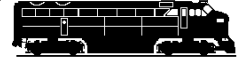




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 8 Nummer 21 - Maart 2008

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bericht van de roerganger	1
Gebouwen voor Kingstreetcurve	1
Voortgang bouw New Eastbrook	3
Woodchip Gondola	3
DL&W station in Buffalo	5
Schenectady Locomotive Works, voorloper van Alco	6
Mitropa.nl	6
New England Central	8
The Timetable	8
De PH&LF-fotogalerij	9
PH&LF Guidelines	9
The caboose	10

## THE DEPOT



Komend jaar belooft het een druk jaar te worden: Rijswijk hebben we net achter de rug, Hillegom staat voor de deur, Erica zit in de planning, enkelen van

ons gaan onze oosterburen bezoeken tijdens de jaarlijkse Jamboree, en wie weet wat de herfst ons nog aan beurzen gaat opleveren? Er wordt flink gebouwd aan nieuwe modules. Prima, want zo houden we niet alleen onze eigen motivatie en inspiratie vast, maar ook leveren we nieuwe 'kijkwaar' af voor het publiek dat immers betaalt om onze modelbaan (OK OK, en ook de banen van andere deelnemers) te kunnen zien. Waar we op besloten bijeenkomsten kunnen freewheelen met de treinenloop en thema's als de Plywood Central, verwacht het publiek op een beurs toch wel wat treinenactie in een miniatuurwereldje. In Rijswijk hebben we aangetoond dat we aan die verwachting kunnen voldoen.

*Mathieu Hamelers*

## BERICHT VAN DE ROERGANGER

Vorig jaar was voor de PH&LF best een roerig jaar, maar gezien de geweldige beurs die we in Rijswijk gedraaid hebben denk ik dat we weer helemaal als PH&LF op de rails staan. Dit bleek ook uit 10 februari j.l. toen een aantal leden een bezoek brachten aan de PH&LF Northeast Division bij Johannes. Verder merk ik

behoorlijk wat activiteiten bij de leden in de vorm van nieuwe modules en het verder afbouwen van bestaande modules.

De presentatie in Rijswijk was top en ook de bezetting en treinenloop ging prima. Leuk waren de reacties van het publiek die o.a. de realistische treinsnelheid konden waarderen. Volgens mij zijn ook alle aanwezige leden aan hun trekken gekomen wat betreft rijden en op de beurs zelf rondkijken.

Eind maart staan we voor de 4<sup>e</sup> keer in Hillegom. Altijd een leuke en ongedwongen beurs en voor een deel ook een semi-thuiswedstrijd. Hoewel de bezetting kleiner is dan in Rijswijk en ook de inbreng van modules minder is dan in Rijswijk kunnen we toch een aardige presentatie neerzetten. Wel dienen we nog wat meer rekening met elkaar te houden. Minder modules betekent minder spoor, betekent minder ruimte en betekent dus ook minder rijmogelijkheden. Waar we in Hillegom extra alert op moeten zijn is de bezetting van de baan. Gezien het geringere aantal aanwezige leden dienen we goed af te stemmen wie wanneer even de rest van de beurs bekijkt. Gezien de ervaringen van Rijswijk heb ik daar alle vertrouwen in.

*Lars-Erik Sodenkamp*

## GEBOUWEN VOOR KINGSTREETCURVE

Zoals ik al in de vorige nieuwsbrief aangaf ben ik bezig met de allerlei gebouwen voor de Ntrak-light modules Jasperburg en Kingstreetcurve. Ik wil hier aangeven hoe zo'n gebouw tot stand komt. Het zal niet een stap voor stap handleiding zijn maar meer een globale uitleg. Voor Kingstreetcurve wilde ik een paar van die typische Noord-Amerikaanse woonhuizen maken die je bijvoorbeeld in New York tegenkomt. Dat zijn van die bakstenen gebouwen van pakweg 3 tot 5 verdiepingen met vaak een brandtrap aan de voorzijde.



