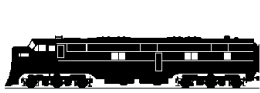
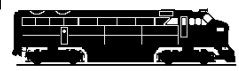




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 8 Nummer 22 - Juni 2008

THE SWITCHING YARD

The depot	1
De kleuren van de Ontario Northland FP7's	1
Bericht van de roerganger	2
The Chicago, South Shore & South Bend	3
De hobbykamer	4
Oranje locomotieven	5
Spoorse dvd's op het internet	7
Summer Jamboree 2008	7
The Old Main Line	9
TA, het kleine broertje van de E-units	11
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	12



THE DEPOT

Daar is die dan: de tweede nieuwsbrief. Het leek er even op dat dit een dunne nieuwsbrief zou worden

maar uiteindelijk toch een groot aantal artikelen over diverse zaken die betrekking hebben op onze hobby.

Eén artikel wil ik wel even er uitlichten, namelijk het verhaal over de Jamboree 2008. Dit was wederom een geweldig leuke meeting waar ik, en ik denk alle deelnemers, graag op terugkijk. Zelf ben ik momenteel nog bezig om alle videobeelden van deze bijeenkomst tot een leuke film te maken. Da's nog een behoorlijke klus maar houdt wel de herinneringen levend. Ook kunnen degenen die niet mee waren wat proberen van hoe het was in Ehekirchen. Misschien is dat meteen ook een mooie aanleiding om volgende keer toch mee te gaan als het natuurlijk mogelijk is. Daarom, noteer maar alvast in de agenda: waarschijnlijk 11 tot en met 14 juni 2009. De plaats waar de Jamboree dit maal is heet Greiz en ligt in het oostelijke deel van Thüringen.

Rest mij je nog veel leesplezier te wensen met deze nieuwsbrief!

Hans Sodenkamp

DE KLEUREN VAN DE ONTARIO NORTHLAND FP7'S

In 1951 werden de FP7's bij de ONR geïntroduceerd, deze werden van 1500 tot 1521 genummerd. In de meer dan 50 jaar dat er FP7's gereden hebben bij de ONR hebben deze maar liefst 6 kleurenschema's gehad.

De FP's arriveerden in een nieuw kleurenschema donkergroen en geel met een zilveren dak en dunne



rode striping. Dit schema was gelijk als GM had ontworpen voor de goederendiesels van de Western Pacific.

In 1965 herschilderde ONR nummer 1503 met gebruik van een veel lichtere kleur groen. Dit experiment was geen succes. Helaas heb ik hier geen afbeelding van.

Het volgende jaar werden de nummers 1502-1517 en 1521 overgeschilderd naar het nieuwe "progressive" schema van een donkergroen huis met een wit dak en





een witte hockeystick- vormige band over de zijkant van de locomotief. Een wapen van de provincie werd op de zijkanten geschilderd. Dit schema was ook geen succes. De locomotieven werden begin jaren 70 in hun originele schema teruggeschilderd.

Halverwege de jaren 70 werden de FP7's langzamerhand allemaal overgeschilderd naar het nieuwe schema met de welbekende chevron in de kleuren geel, donkerblauw en lichtblauw. Ook werden bij dit schema de provinciale vlag en een gestileerde bloem met drie bladen geïntroduceerd. De ONR plaatste ook nog de tekst "rail services" op de zijkant van de locomotieven.



Vier locomotieven zijn in 1979-1980 omgebouwd voor gebruik met de Northlander-treinstellen, waarvan de originele motorwagens wegens problemen buiten gebruik werden gesteld. Deze locomotieven kregen ook een speciaal kleurenschema aangepast aan de treinstellen; deze locomotieven waren verder nog uniek omdat ze geen provinciale vlag en niet de naam ONR droegen.



Photo By RF Hovorka

Er zijn drie locomotieven omgebouwd met Caterpillar motoren; deze werden omgenummerd in de serie 2000. Het nieuwe kleurenschema dat de serie 2000 kreeg leek veel op die van de Northlander-locomotieven. Deze locomotieven werden gebruikt



voor de latere Northlander-treinen en nadat ze werden vervangen door GP-38's reden ze nog tot begin deze eeuw de Polar Bear express.

Martien

BERICHT VAN DE ROERGANGER

Heerlijk, het is zomer! Normaal gesproken is dit de meest actieve modelbouwperiode van mij. In 2005 zijn in de maanden mei t/m augustus de Lake Erik-modules gebouwd. In juni t/m augustus 2007 zijn de Emery-hoekmodules gemaakt. In 2006 was ik in die periode te druk met de voorbereiding van een verhuizing. En ja hoor, dit jaar wederom weinig modelbouwtijd door de perikelen van de aankoop van een nieuw huis en de voorbereidingen voor een grondige renovatie van het aangekochte pand. Maar 2009 moet gezien de geschiedenis weer modules opleveren!

