te maskeren, besloot ik dat over de lengte van de modelbaan een berg kwam te liggen die de modelbaan in tweeën zou splitsen. Elke helft zou dan een apart thema krijgen.

Het resultaat is de Atlantic & Pacific Railroad: een samenwerkingsverband van

de Pennsylvania RR, de Burlington Route en Northern Pacific. Jawel, eindelijk is er een rechtstreekse verbinding tussen de oostkust en de westkust! Aan de ene kant van de modelbaan zie je een berggebied dat is geïnspireerd op de Appalachian Mountains, en aan de andere kant tref je de Rocky Mountains aan in de staat Montana. De modelbaan meet 150x50 cm.

De oostelijke helft is in een vergevorderd stadium. De bebouwing bestaat uit een depot, een kolenmijn, een woonhuis en enkele fabrieken. De dubbelsporige hoofdlijn kruist de berggrivier op twee aparte bruggen, waarvan eentje ooit door Petra is gemaakt voor een niet meer bestaande Nederlandse N-schaalbaan.



De westelijke helft beschikt op dit moment over twee fabriekjes, een grain elevator, een perron en een olieopslag. De rotsen zijn geelbruin van kleur en de scenery komt wat 'zanderiger' over dan de groene oostelijke helft van de modelbaan.



De gebouwen zijn deels bouw pakketjes of kant-en-klare Märklin-gietsels, en deels scratchbuilt (zoals de kolenmijn en de grain elevator). Zoals bij mij gebruikelijk bestaat de ondergrond praktisch geheel uit DAS-klei: rotsen, wegen, de rivier, alles is van klei gemaakt!

Het railmateriaal is van Märklin en Peco. Sinds kort is er ook rails van Mirco-Trains op de markt, maar helaas voor mij brachten ze deze rails pas uit toen ik mijn sporen al had vastgezet.....

Het materieel is van Märklin. Daar ben ik achteraf niet echt gelukkig mee, omdat Märklin het heeft nagelaten om goede modellen te maken: de trucks staan verkeerd, koppelingen zien er niet uit, modellen zijn niet prototypical..... Micro-Trains maakt veel betere (en goedkopere!) modellen, maar helaas is de verkrijgbaarheid in Nederland erg slecht. Ik zou in ieder geval wel de Märklinkoppelingen kunnen vervangen door de klauwkoppeling van Micro-Trains, maar dat is geen simpel klusje, dus ik laat die grote haken maar zitten..... Overigens gaf Micro-Trains nog geen goede



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

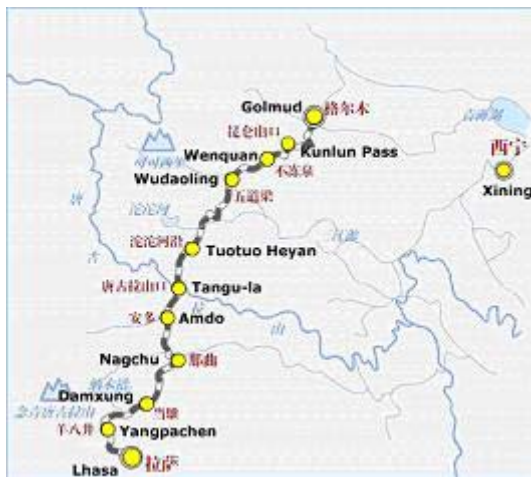
locjes uit toen ik met Z-schaal startte, dus ik had destijds ook niet echt een keus.

Op mijn verlanglijst staat nog een GP35 of een GP9 van Micro-Trains. Dan heb ik mijn eerste diesel en kan ik gaan rangeren! Tevens is er een New Haven boxcar te koop, en die zou ik maar wat graag willen hebben!

*Mathieu Hamelers*

## SPECIALE GE-DIESELS IN TIBET

Dit jaar hebben we een reis door China en Tibet gemaakt. De reis startte in Beijing en eindigde in Hong Kong. Het was geen speciale treinenvakantie. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Het eerste stuk van de reis hebben we met de trein gedaan en tenslotte in Hong Kong veel gebruik gemaakt van tram, metro en trein. Sinds een half jaar kan je per trein in Beijing (Peking) instappen en uitstappen in Lhasa, Tibet. Hiervoor hebben de Chinezen veel geïnvesteerd en is het project op vele fronten goed voor het Guinness book of records.