*"The Ntrak Dutch Division"*

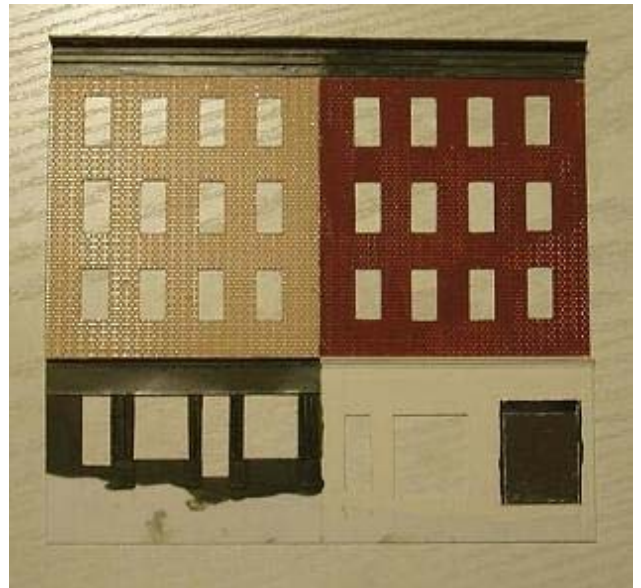
FOUNDED JULY 6 2001



Allereerst kijk ik wat ik aan fotomateriaal heb in boeken en mijn eigen fotocollectie. Uiteraard heb ik ook nog op het internet lopen struinen. Zo verzamelde ik al met al aardig wat ideeën voor dit soort gebouwen. Probleem daarbij is vaak om de juiste afmetingen te bepalen. Toch is dat vaak eenvoudiger dan je denkt. In mijn geval wist ik uit ervaring al wel wat gebruikelijke hoogtes zijn van deuren en ramen maar als je dat niet weet kun je ook een bestaand bouw pakket nameten. Zo gebruik ik wel eens DPM-huisjes als referentie. Dan is het zaak om alles even globaal te schetsen en daarna op de juiste schaal uit te tekenen.



Als dit alles er goed uitziet - in mijn geval heb ik nog een vrachtautootje als referentie er voor gezet - kun je aan de slag met een plaatje styreen. In dit geval een plaat met baksteenmotief. Hoewel de stenen eigenlijk te groot zijn voor schaal N is dat niet storend. Het is kwestie van snijden en plakken. Vooral de details als lijsten, lateien en dergelijke geven het gebouw het juiste aanzien. Belangrijk is daarom vooral naar de opbouw van zo'n gevel te kijken. Een gebouw is vaak uit meerdere lagen styreen opgebouwd. Daarna komt eigenlijk het mooiste werk, namelijk schilderen. Daarmee komt het gebouw in één keer tot "leven".



Ook hier is het goed om naar de juiste kleuren te kijken. Vergeet ook niet om je gebouwen te wheatheren. Tot slot is het zaak om het gebouw verder aan te kleden met reclameborden, schoorstenen, watertanks, brandtrappen en dergelijke. Hoewel de woonhuizen nog niet helemaal af zijn ben ik al heel tevreden met het resultaat. Wat daarbij ook nog leuk is dat dit in een relatief korte tijd is gemaakt. Al met al ben ik ongeveer een achttal avonden bezig geweest en dat in binnen een maand tijd. Ik wil daarmee zeggen dat je redelijk eenvoudig en met weinig tijd iets heel bijzonders voor de model-/modulebaan kunt bouwen.



*Hans Sodenkamp*



## VOORTGANG BOUW NEW EASTBROOK

Sinds begin dit jaar is de verdere bouw van New Eastbrook weer opgepakt na bijna een jaar stilstand door o.a. verhuizingsperikelen. Alle rails liggen op de drie Ntraklight-bakken en ook de bedrading hiervan is in orde. Voordat er verder gebouwd kan worden wil ik eerst de modules en die van Hans (Jasperburg) voorzien van wisselaandrijvingen. Dit zijn de wisselaandrijvingen van Conrad (wisselaandrijving met eindafschakeling, bestelnummer: 219999 - 89).



Aangezien ik nog geen enkele ervaring had met het aanbrengen van dit soort wisselaandrijvingen duurde het even voordat ik de eerste goed had bevestigd. Maar de 2<sup>e</sup> ging al een stuk sneller en bij de 8<sup>e</sup> had ik de aandrijving binnen 5 minuten bevestigd. Wel zo prettig dat ik er handigheid in gekregen heb want samen met de modules van Hans moeten er circa 40 aandrijvingen worden bevestigd. Belangrijkste bij deze wisselaandrijvingen is om het gat in de moduleplaat waar de steldraad naar de wissel doorloopt niet te klein te maken, liever te ruim dan te krap. Als het te krap is kan de draad de slag niet helemaal maken en werkt het dus niet en moet je achteraf voorzichtig het gat van onder de module groter maken.