Toch ben ik nog best actief met de hobby. Dit jaar deelgenomen aan Rijswijk, Hillegom en nog vrij recent de Jamboree in Duitsland. Allemaal zeer geslaagde evenementen. Opvallend bij deze evenementen is trouwens dat niet zoals in het verleden alle deelnemers tegelijkertijd deelnemen. De samenstelling verschilde per evenement en eigenlijk is dat best leuk. Zeker in Hillegom en de Jamboree was de groep relatief klein. Voordeel daarvan is dat er op een kleinere baan voldoende ruimte is voor een ieder om aan zijn trekken te komen. Tevens scheelt het om niet aan elke beurs (volledig) te hoeven deelnemen. Het zorgt ook voor een gedeeltelijke afwisseling van de baansamenstelling.



Nadeel kan wel zijn dat er even wat minder verkeer op de baan is als een ieder even pauze houdt.

Het komende evenement in Erica bestaat ook weer uit een andere samenstelling. Mooi dat we zover zijn gekomen dat we met kleinere wisselende groepen kunnen werken en toch iedere keer een leuke aangeklede oNtrakbaan kunnen neerzetten.

Ondertussen blijf ik wel dromen van een nieuwe Ntrak(Light)-opstelling..... Overigens niets ten nadele van oNtrak. Wie weet wat 2008 nog verder brengt, maar 2009 moet toch weer mijn modulebouwjaar worden in een nieuw huis met een lekker grote zolder.....

Lars-Erik Sodenkamp

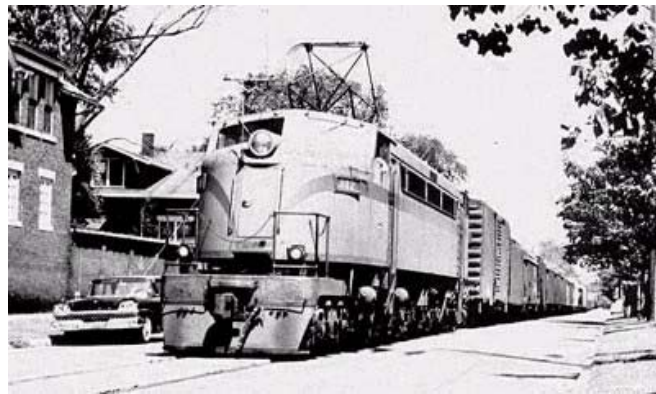
THE CHICAGO, SOUTH SHORE & SOUTH BEND

Vroeger was de USA bezaaid met interurbans: lokale spoor-/tramwegen die tussen de grote steden reizigers- en goederenvervoer verzorgden. Deze (dikwijls geëlektrificeerde) interurbans hadden vaak een uitgebreid spoorwegnet en waren soms honderden kilometers lang. In de steden reden ze vaak door de straten en deelden de weg dus met de overige verkeersdeelnemers; buiten de stad leek het echter meer op een gewone spoorweg. Het reizigersmaterieel bestond uit tramachtige treinstellen; het goederenvervoer werd met kleine locs uitgevoerd. Bekende interurbans waren de Pacific Electric in Californië en de Chicago, South Shore & South Bend (de 'South Shore') langs de zuidkant van Lake Michigan.

De South Shore begon in 1903 als The Chicago & Indiana Air Line Railway. Een jaar later werd het bedrijf hernoemd tot The Chicago, Lake Shore and South Bend Railway. De interurban bood haar reizigers een uitgebreide dienstregeling aan tussen Hammond, Michigan City en South Bend. Reizigers voor Chicago moesten aanvankelijk overstappen in Pullman (IL), maar een overeenkomst met de Illinois Central zorgde ervoor dat de reizigers voortaan konden blijven zitten: de rijtuigen van de Lake Shore werden in Kensington aan een stoomlocomotief van de Illinois Central gekoppeld. Ondanks de goede service van de Lake Shore ging het financieel gezien bergafwaarts. Concurrentie van de auto en van de grote spoorwegmaatschappijen maakten het onmogelijk om winst te maken.