In Beijing werden we begeleid door onze gids naar het station. Het geeft de indruk van een vliegveld. De ingang en uitgang zijn op verschillende verdiepingen zodat de reizigersstromen elkaar niet hinderen. De borden van de sporen brachten ons eerst naar een wachtruimte met veel winkeltjes. Net als bij een vliegveld mag je alleen op vertoon van je kaartje de perrons betreden, vanaf 15 minuten voor vertrek. Wij hebben echter alleen de nachttrein naar Tanyuan genomen. De zogenaamde soft sleeper bedden zijn aangenaam, maar met een gemiddelde buitentemperatuur van 30 graden en alleen een fan toch wel klam. In Tanyuan hebben we een uur op het stationsplein gewacht op een gids. Foutje van het

reisburo CITS. Ook hadden ze geen treinkaartje geregeld voor de 2<sup>e</sup> nachtrit. Dus hebben wij de volgende dag China vanaf de weg en uit de lucht bekeken. Via Xian en Chengdu naar Lhasa gevlogen.

Als we het hadden gepland, dan hadden we vanuit Beijing (Peking) een treinreis van 48 uur kunnen maken, via Golmud naar Lhasa. De reisafstand is ca. 4000 km. Het kost een chinees omgerekend 126 euro, als hij een visum heeft. De Chinezen zijn trots op de nieuwe spoorlijn, vanwege de technische hoogstandjes. De 1142 km aftakking naar Lhasa is door 30.000 mensen aangelegd in ongeveer 5 jaar.

De bevroren grond en het berglandschap maken dat de spoorlijn veel viaducten, bruggen en tunnels kent. Het hoogste punt van de lijn is 5068 meter bij het station van Tanggula. Het is hiermee de hoogste spoorlijn ter wereld. Het eindstation Lhasa ligt op zo'n 3500 meter. De spoorlijn heeft bijna 4 miljard Euro gekost. De treinen rijden nu al, maar op 1 juli 2007 zal na een jaar testen de treinreis formeel geopend worden. Dit jaar wordt de baan en het materieel getest. De ijle lucht maakt het voor mens en machine lastig. De snelheid varieert tussen de 100 en 120 km/uur.



De eerste dag in Tibet wordt je aangeraden door de gids niets anders te doen dan water drinken en rusten. Je voelt je gelijk uitgeput als je de trap neemt in plaats van de lift. Het zuurstof gehalte is 20% lager door de grote hoogte. Dat geeft een onbestemd gevoel in je hoofd, maar na een paar dagen heeft je bloed meer rode bloedlichaampjes aangemaakt. Als gasten zich niet lekker voelen dan heeft elk hotel met zuurstof verrijkte luchtflessen beschikbaar. De grote hoogte van 5000 meter tijdens de treinreis naar Lhasa zorgt ook in de trein voor veel ongemakken. Er is een arts aanwezig voor noodgevallen.

Dat treinen ook last van hebben van een laag zuurstofgehalte op grote hoogte is al lang bekend,





bijvoorbeeld in de Andes en Noord India. Stoomlocomotieven echter minder dan dieselmotoren met turbo's. Voor de nieuwe route naar Lhasa heeft China daarom ook in het buitenland speciale locomotieven besteld waarvan de dieselmotor ook goed functioneert op 5000 meter boven zeeniveau.