Na het aanbrengen van alle aandrijvingen dienen de diverse draden te worden aangesloten. Voor de bediening van de wissels worden er voor de modules van Hans en die van mij twee bedieningspanelen gemaakt die qua vorm en uitvoering identiek zijn voor de uniformiteit. De stand van de wissels wordt op het paneel aangegeven met rode (afbuigende stand wissel) en groene (rechte stand wissel) leds. Aangezien ik een elektronische/elektrische leek ben heb ik eerst een wisseltester gemaakt. Deze kan ik flexibel aan de wisselaandrijvingen aansluiten zodat ik de elektrische bediening van de wissel goed kan testen. Hiervoor is een DPDT (double pole, double throw) schakelaar gebruikt en gekleurde ledjes die in led-houders bevestigd zijn. De ledjes worden met een 9 volts blokbatterij gevoed met een weerstandje er tussen. Tevens kan de led-voeding aan-/uitgeschakeld worden. Hoewel het voor de elektrohobbyist waarschijnlijk

peanuts is om zo iets te maken ben ik vreselijk trots op het eindresultaat dat ik heb bereikt.



De wisseltester

Ik zie nu al uit naar het maken en straks zien en bedienen van de grote bedieningspanelen voor Jasperburg en New Eastbrook. Ze krijgen een beetje de look van de echte panelen, dus witte sporen op een zwarte achtergrond.

Ik hoop in april de technische kant voor de modules afgerond te hebben, daarna kan gestart worden met het kleuren en ballasten van de rails. Het streven is om voor 2009 deze New Eastbrook-modules klaar te hebben. Heerlijk, we hebben een deadline ☺.

Lars-Erik Sodenkamp

## WOODCHIP GONDOLA

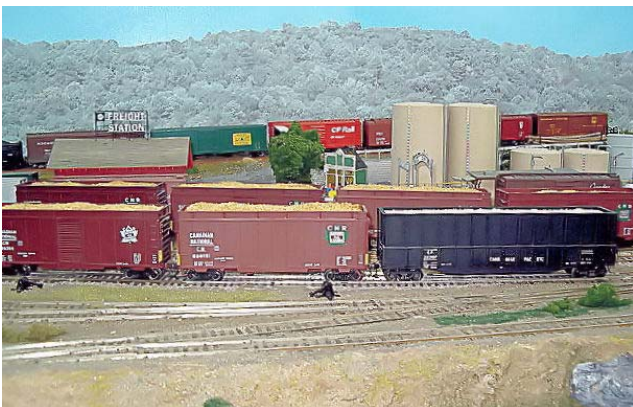
In mijn vorige artikel (augustus 2007) heb ik al gemeld dat men ook gondola's heeft gebruikt om hiervan woodchip cars te bouwen. En omdat ik ook hiervan een wagen heb gebouwd- in H0 weliswaar - leek het me daarom logisch deze eveneens te gaan beschrijven. Tussen haakjes, deze is zelfs nog makkelijker te bouwen, omdat we hier niet hoeven te zagen.

Deze keer een 50 voet gondola, waarvan de wanden aanmerkelijk zijn verhoogd. Hierdoor werd het nuttige laadvermogen vele malen groter, terwijl het gewicht niet toenam (zaagsel is wel volumineus, maar niet zwaar).

Ik had nog een oude Fleischmann-bak liggen, maar iedere gondola is bruikbaar. De tekening laat duidelijk zien hoe we de wagenbak verhogen met stukjes styreenplaat van 1 mm dik. De zijkanten maken we 31 mm hoog (19 mm voor N), de lengte wordt bepaald



door de lengte van de gebruikte car. De kopeinden worden natuurlijk eveneens 31 (19) mm hoog, de breedte is gelijk aan de wagonmaat minus de dikte van de zijwanden. We lijmen deze schotten op de bestaande wanden van de gondola. Aan de binnenkant lijmen we versterkingsstukken over de naden, dit is tevens makkelijk om de opstaande kanten gelijk te houden met de reeds bestaande. Ter versteviging lijmen we daarna nog een extra 'dubbele bodem' op ongeveer 16 mm (10 mm voor N) vanaf de bovenkant.