De failliete interurban werd in 1925 opgekocht door Samuel Insull. Hij gaf het bedrijf een nieuwe naam: Chicago South Shore & South Bend. Insull startte met een vernieuwingsprogramma dat het bedrijf weer winstgevend moest maken. Er werd nieuw materieel aangeschaft en er werden nieuwe stations geopend. Belangrijk was de ombouw van het elektrische systeem: de South Shore kreeg nu hetzelfde systeem als de Illinois Central, waardoor de treinen voortaan konden doorrijden naar het centrum van Chicago. Dat was een hele vooruitgang voor de reizigers! De veranderingen leverden dan ook veel nieuwe klanten op. Daarnaast werd er flink ingezet op het binnenhalen van nieuw goederenvervoer, zodat de inkomsten verder zouden stijgen. Helaas was Amerika inmiddels in grote economische problemen terechtgekomen en de South Shore ging in 1933 failliet. Een reorganisatie en een aantrekkende economie haalden het bedrijf in 1938 weer uit het faillissement.

De Tweede Wereldoorlog leverde een gigantische hoeveelheid vervoer op en ook de South Shore profiteerde hiervan. De (staal)fabrieken rond Lake Michigan draaiden op volle toeren en de South Shore bracht het fabriekspersoneel naar het werk. Jaarlijks werden meer dan zes miljoen reizigers vervoerd: een record dat later niet meer is geëvenaard.



'Little Joe': deze loc was oorspronkelijk bedoeld voor export naar de Sovjet-Unie, maar de Koude Oorlog stond export naar dat land niet langer toe. De Milwaukee Road en de South Shore kochten de locs ten behoeve van het vervoer van goederen.

Na de oorlog veranderde er echter veel in de Amerikaanse samenleving. De suburb kwam in opmars: arbeiders verhuisden van de binnensteden naar de nieuwe buitenwijken (waaronder vele oorlogsveteranen die hierbij financiële hulp van de overheid kregen) en dankzij goedkopere auto's en door de overheid aangelegde highways werd het mogelijk om voortaan zelf naar het werk te reizen. De South Shore - die vooral tussen de stadscentra reed - werd



hierdoor steeds minder belangrijk. Net als bij elke spoorwegmaatschappij in Amerika werd ook bij de South Shore het reizigersvervoer verliesgevend en de goederendienst moest de verliezen bijpassen.

In 1976 waren de financiële problemen dermate groot dat het bedrijf een verzoek bij de Interstate Commerce Commission (ICC) deed om het reizigersvervoer te mogen staken. De ICC gaf niet meteen toestemming, maar bood eerst een kans aan de staat Indiana om het reizigersvervoer te reorganiseren. In 1977 werd door Indiana de Northern Indiana Commuter Transportation District (NICTD) opgericht en er kwamen fondsen beschikbaar waarmee het achterstallige onderhoud werd aangepakt, nieuw materieel werd aangeschaft en de exploitatietekorten werden aangevuld. Ook Illinois en de federale overheid zorgden voor financiële ondersteuning. De South Shore bleef een privaat bedrijf dat goederen- en reizigersvervoer verzorgde, maar de NICTD betaalde voortaan voor het reizigersvervoer. Het nieuwe beleid wierp zijn vruchten af en het aantal reizigers steeg weer.



In 1984 veranderde de South Shore van eigenaar. Helaas bleek deze eigenaar niet in staat het bedrijf financieel gezond te houden: in 1989 volgde een faillissement. De NICTD wilde voorkomen dat het vervoer kwam stil te liggen en kocht daarom de rechten om het reizigersvervoer te mogen uitvoeren. Een jaar later kochten ze tevens de infrastructuur. Het recht op goederenvervoer kwam in handen van de Anacostia and Pacific, een bedrijf dat diverse shortlines exploiteert. De reizigersdienst wordt uitgevoerd onder de naam South Shore Line. In de jaren 90 werden er vele verbeteringen aangebracht aan zowel het materieel als aan de infrastructuur.



Het goederenvervoer wordt geëxploiteerd onder de naam Chicago SouthShore and South Bend Railroad. Belangrijkste goederen zijn staal, kolen en bouwmaterialen. Met 10 GP38-2's en meer dan 400 wagons verzorgt de SouthShore het vervoer van en naar de fabrieken die langs de oude interurban zijn gelegen. Tevens heeft de SouthShore het recht om op de sporen van een aantal andere maatschappijen in Chicago te rijden.

Mathieu Hamelers

DE HOBBYKAMER

Vorig jaar september kwam er een kunststoffen-kozijnenboer bij ons langs de deur. Omdat wij hier wel interesse in hadden hebben wij hem maar eens uitgenodigd voor een gesprek. Zonder dat wij er erg in hadden kwamen wij hierdoor in een hectische periode terecht. Ik zal jullie de details hiervan besparen.