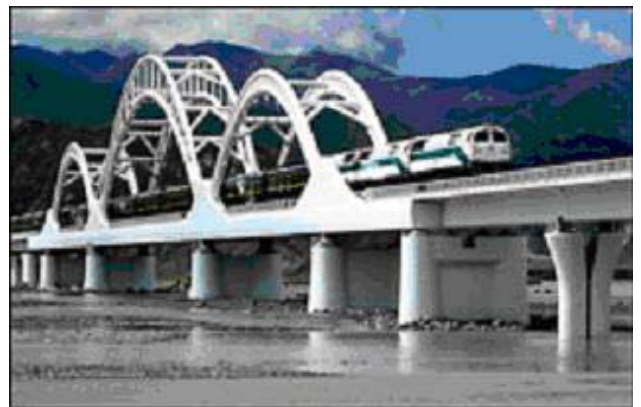
China heeft in de Verenigde Staten 78 locomotieven van GE (General Electric, Erie Pennsylvania) gekocht die ook op grote hoogte functioneren. Deze zullen zowel voor de passagierstreinen als de goederentreinen worden ingezet. De locs zijn van het type C38ACHe en hebben een vermogen van 3800 pk bij een gewicht van 138 ton. De wielstellen zijn gemaakt door het Australische bedrijf United Goninan in Taree (NSW). De asdruk is 28 ton.

Enkele prototypes zijn in de Verenigde Staten uitgebreid getest op het spoor nabij de Moffattunnel ten westen van Denver, op een hoogte van ca. 2800 meter boven zeeniveau.



De speciale locs nemen in Golmud de taak over van de normale locs. De 1142 km lange route naar Lhasa gaat voor ruim 900 km boven de 4000 meter. Om deze reden draagt de bemanning tijdens de gehele rit zuurstof maskers.

De passagiersrijtuigen voor deze route zijn speciaal gemaakt door het Canadese bedrijf Bombardier, en zijn uitgerust met dubbel glas dat voorzien is van ultraviolet filters om de mensen te beschermen tegen de felle zonnestraling. In de rijtuigen wordt het zuurstofgehalte geregeld afhankelijk van de hoogte waarop de trein rijdt. Maar passagiers die toch moeite hebben met de hoogte kunnen op diverse plaatsen in de trein extra zuurstof innemen. Roken wordt nog steeds toegestaan, maar is wel punt van discussie.



Per dag brengen momenteel 2 goederentreinen veel handwerk- en landbouwproducten van Tibet naar China, en in omgekeerde richting zijn het vooral bouwmaterialen en allerlei goederen uit de rest van China. Men denkt dat de handel met India er ook van zal profiteren.

Tijdens onze tour rondom Lhasa hebben we (helaas) geen Tibetaanse treinen gezien. Wel was het station (300 m lang) goed te zien vanaf de hooggelegen tempelcomplexen. Het station is ver buiten de stad aangelegd en ligt op een hoog talud nabij het stroombed van de Lhasa rivier. Ik hoop dat de Tibetanen ook voordelen zullen hebben aan deze ontwikkeling.

*Tjark van Heuvel*



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

## ROBERVAL & SAGUENAY

Als je aan Canadese spoorwegen denkt is dat meestal CN & CP. Maar er zijn veel meer Canadese spoorwegmaatschappijen, sommige redelijk groot en andere klein van omvang. Tijdens mijn vakantie in Canada kwam ik één van de laatste categorie tegen in Quebec, de Roberval & Saguenay railway.



De R&S is eigendom van de Alcan Aluminium Ltd en is in de jaren twintig in de vorige eeuw ontstaan. Het spoorwegbedrijf bestaat uit twee lijnen die onderling verbonden zijn met een CN lijn. Een deel van 19mijl tussen de haven La Baie en Jonquiere en een ander deel van 10 mijl tussen Herbertville Station tot Alma. De R&S heeft rechten om over de CN-lijn te mogen rijden.



De R&S-vloot bestaat uit 3 GE B23-S7's en 8 GP38-3. De GP38-3's zijn door AMF in Montreal omgebouwd GP40's (4 ex CN en 3 ex KCS/IC). Eén is echter een door Alstom verbouwde GP40, van oorsprong eigendom van B&O. De B23-7S (Super Series) zijn door GE in Erie omgebouwd U23B's (2 ex ATSF en 1 ex UP). Er zijn slechts weinig B23-7S gebouwd, naast de drie stuks van R&S heeft alleen BC Rail (22 stuks) deze locs in Canada.



Tijdens mijn bezoek aan La Baie, in de dienstregeling bekend als Port Alfred, werd er druk gerangeerd rond de Alcan fabriek en haven. Opmerkelijk daarbij was dat er gerangeerd werd met combinatie van twee GE B23-S7's en twee GP38-3!