*Mijn Canadese vriend bouwde meerdere woodchip cars en deze zijn te zien op zijn HO-baan.  
Foto:Normand Guinard.*

We vervolgen dan met het olijmen van de versterkingsribben op de verhoogde zijkanten. Precies boven de reeds bestaande versterkingen van de gondola komen er rondom strips styreen van 1 ½ mm breed en ca. ½ mm dik (resp. 1 x ½ mm voor N). Evergreen Scale Plastics levert deze kant en klaar, de goede hobbyzaken kunnen u er wel aan helpen. Zijn we rondom klaar met deze versterkingsribben, dan snijden we ze aan de bovenkant gelijk en vervolgens komen hierop de flensranden, 2 x 1/2 mm ( 1 ½ x ½ voor N), maar deze maat is niet zo kritisch. Maak ze echter niet te dik, dat staat niet zo fijn.

#### **Detaillering**

We zijn nu toe aan de afwerking. De reeds bestaande remwielen of handles hebben we, voordat we begonnen, verwijderd en nu kunnen we hiervoor nieuwe gaan plaatsen. Losse remsystemen zijn er van verschillende merken te koop; ik gebruikte Cal Scale set 351, waarvan ik de remstang - die de verbinding vormt tussen de remwielketting en de onderkant van de wagen - verving door een stuk messingdraad (de wagen is immers een stuk hoger dan een normale). De rest van de set werd onder de wagen bevestigd; de originele Fleischmann-attributen waren verdwenen. Ik heb voor deze car niet de gehele remtoestanden met stangen, leidingen enz. vervaardigd. Dat ziet men toch

niet als de wagen op de baan rijdt. Het is aan u te bepalen wat wel en niet mag (of moet). Voor een wedstrijdswagen is het natuurlijk wel een vereiste.



Voor de verlenging van de ladders gebruikte ik Grandt Line (nr. 5124). Ik zorgde er voor dat deze aansloten bij de reeds bestaande. De stirrup steps waren ook al verdwenen en werden vervangen door dito Detail Associates, in dit geval nr. 6416. Deze zijn zeer fijn, maar omdat ze van delrin plastic zijn vervaardigd flexibel en dus vrijwel onbreekbaar. Voor N-schaal ken ik de juiste onderdeelnummers niet, maar voor diegene die aan dit avontuur begint, zal dit wel uit te vogelen zijn.

#### **Gewicht**

Iets wat ik nog ben vergeten te vermelden is het gewicht van de car. Voordat u de 'dubbele bodem' erin lijmt dient u een eventueel extra gewicht in de wagen te lijmen. Aanbevolen NMRA-gewicht is voor deze lengte (50') 120 gram (75 gram voor N).

#### **Eindafwerking**

De verdere afwerking is vrij simpel. Ik spoot de hele bak boxcar red, maar misschien verkiest uw maatschappij een andere kleur. Het kiezen van geschikte opschriften was evenmin moeilijk: mijn eigen Pinewood Lumber Export Enterprise kon deze wagen heel goed gebruiken. Van de grote maatschappijen was o.a. CP Rail een grote gebruiker.





Een derde soort woodchip car ontstaat door een hopper car te verhogen. In het vorige artikel heb ik al gewezen op de commercieel verkrijgbare woodchip cars, maar zelfbouw is, naar mijn mening, véél leuker. Veel succes met de bouw van deze eenvoudige wagen.

Fons Bossaers

## DL&W STATION IN BUFFALO

Tijdens het rondstruinen op het internet (zie "Gebouwen voor Kingstreetcurve") kwam ik een bijzonder station tegen. Het was van Delaware, Lackawanna & Western (DL&W, in 1960 samengegaan met de Erie RR) en gelegen in Buffalo aan de monding van de Buffalo rivier. Dit station werd niet alleen gebruikt door DL&W, maar ook de New York, Chicago & St. Louis (beter bekend als de Nickel Plate Road, NKP) en Baltimore & Ohio.