De modelhobby beperkte zich in die tijd tot het tekenen en uitwerken van een nieuw sporenplan, en bijna wekelijks werd wel iets via ebay gekocht. Maar begin dit jaar zakte het peil tot het nulniveau. Bouwen aan de modules had geen zin: immers, over een paar maanden zou het hier een geweldige troep worden waarbij ik het risico zou lopen dat mijn modules alleen maar beschadigd zou kunnen raken.

In februari was het dan zo ver. Het plaatsen van de kozijnen was binnen een week gebeurd, en omdat we toch eenmaal bezig waren besloten we gelijk ook maar om de binnenkant van het huis van een nieuw laagje verf te voorzien. Niet dat dit nodig was vanwege het vervangen van de kozijnen, maar na 5 jaar mocht de binnenkant ook wel weer eens voorzien worden van een fris kleurtje. Voordat je het in de gaten hebt ben je



al snel een maand verder in de tijd. Met zulke klussen staat je hoofd helemaal niet naar de hobby.

Dit alles was voor mij nog niet voldoende. Ik had meer plannen in het hoofd. De hobbykamer boven op zolder was voor mijn gevoel nog te klein. Het kan natuurlijk ook zo zijn dat ik zulke grote modules bouwde dat deze nooit in deze ruimte pasten.



Mijn twee hobbykamers boven op zolder zijn gescheiden door een hok waarin de cv-ketel staat. Wanneer ik nu eens de cv-ketel ergens anders naar toe kon verplaatsen zou ik hiervan één grote hobbykamer kunnen maken. De plaatselijke installateur werd maar eens uitgenodigd. Volgens hem kon de cv-ketel op een eenvoudige manier van de bovenverdieping naar de benedenverdieping verplaatst worden. Nu was dit misschien wel eenvoudig (eenvoudig betekent hier 3 volle werkdagen) maar het betekent wel dat de boormachine weer door menige betonnen vloer heen moet. Kortom: het hele huis van onder tot boven weer onder de stof.

Nu heden ten dage is de cv-ketel verplaatst. Wat mij nu te wachten staat is van de nieuw ontstane ruimte één geheel te vormen. Dat betekent dat het plafond en alle wanden er uit moeten en bijna alles opnieuw opgebouwd moeten worden. Met het laatste ben ik nu druk doende. Begin juli hoop ik zo ver te zijn dat ik mij dan weer vol overgave op onze hobby kan storten.



Om jullie een indruk te geven hoe groot de nieuw ontstane ruimte is: de langste wand is 10 meter, en omdat ik al vast doorrijdgateen heb gemaakt in de trapopgang kan ik straks een ronde baan creëren van ongeveer 25 meter lang.

Groet,
Roland

ORANJE LOCOMOTIEVEN

Bij oranje denk ik in eerste instantie aan Koninginnedag en het nationale elftal. Toch is het een kleur die spoorwegmaatschappijen ook gebruiken. Vreemd genoeg de Nederlandse Spoorwegen niet, even afgezien van een paar treinstellen die melden dat zij de Nederlandse Olympische sporters sponsoren. In Europa kom ik uit op de vele Eurofima-rijtuigen. Voor locs is het een wat minder gebruikelijke kleur. Ik denk dan vooral aan Hongaarse (o.a. de "bolle neuzen" van NoHAB) en Zweedse locs.



De Hongaarse MAV M61



De Zweedse SJ RA 987

Hoe is het eigenlijk gesteld met Noord-Amerikaanse (voormalige) spoorwegaansluitingen? Dan moet ik allereerst denken aan Elgin, Joliet & Eastern en Bessemer & Lake Erie. Twee maatschappijen die eigendom waren van US Steel.



Elgin, Joliet & Eastern, een shortline die in de omgeving van Chicago rijdt

Daarna volgen namen zoals Chicago South Shore & South Bend, Detroit, Toledo & Ironton, "Milwaukee Road" en Illinois Central. Ik zit even te bladeren en zie opeens dat natuurlijk New Haven ook bijvoorbeeld z'n locs een tijdlang, deels, in het oranje schilderde.

Daarnaast denk ik ook aan Great Northern en Southern Pacific hoewel daar het oranje (black widow) al niet zo prominent in beeld stond. Waarschijnlijk zie ik nog wel een paar "Railroads" over het hoofd....



'Little Joe' van de Chicago South Shore & South Bend

In het heden lijkt de spoeling aanzienlijk dunner te zijn. Dan kom ik als eerste uit bij BNSF (Pumpkin) en de CSX locs van de "Maintenance of Way". Vooral deze laatste zijn opvallend omdat die geheel oranje geschilderd zijn.