In de haven wordt overigens niet alleen bauxieterts uit Zuid-Amerika en aluminium overgeslagen maar ook hout, kolen en chemicaliën. In het kleine half uurtje dat ik er gestaan heb zag ik alle drie de GE B23-S7's en drie GP38-3 voorbij zien komen en dat op een zaterdag!

*Hans Sodenkamp*

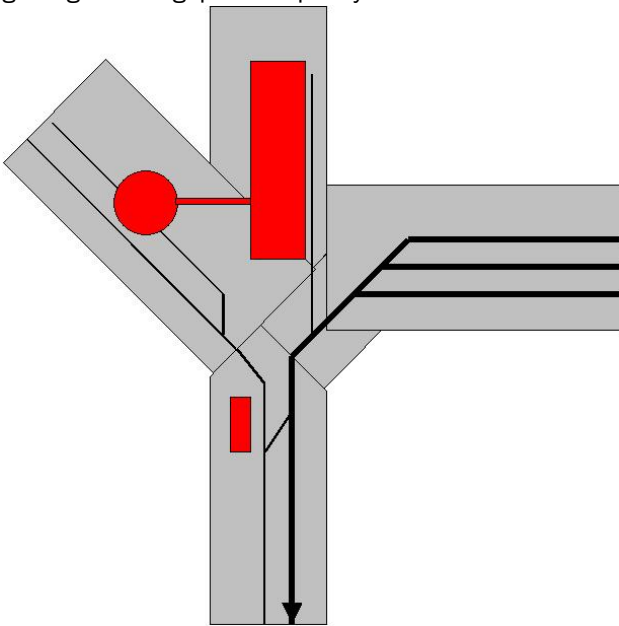
## DE "BAIE" IN MODEL

Zoals in het artikel over de Roberval & Saguenay leent de plaats "La Baie" zich uitstekend om in een paar industriemodules na te bouwen. Het vormt een belangrijk eindpunt van een oNetraklijn. Naast een yard waaiëren de sporen zich uit naar diverse industrie- en havensporen. Er zijn veel verschillende goederenstromen (Bauxieterts, aluminium, hout, kolen, olie en andere chemicaliën) zodat allerlei types goederenwagons nodig zijn.





Daardoor is er tevens een zeer boeiend rangeerbedrijf mogelijk. Goederentreinen komen binnen in de yard en worden vervolgens uitgerangeerd op de desbetreffende sporen. Dan worden de wagons gelost of geladen. Tot slot wordt hieruit weer een nieuwe goederentrein gerangeerd en geplaatst op de yard voor vertrek.



Het geheel bestaat uit een viertal modules in kruisvorm. Rechts is de yard gelegen die eventueel nog verlengd kan worden. Bovenaan is een grote fabriekshal waarin producten tijdelijk worden opgeslagen voor verder transport per spoor of schip. Op de linkermodule worden hoppers of ore jennies geladen met Bauxiet of kolen. De ondermodule bevat de uithaal- of rangeersporen en bevat het kantoor met weegbrug. Al met al geeft dit een leuk en intensief spoorwegbedrijf in model!

*Hans Sodenkamp*

## MET DE PH&LF RRA 2006 DOOR

Na een goede jaarwisseling bijna een jaar terug, stond de eerste rijdag van de PHLF alweer gepland op 18 februari bij Ivo thuis te Zevenaar. In de grote ruime keuken van Ivo was plaats genoeg om tussen de cavia's een leuke end to end baan neer te zetten en voor het eerst te snuffelen aan het begrip waybills. Niet geheel voor het eerst een baan in huis maar wel voor het eerst de PHLF op bezoek in de keuken. Onze gastheer en -vrouw, Ivo en vriendin Annechien, hebben ons deze dag ruim voorzien van broodjes, soep, drankjes, e.d. Een leuke dag en zeker de moeite waard geweest om nog eens te herhalen.