Het is een bijzonder station om meerdere redenen. Allereerst was het tevens een terminal voor veerboten over Lake Erie. Zo kon je dus eenvoudig van de trein overstappen op de boot of andersom. Zoals uit de foto's blijkt is het een kopstation. Tenminste voor de passagierstreinen: goederentreinen konden bovenlangs doorrijden naar de haven. Het station telde twee niveaus voor de trein. Boven lag het passagiersstation maar beneden werden de goederen overgeslagen in of uit de trein.



Het station is ontworpen door de New Yorkse architect Kenneth Murchison en is in 1917 gebouwd. Het bleef tot 1962 in gebruik en raakte vervolgens in verval. In 1977 kreeg de Niagara Frontier Transportation Agency belangstelling voor het complex om het te gebruiken als tramremise. Helaas zou daarvoor wel het hoofdgebouw gesloopt moeten worden. Uiteindelijk is dat niet doorgegaan omdat de kosten te hoog waren om het complex te kunnen gebruiken. Door dit alles ontstond wel belangstelling voor dit bijzondere station. Wat namelijk ook bijzonder is aan dit station is de gebruikte stationsoverkapping. Het is de oudste nog complete overkapping die ontworpen is door Lincoln Bush en in 1904 gepatenteerd.



Dit type overkapping is later op veel andere Noord-Amerikaanse stations gebruikt zoals Michigan Terminal in Detroit of LaSalle Street in Chicago. Het bestaat uit een stalen draagconstructie met daaroverheen een betonnen kap. Boven de sporen is een uitsparing gemaakt zodat de rook afkomstig van stoomlocomotieven probleemloos kon ontsnappen. Al met al een fraaie constructie.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Omdat het station slechts 6 perronsporen telt is het prima geschikt voor de model-/modulebaan. Ook de directe omgeving is daarbij heel fraai om in model na te bootsen. Al met al een leuk thema voor een twee- á drietal modulebakken lijkt mij. Als je meer foto's wilt zien kijk dan eens op <http://memory.loc.gov/ammem/browse/> en zoek onder DL&W station.

*Hans Sodenkamp*

### **SCHENECTADY LOCOMOTIVE WORKS, VOORLOPER VAN ALCO**

Schenectady Locomotive Works was een locomotievenbouwer in Schenectady, New York. In 1848 startte het bedrijf als Schenectady Locomotive Engine Manufactory, en een jaar later werd de eerste stoomloc afgeleverd. Deze loc was echter geen succes, en er volgden dan ook geen nieuwe orders. In 1851 volgde een doorstart onder een nieuwe naam: Schenectady Locomotive Works. Het nieuwe bedrijf was wél een succes. Met Walther McQueen als technische man werden er vele en kwalitatief goede stoomlocs gebouwd. Later kwam de ontwerper A.J. Pitkin bij het bedrijf.



De Schenectady Locomotive Works bouwde in 1868 voor de Central Pacific Railroad de stoomloc Jupiter. Deze loc was onderdeel van de 'Golden Spike Ceremony' in Promontory Summit (Utah) in 1869: de voltooiing van de Transcontinental Railroad door de Central Pacific en Union Pacific.

Om te kunnen concurreren tegen Baldwin besloten 7 fabrikanten te fuseren met Schenectady Locomotive Works. Zo ontstond in 1901 de American Locomotive Company. Pitkin werd de baas van het nieuwe bedrijf en de fabriek in Schenectady werd het hoofdkwartier.

Uiteindelijk zijn alle andere vestigingen gesloten en bleef alleen het complex in Schenectady over.

*Mathieu Hamelers*

### **MITROPA.NL**

Ik ken de PH&LF al behoorlijk lang. 16 april 2005 trad ik toe tot hun "Amerikaans (model)spoorforum" dat eigenlijk geheel gedragen wordt door de leden van voornoemde club. Nu de groep ook nieuwsbrieven uitgeeft vond ik het tijd om ook eens een stukje te schrijven, en wel over een soortgelijke internetgroep genaamd Mitropa.