Maintenance of Way-locomotief van CSX

Dan hebben we natuurlijk nog Genesee & Wyoming. Alle daarbij behorende dochtermaatschappijen hebben dezelfde beschildering met veel oranje. Onlangs las ik dat G&W "Rotterdam Rail Feeding" heeft opgekocht. Zouden we dan toch eindelijk in Nederland Oranje locs krijgen?



Genesee & Wyoming

Hans Sodenkamp



SPOORSE DVD'S OP HET INTERNET

Eind vorig jaar kwam een collega met de mededeling dat er een dvd over de Big Boy op het internet stond, en dat hij deze wel voor mij wilde downloaden, als ik daar tenminste belangstelling voor had. En dat had ik uiteraard.

Mijn nieuwsgierigheid was gewekt want als dit op het internet te vinden was, wat was er dan allemaal nog meer aan spoorse dvd's te vinden maar ik geen weet van had? Ik heb hem gevraagd hoe hij dit allemaal deed en wat ik er allemaal voor nodig had. Het klonk allemaal vreselijk ingewikkeld, maar achteraf gezien viel het nog wel mee. Ja, je moet wel een beetje kennis van het internet hebben, en het liefst een provider hebben die ook 'usenet' (nieuwsgroepen) ondersteunt. Ondertussen heb ik diverse spoorse dvd's (ook Amerikaanse) gedownload. Ik heb nu zoveel dvd's dat het mij aan tijd ontbreekt om ze allemaal te kunnen bekijken.

Op het forum heeft ooit een keer de mededeling gestaan dat iets dergelijks te vinden was op het internet. Aan de reacties te zien had ik de indruk dat weinigen wisten waar het precies om ging. Voor diegenen die het leuk vinden om spoorse dvd's te downloaden is dus dit stukje bedoeld. Nee ik ga niet precies uitleggen hoe het moet, daarvoor staat op het internet een hele goede site die je dat allemaal haarfijn uitlegt. Wel geef ik hier een handreiking om jullie op weg te helpen.

Alles eerst ga je naar de site <http://www.binaries4all.nl/ftd/>. Alle andere programma's die gebruikt moeten worden zijn ook op deze site te vinden, met de uitleg er bij.

Hier download je het programma 'ftd'. En volgt de uitleg hoe het programma ingesteld moet worden. Dit programma doet niks anders dan alleen maar indexeren wat er allemaal aan films op usenet geplaatst wordt. Waarschuwing voor ouders met jonge kinderen: er worden ook erotische 18+ films geïndexeerd.

Daarnaast heb je een newsreader nodig. Voor dit soort programma's moet je provider wel usenet ondersteunen. Ik zelf (er zijn meerdere programma's hiervoor) gebruik 'newsleecher'. Dit programma is te vinden onder het kopje "downloaden". Helaas is dit een 30 dagen trailerversie waarna je hem moet kopen. De slimme jongens onder ons hebben hiervoor wel een andere oplossing om er onder uit te komen.

Met newsleecher download je feitelijk de hele film. Alleen de film komt niet als 1 gehele film binnen maar allemaal opgesplitst in kleine stukjes files. Met het programma 'quickpar' - te vinden onder het kopje "bestanden repareren" - wordt gekeken of alle afzonderlijke files compleet zijn binnengehaald. Mocht dit niet het geval zijn, dan zou je nog niks aan de film hebben. Als de film niet compleet is zijn er zogenaamde reparatiebestandjes te downloaden. Quickpar zorgt er dan voor dat de incomplete bestanden gerepareerd worden. Als dit gebeurd is heb je de hele film binnen. Alleen nog opgedeeld in tig stukjes.

Als laatste gebruik je 'winrar'. Dit programma doet niks anders als alle afzonderlijke files zodanig aan elkaar plakken zoals het ook op de oorspronkelijke dvd stond. Dit programma is te vinden onder het kopje "In & uitpakken". Wanneer dit gebeurt is kan je het geheel op een dvd-schijfje branden en kijken maar.

Voor mensen die nieuwsgierig zijn wat er allemaal te vinden is op usenet, kijk eens op deze site: <http://www.binsearch.info/browse.php?bg=alt.binaries.multimedia.rail>. Hier kan je allemaal (op een onoverzichtelijke manier) zien wat er aan spoorse videomateriaal op het internet geplaatst wordt. Voor het downloaden heb je alsnog de hierboven genoemde programma's nodig.

Ik hoop jullie wat meer wegwijs gemaakt te hebben over het downloaden van dvd's via het internet.