Maar voorafgaand aan deze dag waren er eerst nog de Nederlandse modelspoordagen welke we hebben bezocht met een aantal leden en niet-leden. Ook dit was een leuke dag om elkaar eens te ontmoeten. Gelukkig staat de volgende NMD2007 alweer voor de deur. (20 & 21 januari 2007)

Op zaterdag 4 februari waren we bij Robert van Maurik te gast. Ook waren de gebroeders Starmans uitgenodigd welke ons probeerden het een en ander bij te brengen over digitaal modelspoor en smering van onze kleine geliefden. Tevens hebben sommigen van ons een kijkje mogen nemen in het walhalla van Robert waar men zich kon vergapen aan een grote hoeveelheid locs en wagons. Kortom, voor velen een zeer geslaagde avond welke later dit jaar herhaald zou worden en wel weer bij onze goede gastheer Robert.

Op 25 en 26 maart was dan het eerste publieke optreden van 2006 en wel de Landelijke Modelspoor dagen, waar we dit jaar voor een tweede maal te gast waren. Een grote baan werd er opgesteld met modules van Ntrak en oNtrak gemengd. Het werd een baan waar rond rijden tot de mogelijkheden behoorde met daarbij ook voor onze switchers een ruime mogelijkheid om te switchen en jawel, het werken met waybills was een must. Er kwamen veel bezoekers op deze twee dagen af, waaronder ook leden en trouwe aanhangers van de PHLF die hun materiaal op onze baan wilde uitproberen. Wat resulteerde in momenten van hilariteit en verbazing dat sommig materiaal zo vaak kon ontsporen en of voor kortsluiting kon zorgen. Het was een weekend waar nog vaak over is nagepraat, gebeurt trouwens nog regelmatig ;-) Ook planK-Trak is hier een nieuw woord geworden voor de PHLF-ers. En zo was er weer een weekend voorbij.

Zo ongeveer halverwege afgelopen jaar kwam de koopzondag van Harlaar voorbij waar ik dan ook, hoe gek ook, veel leden ben tegen gekomen. Wat mij wel



verbaasde is dat er ondanks het grote aanbod aan Amerikaans materiaal er zeer veel Duits en Nederlands materiaal over de toonbank gaat. (heidenen)

Ja ja, een week later vieren we iets te vroeg het 5-jarig bestaan van de PH&LF RRA met een rijdag in de Albert Schweitzer school te Hoofddorp. We hebben hier een baan opgesteld met zoveel mogelijk modules wat een zeer leuke baan tot gevolg had. Een geslaagde opbouw doet ons al vroeg rijden. (We leren het wel!!) We hebben een baan met een Ntrak-ronde en een oNtrak-aftakking. In de Ntrak-baan was het buitenste spoor analoog en de andere twee of drie sporen digitaal. Ook oNtrak was digitaal. Het werken met waybills is er dat weekend helaas niet van gekomen. Jammer, want het zou wel een zeer mooie toevoeging zijn geweest aan het feestje wat er werd gevierd. En zoals aan ieder feestje komt er ook aan deze een eind..... dat dachten jullie.



Van 15 tot en met 19 juni ging een kleine delegatie van de PH&LF, Peter & Hans, naar Oostenrijk. Aldaar was dus de PH&LF vertegenwoordigd met een aantal oNtrakmodules op het jaarlijkse Germantrak "Summer Jamboree". Ik heb begrepen dat het er erg gezellig was en dat er veel gegeten, gelachen is. Ook schijnt het biergebruik erg hoog geweest te zijn ;-)

Op 7 juli, een dag te laat dus, werd het vijfjarig bestaan van de club nog eens dunnetjes overgedaan bij Hans thuis met de wel bekende JCS productions en ander videomateriaal.



Zo kwam dus ook het Erica-weekend dichterbij. Een weekend waar ik naar heb uitgekeken als een klein kind dat op schoolreis gaat. Maar wat wil je dan ook, iedereen die vorig jaar in Erica is geweest weet wat ik bedoel. Erica? Nee nee, geen vrouw maar een plaatsje in Drenthe met een zeer leuk industrieel smalspoor museum. We zijn hier voor een tweede maal te gast. We kregen de oude kantine geheel tot onze beschikking voor zowel het neerzetten van de baan als het overnachten. We hebben hier met enige vertraging "lees eerdere nieuwsbrief" een end to end baantje geplaatst wat volledig oNtrak was en dus een goede afstemming vereist van wat wie waar gaat rijden. Ook dit jaar waren de goede zorgen van de museumvrijwilligers zeer duidelijk te merken wat resulteerde in een geslaagd weekend. Afbreken en naar huis gaan doet de PHLF niet zonder handen schudden en afscheid nemen. En zo verloopt het vertrek vanuit Erica dus ook weer zeer hilarisch.