We moeten even terug in de tijd. De meesten van jullie kennen misschien nog de voorloper van Beneluxspoor.net, namelijk Beneluxrail. Vanaf hier genoemd BNL. In die groep zat een "harde kern" modelsporende chatters. Door allerlei oorzaken die ook ik niet ken (want ik zat daar niet bij) is BNL ergens rond eind 2005 opgeheven. De groep die overbleef was hier niet blij mee, en op een privé-server van een van de mannen werd een nieuwe groep opgericht die zichzelf Mitropa.nl ging noemen (noot: Mitropa is het welbekende restauratierijtuig waar het zeer goed vertoeven is. Vandaar deze benaming die verwijst naar een virtueel rijtuig). Doelstelling werd al gauw om met een beperkte groep modelbouwers onderling ervaringen en kennis uit te wisselen. Gezien de slechte ervaring uit het verleden (lees BNL) besloot de groep het nieuw opgerichte forum besloten te houden. Vanaf dat moment (2005/2006) probeert de groep dan ook om modelbouwers te verzamelen met een doel. Deze doelstelling luidt:

- Begin maart 2006 hebben zo'n 35 modelspoorliefhebbers de koppen bij elkaar gestoken om te bekijken hoe ze onderling snel zouden kunnen communiceren over de projecten waar ze mee bezig zijn. Dat heeft geresulteerd in de oprichting van een besloten site. Doel van die site: onderling met zeer gerichte vragen en antwoorden komen, het op elkaar afstemmen van de diverse projecten (modulebouw) en natuurlijk ook gewoon lol maken. Maximum aantal leden +/- 50.

Beter gezegd wilde de groep onderling beppen over hun eigen projecten waar ze mee bezig waren. Het zou dus een soort vraagbaak moeten worden. Maar al snel bleek dat de ervaring en kwaliteit onderling zo groot was dat er een doelstelling bijkwam:



- Het promoten van de betere (hogeschool) modelbouw op een begrijpelijke wijze en dit over te dragen naar een breed publiek middels tentoonstellingen.

Dit resulteerde dan ook in een uitnodiging naar mij toe eind augustus 2006. Na enige aarzeling mijnerzijds ben ik in Mitropa gestapt op 8 september 2006, samen met nog een aantal andere modelbouwers uit de "scene" (o.a. leden van Ferkeltaxi Nederland). Van deze stap heb ik tot op heden geen enkele spijt gehad! Zoals al gezegd bleek al snel dat het uitwisselen van kennis niet echt aan bod kwam daar er al voldoende van aan boord was. Van daaruit ontstond binnen de groep de behoefte deze kennis en ervaring naar buiten toe uit te dragen, en dat vooral naar de minder ervaren modelbouwers in den lande. De eerste ideeën om met een tentoonstelling mee te doen waren dan ook geboren. Na enig overleg besloot de groep om mee te doen met Rail 2006 in Leiden, en dit was dan ook het eerste openbare optreden van Mitropa. Na onderhandeling kregen we het dan ook voor elkaar om met een mooie professionele stand onszelf te presenteren, wat resulteerde in een geweldige respons van publiek en vakpers. Len de Vries van Railmagazine was zo enthousiast dat we hem direct binnen onze gelederen gehaald hebben!



Na Rail waren we als groep zo trots op het resultaat dat direct het idee ontstond om dan ook maar naar Rijswijk in januari 2007 te gaan, wat ook gebeurde. Tevens namen we hierbij "Villa Pardoes" als actiepunt mee. Villa Pardoes is een huis, gesponsord door o.a. de Efteling, waarin kankerpatiëntjes met hun ouders vakantie kunnen houden indien nodig. Hier stond een kapotgespeelde modelbaan ooit door de NMF gebouwd op een tentoonstelling, die weer opgeknapt moest worden. Een mooi actiepunt, toch? Ook hier weer een uiterst mooie stand waarin een aantal banen (waaronder mijn eigen "The Shop") stonden en waarin weer zeer gedreven door een aantal van ons gedemoot

werd t.b.v. de actie om maar zoveel mogelijk op te halen. Hoogtepunt was zondagmiddag het afscheren van de baard van Floris Dilz door kapper Len de Vries. Leverde toch mooi € 200,- op wat het totaal door ons verzameld op ongeveer € 1200,- bracht. Hiermee kon een nieuwe baan gebouwd worden wat ook is gebeurd. Zie [www.mitropa.nl](http://www.mitropa.nl). (PS: de afgeschoren baard schijnt onder de naam Dilzflor (variant op Silflor) verkocht te zijn aan een gerenommeerde modelbouwer....)