Groet,
Roland

SUMMER JAMBOREE 2008

Het is negen uur 's avonds geweest als Lars arriveert met de aanhanger. Kort daarvoor nog gebeld met Martien en begrepen dat hij en Tjark klaar staan voor vertrek naar ons eerste reisdoel, Doetinchem. Na wat sightseeing langs de Vecht omdat een oprit naar de A2 is afgesloten arriveren Lars en ik rond half twaalf bij Wim in Doetinchem. Na wat koffie en donuts laden we de overige spullen in de aanhanger en vertrekken wij even na half één naar Ehekirchen. Tjark, Martien & Wim kunnen later vertrekken omdat hun maximale snelheid niet beperkt wordt door een aanhanger.



De zilveren schicht met aanhanger

De reis verloopt voorspoedig en na wat SMS-contact hebben we rond half acht gezamenlijk ontbijt bij de bekende M-firma langs de A7 (Feuchtwangen). We vervolgen onze route langs de "Romantische Strasse" en rijden even voor tien uur Ehekirchen binnen. Al spoedig hebben we een turnhal gevonden, blijkt dat het dorp er twee heeft! Gelukkig is de eigenlijke turnhal op loopafstand. Verbazingwekkend snel is de baan opgebouwd en rijdt de eerste trein. Het blijkt dat Germantrak pas 24 uur later zover is.



De oNtrakbaan in een bijna lege turnhal

Tussen de middag worst en brood en dat onder het genot van een Duits witbierje ('Unterbaarer') en voor de rest lekker rondrijden, wat kletsen/"reden", filmen/fotograferen en voor je het weet is het avond.

De eerste avond wordt het de Italiaan. Dus uiteraard worden er weer de nodige pizza's verorberd. Na een uitstekende nachtrust, waarbij waarschijnlijk wel alle bomen in Beieren zijn verwerkt tot planken zo erg is er gesnurkt, aan het ontbijt met o.a. koffie, broodjes en een "fruitbommetje".



Het hotel

In de loop van de vrijdag is de Ntrak-baan dan ook gereed en een delegatie uit Zwitserland gearriveerd. Wat ons daarna wel is opgevallen is dat de Germantrak-leden nauwelijks rijden. Wel gingen regelmatig Japanse, Franse en Duitse hogesnelheidstreinen met gepaste snelheid over de baan, bediend door de jeugdige aanhang. Dat was dus wel even uitkijken bij het kruisen van de Ntrak-baan. Heel af en toe rijdt er dan een Amerikaanse trein.

Tevens maakte we kennis met Maxim, een jongen die graag wel eens met de modeltreinen wilde rijden. In het begin ging het prima maar gaandeweg wilde hij met onze treinen wedijveren met die op de Ntrak-baan. Daarom dit snel afgekapt. Opmerkelijk genoeg bleek hij bij niemand te horen. Later bleek dat het de zoon was van de verhuurder van de turnhal. Uiteindelijk kon hij op de Ntrak-baan zich helemaal uitleven.



De PH&LF crew & formule 1 coureur Maxim

Al met al vliegen de dagen om. Vrijdagavond een bezoek gebracht aan een restaurant in het naburige dorp. Ook daar weer uitstekend gegeten en veel plezier



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

beleefd. Terug in de turnhal blijkt de naastgelegen biertent inmiddels al druk bezet met een voor de jeugd bestemd festijn.

Op zaterdagmiddag moeten we afscheid nemen van Lars-Erik die namelijk eerder naar huis gaat. 's Avonds is het onze beurt in de biertent. Met een ronde van de voorzitter zit de stemming er al meteen in.



Het rondje van de voorzitter, proost!

Zondagochtend rond 11 uur beginnen we met opbreken. Na het afscheid nemen van onze gasten krijgen we nog wat eten voor onderweg mee en vertrekken we rond 14 uur. Onderweg komen we nog wel enkele spoorlijnen tegen alleen zien we geen treinen. Dit ontlokt al snel de uitspraak "Zal wel Germantrak zijn, die rijden toch geen treinen". Alleen langs de A3, tussen Frankfurt en Keulen, komen de ICE's voorbij razen. Dit is dus waarschijnlijk ook Germantrak maar dan met Maxim aan de throttle ☺



Actie bij de PH&LF.....

Even voor 24 uur zijn we weer in Doetinchem. Vervolgens naar Hoogmade en dan naar Hoofddorp. Vlak voor Hoofddorp rijdt de politie nog langs en

maant ons langzamer te rijden (we reden tegen de 100km/u ipv 80). Ik ben uiteindelijk om kwart over 2 thuis en heb met Tjark's hulp de aanhanger veilig geparkeerd wat wel enige moeite kostte. Daarmee was de zeer geslaagde Summer Jamboree 2008 teneinde gekomen. Tot volgend jaar in Greiz, Thüringen, op de Summer Jamboree 2009!