Het is alweer september als we te gast zijn tijdens de open dagen van de NZH-hobbyclub. Tijdens de opbouw werd ons gevraagd niet al te laat het gebouw te verlaten dus voor elf uur wegwezen AUB. Om half elf wij naar beneden en wat schetst onze verbazing, ze zijn ons vergeten we staan voor reeds afgesloten deuren en de organisators zijn ook al weg. Via een vluchtdeur zijn we het gebouw uit gegaan en hebben er de





volgende dag nog eens hartelijk om gelachen met de organisator. Het zal de PHLF weer eens niet zijn :-)

In een mooie ruime en goed verlichte ruimte mogen we de baan opbouwen, phoe hee wel warm hier. En dat was niet alleen ons opgevallen want bijna elke bezoeker die onze oNtrak end to end baan kwam bewonderen klaagde over de wel zeer warme ruimte waar we stonden. Het mag een wonder heten dat we geen last hebben gehad van RailSpat, zo warm was het er. Maar dat mocht de pret niet drukken voor ons diehards. En wat waren ook alweer waybills? We hebben het nog eens een half uurtje geprobeerd, tevergeefs helaas, maar de belofte is gemaakt om tijdens een volgende rijdag de waybills onder het stof vandaan te halen. Het was een goed weekend voor de meesten van ons. Op zondagavond 17 september waren de rijdagen bij de NZH helaas weer voorbij.

Dit was tevens het laatste optreden van de PHLF in 2006. Verder hebben we nog met wat leden Rail bezocht in Den Bosch en zo kom je nog eens leden tegen. Dit geldt tevens voor mijn bezoek aan Eurospoor. 11 November is de dag, dat mijn lichtje ..... we met een klein gezelschap, Roland, Hans en ik, nog eens afreisden naar Zevenaar om daar Ivo met een bezoekje te vereren.

Wat blijft er dan nog over om over te leuteren? De dinsdagavonden worden nog steeds trouw gehouden aan de Blankenstraat en de Kelloggstraat. Wat doe je zoal op een dinsdagavond; lekker DVD-tje kijken wat vaak een productie is van JCS, of wat modelbouwen, weatheren, plannen, leuteren, crisisberaad, ?????, ja ook dat komt wel eens voor.

Dan hebben we nog de donderdagavonden en een enkele vrijdagavond. Dan bezoeken sommigen van ons wel eens, hoe kan het ook eigenlijk anders, het Railtheater.

Zo kent ons cluppie natuurlijk ook zijn dieptepunten..... het schredderen van een aantal modules. De meeste vanwege het gewicht en te grote afmetingen. Maar na elk dieptepunt komt een hoogtepunt en zo zijn er dus ook alweer nieuwe modules ontstaan. Gelukkig zijn er dit jaar ook nieuwe leden bijgekomen met zeer grootse plannen voor modules dus ..... wat zal 2007 ons gaan brengen????? We zullen zien.

Verder wil ik via deze weg iedereen een fantastisch Nieuwjaar toewensen. Uiteraard met veel gezondheid en geluk en niet te vergeten veel creatieve uitpattingen.

Rob Draaisma

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Nog even een korte terugblik op de PH&LF in 2006. Niet elke foto die is geschoten tijdens bijeenkomsten, is op de site geplaatst of rondgemaild tussen de leden. Daarom worden hier nog enkele onbekende kiekjes getoond, die een leuk overzicht geven van de club in het afgelopen jaar.



Wat: oNtrakmodule 'Joey's Diner'  
Bouwer: Joey en Rob Draaisma  
Waar: ISM, Erica  
Foto: Tjark van Heuvel



Wat: oNtrakmodule 'Fort Yft'  
Bouwer: Tjark van Heuvel  
Waar: Landelijke Modelspoordagen, Hillegom  
Foto: Mathieu Hamelers



Wat: de 'dinsdagavond'  
Waar: bij Rob thuis  
Foto: Rob Draaisma



Wat: de voorzitter in actie

Waar: bij Ivo thuis

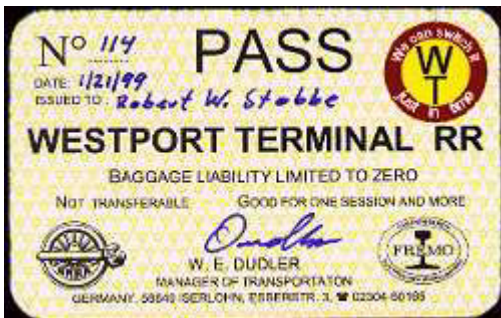
Foto: Rob Draaisma

Mathieu Hamelers

## PASS EXCHANGE

Op Trainboard kwam ik een draadje tegen over de Pass Exchange van de NMRA: hier wisselen modelspoorders hun 'railpass' met elkaar uit. Alhoewel de Pass Exchange van de NMRA inactief lijkt, zijn er nog modelspoorders die pasjes maken en uitwisselen.

Het idee komt van de echte spoorwegmaatschappijen: zij gaven diverse passen uit waarmee personeel, relaties, en belangrijke personen een reisrecht kregen. Het fungeerde dikwijls als een soort visitekaartje.



De railroad pass van Wolfgang Dudler, een Duitse modelspoorder naar Amerikaans voorbeeld

Menig Amerikaans modelspoorder heeft dit idee overgenomen van het grote voorbeeld en geeft zelf passen uit namens de 'eigen' spoorwegmaatschappij. Andere modelspoorders kunnen deze pas aanvragen in ruil voor een exemplaar van hun eigen maatschappij. Inmiddels bestaat er ook een elektronische versie, de

e-pass. Het uitwisselen van deze passen gaat natuurlijk wat sneller en eenvoudiger.

Moeten we nou allemaal ook aan de spoorwegpasjes gaan bij de PH&LF? Misschien is het wel een leuk idee om een PH&LF-pas te maken en die als promotiemateriaal op beurzen te verstrekken. Of iedereen maakt zijn eigen versie van zijn eigen module?

Zie voor meer informatie:

<http://www.trainboard.com/grapevine/showthread.php?t=81668>

Mathieu Hamelers

## 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 zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen")



Voor oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk zijn aan Ntrak. De afmetingen van de modulebak zijn in principe 1x4 ft, het spoor ligt op 10,2 cm (of 4 inch) vanaf de rand.. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende 'standaarden':



- Breedte van de bak kan variëren van 1 ft tot 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft, alhoewel er ook sterk afwijkende maten in omloop zijn.
- Het hoofdspoor kan op elke willekeurige plek liggen, maar moet wel haaks op de zijkant van de bak uitkomen.





- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

*En dan bestaat er sinds korte tijd 'Ntrak Light':  
Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.*

## CONTRIBUTIE

Voor 2007 geldt ook weer een geringe contributie. Het bedrag bedraagt € 15,00 en je kan dit overmaken op gironummer 548064, t.n.v. L.E. Sodenkamp te Haarlem, onder vermelding van PHLF. Zo blijven de kosten voor o.a. de PH&LF-website dragelijk. Overigens geldt wel de stelregel dat leden die geen module hebben, niet hoeven te betalen! (mag echter wel)

## THE CABOOSE

Ja, het is gelukt: een zesde editie van de nieuwsbrief! We twijfelden even of het zou lukken, maar we hebben het toch maar mooi klaargespeeld. En dan nu op weg naar 2007. Ben benieuwd of we dan wéér zoveel edities kunnen uitbrengen. Aan inspiratie zal het vast niet ontbreken, want we hebben vele nieuwe modules in de planning, en we zullen natuurlijk weer op diverse evenementen aanwezig zijn. Waarschijnlijk weer in Hillegom (30 maart/1 april), hopelijk in Erica (augustus?), en misschien nog een groot evenement als Rail of Eurospoor?

Tot volgend jaar!

*Mathieu Hamelers*