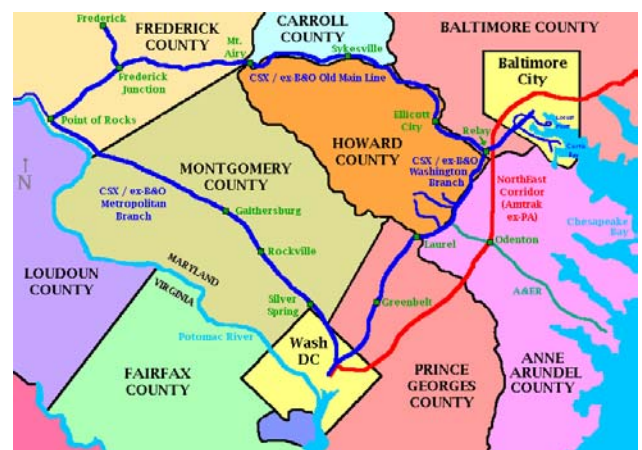
Hans Sodenkamp

THE OLD MAIN LINE

Een van de oudste spoorlijnen - en volgens menigeen dé oudste - van Noord-Amerika is de Baltimore & Ohio. Al in 1826 vatte men het plan op om vanuit Baltimore een spoorlijn aan te leggen richting het westen. De reden hiervoor was de moordende concurrentie van andere havensteden: met de aanleg van het Erie Canal en het C&O Canal was het vervoer van en naar de Midwest namelijk veel voordeliger via New York respectievelijk Washington. De haven van Baltimore werd steeds minder gebruikt en om verdere achteruitgang te voorkomen, besloot men om een eigen transportroute naar de Midwest aan te leggen: een spoorlijn.

First Stone

In 1828 begon men met de bouw. Op 4 juli was de eerste mijl voltooid. De 'First Stone' van de B&O die op deze plek stond, staat nu in het B&O museum. Een nieuwe steen markeert nu de plek van deze eerste mijl.



De bovenste blauwe lijn is de Old Main

De spoorlijn wordt tegenwoordig de 'Old Main Line' genoemd. Vele bruggen en culverts uit de eerste jaren van de spoorlijn blijken nog te bestaan. En na 170 jaar is de lijn nog steeds in gebruik, maar nu bij CSX, de opvolger van de B&O.

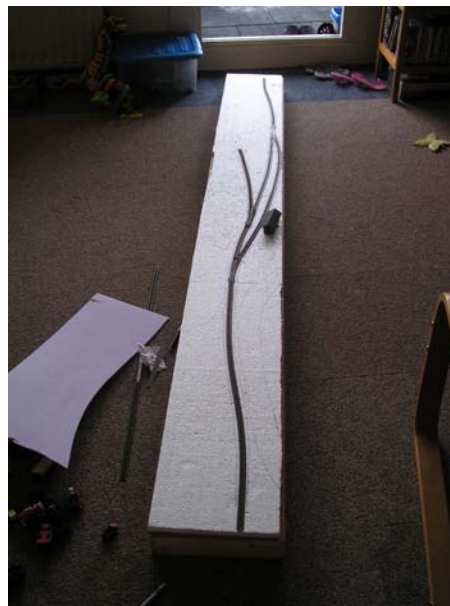
**In model**

Ik heb al een tijdje een B&O Doodlebug van Bachmann in mijn bezit. Deze Doodlebug heb ik overgenomen van Rob 'the Dude' 'Spitters, niet zo zeer vanwege interesse in de B&O maar gewoon omdat ik een Doodlebug een erg leuk karretje vind. Maar wat moet ik nou eigenlijk met zo'n ding? Ik heb alleen maar materieel en modules van de New Haven! Een nieuwe module dan wellicht? En een herfstthema, zodat ik de doos met herfstboompjes die ik jaren geleden ooit eens gekocht heb, eindelijk kan gebruiken? Tegelijkertijd bleek Petra wel interesse te hebben in het meebouwen aan een module en zo ontstond langzamerhand het plan om samen een B&O-module te gaan bouwen.

Ik ben meteen op internet gaan zoeken naar inspiratie en kwam op een reisverslag langs de Old Main Line: een zoektocht naar de historie van het traject, rijkelijk voorzien van foto's. Het landschap met zijn beboste heuvels, zijn rotspartijen en snelstromende riviertjes, de Engels ogende huizen, de oude bruggen, granietgroeves en fabrieken: het zag er allemaal ideaal uit als thema voor een module. En menig foto was genomen in de herfst, dus die doos Woodland Scenics kon eindelijk eens worden geopend!



Ik heb drie modules van elk 3 ft gebouwd, zodat er een totaallengte van 2,70 meter ontstaat. Hierop moeten zowel landschap, industrie als een station een plek krijgen.



Op de linkermodule (onderaan op de foto) slingert de enkelsporige lijn zich tussen een rotswand en een riviertje naar een dorpje dat zich op de middelste module bevindt. Het stationnetje heeft twee sporen zodat treinen elkaar kunnen passeren, en er ligt een aftakking naar de freight house en een granietmijn. Het spoor vervolgt dan op de rechtermodule zijn weg door de beboste heuvels van Maryland.

Er zullen heel wat bomen nodig zijn. Petra heeft zich toegelegd op het vervaardigen van het herfstbos en er is inmiddels een aardige voorraad bomen ontstaan! Ook heeft ze het stationsgebouwtje (een model van Atlas) geveerd en in elkaar geplakt. Binnenkort zal ik de rails gaan leggen en de eerste contouren van het landschap aanbrengen.

Mathieu Hamelers



TA, HET KLEINE BROERTJE VAN DE E-UNITS

De E-units van EMD behoeven geen nadere introductie. Met een totaal van 1314 units gebouwd in 27 jaar (!) kun je deze niet over het hoofd zien. De locs waren uitgerust met twee dieselmotoren. De eerste versies hadden de befaamde 12 cilinder Winton 201A dieselmotor. Naast alle E-units heeft er echter ook nog een kleiner broertje bestaan: de TA.



De Peoria Rocket getrokken door de TA 603, 29 september 1941

In 1937 startte de Chicago & Rock Island met de befaamde "Rockets". Dit waren sneltreinen: gelede treinsets van 3 of 4 rijtuigen lang, gebouwd door Budd Company. Speciaal voor deze treinsets maakte EMD de TA waarbij de T stond voor "Twelve hundred" PK en de A vanwege het feit dat het een A-unit was. Hoewel het volwaardige diesellocs waren zijn ze toch duidelijk een maatje kleiner dan de andere EMD-units van dat moment, zoals de EA, E1 en E2. Deze waren door hun grotere vermogen flexibeler in te zetten. Daardoor bleef de TA beperkt tot slechts 6 locs. De locs hadden twee twee-assige draaistellen, alle aangedreven.



De TA 605 in Council Bluffs op de draaischijf, 12 januari 1953

Oorspronkelijk hadden de TA's slechts één koplamp maar om de zichtbaarheid te vergroten in verband met spoorwegovergangen kwam er al spoedig een tweede roterende lamp. In de jaren 50 werden een aantal uiterlijke wijzigingen doorgevoerd zoals het verwijderen van de schortbeplatingen. Toen de "Rockets" treinsets uit dienst werden genomen werden de TA's gebruikt voor lokale en forenzentreinen. Uiteindelijk kwam het eind in 1957/58. Helaas zijn ze alle zes gesloopt.



TA 602 in de nieuwere Rock Island beschildering, 28 juni 1954

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 23 en 24 augustus: Industrieel Smalspoor Museum in Erica.
- 29 en 30 november: de Nederlandse Modelspoordagen te Rijswijk?

PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak- en oNtraknormen kennen 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 zijanten 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 is 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.
- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE

Toen ik afgelopen week met de nieuwsbrief bezig was en de Timetable bekeek, zag ik dat onze agenda voor de 2^e helft van 2008 wel erg kort was: alleen de beurs in het Drentse Erica stond vermeld. Maar afgelopen vrijdag kreeg ik opeens een brief van de Nederlandse Modelspoordagen (beter bekend als 'Rijswijk') in mijn brievenbus: twee oud-medewerkers van de vorige exploitant van het hallencomplex hebben een nieuw bedrijf opgericht en zijn van plan door te gaan met de organisatie van beurzen. Ze hebben de Nederlandse Modelspoordagen ingepland voor het weekend van 29 en 30 november 2008. Bij de brief zat tevens een aanmeldingsformulier gevoegd waarmee de PH&LF zijn deelname kan aangeven.

Gezien de positieve ervaringen met Rijswijk eerder dit jaar, willen we graag nogmaals ten tonele verschijnen. We hebben meer dan voldoende modules om een andere modelbaan te kunnen tonen dan afgelopen voorjaar. Dus het inschrijfformulier zal ongetwijfeld binnenkort worden opgestuurd!

Mathieu Hamelers