Succes alom dus, wat uiteraard de sfeer binnen de groep sterk heeft verbeterd. We zijn als groep gedreven en fanatieker geworden, en dus gegroeid. De in-house kennis is ook flink toegenomen, en dat gebruiken we naar de onervaren modelspoorder toe die daar zijn voordeel mee kan halen. Mitropa wordt gezien als een eliteclub, maar is dit zeker niet. Het zijn allemaal gewone leuke kerels (en 1 vrouw) die allemaal dezelfde hobby hebben en dezelfde ideeën, en die dat graag willen delen met anderen.

Inmiddels zit Rijswijk 2008 er al weer op, ook hier weer een prima respons van het publiek. Wat nu wel blijkt is dat veel mensen die ons bezoeken, met veel onbeantwoorde vragen en problemen blijken te zitten. Triest genoeg valt daaruit wel te concluderen dat de gemiddelde modelbouwer in Nederland niet bijster veel ervaring heeft..... Dat is jammer, want veel van dat niet-bouwen wordt veroorzaakt door een bepaalde angst om iets nieuws te proberen en zo te blijven hangen in vroeger geleerde technieken en handelingen. Ook blijkt dat veel mensen de mooie, nieuwe materialen die de huidige modelspoorwereld kent niet eens herkennen, laat staan gebruiken. Wij hebben het ons streven gemaakt deze mensen aan te moedigen en te overtuigen dat het allemaal niet zo moeilijk is als het lijkt. Gewoon proberen, toch?

Mijn rol: ik zelf heb veel geleerd in deze korte tijd met elkaar. Inmiddels ken ik velen IRL (=In Real Life), en niet vanachter de beslotenheid van een toetsenbord.



Enkelen daarvan zijn in de loop van die tijd goede vrienden geworden. Uiteraard een belangrijk gegeven in het echte leven, en in onze hobbybeleving. Van de vele (persoonlijke) problemen binnen reguliere verenigingen hebben wij gelukkig weinig last. Daar waar ego, jaloezie, arrogantie en ruzies bij de plaatselijke clubs vaak hoogtij vieren blijft Mitropa daar gelukkig verstoken van. Gezelligheid staat hoog in het vaandel, en een ieder wordt gerespecteerd en in zijn of haar waarde gelaten. Een belangrijk gegeven! Verder blijf ik met mijn eigen groepje gewoon doorgaan buiten Mitropa met banen bouwen en deze showen in binnen- en buitenland. Dat is goed combineerbaar met Mitropa, en de een heeft geen last van de ander. De bouw van die projecten wordt echter wel binnen Mitropa besproken en be(ver!)oordeeld, maar dat is ter lering van mijzelf en de rest.



Dit alles brengt dat Mitropa voor de komende jaren zeer gedreven en enthousiast zijn doelen wil verwezenlijken via de publieke kanalen. Tot ziens dan ook als we weer eens ergens staan. Schroom niet, loop binnen in de stand en maak een praatje. We verheugen ons op jullie komst.

Mocht een van jullie meer interesse hebben, neem dan privé contact met mij op. De adresgegevens staan hieronder.

Groetjes, Ronald Halma  
[ronaldhalma@gmail.com](mailto:ronaldhalma@gmail.com)  
[www.ronaldhalma.tk](http://www.ronaldhalma.tk)

## NEW ENGLAND CENTRAL

In New England bestaan meerdere shortlines. In het verleden hebben maatschappijen als de New Haven hun best hadden gedaan om het spoorvervoer in deze regio in één hand te krijgen door de overname van kleine spoorbedrijfjes. Maar na de ineenstorting van Penn Central en de opstart van Conrail was het spoorlandschap in New England drastisch veranderd:

grootschalig goederenvervoer was merendeels verdwenen, Conrail verzorgde het vervoer op enkele hoofdlijnen, en diverse kleine spoorbedrijven exploiteerden zijlijnen. Sommige van deze bedrijven bestonden al lang, zoals de Central Vermont Railway en de Providence & Worcester; andere werden later opgericht, zoals de Housatonic.

De Central Vermont Railway (CV) gaat terug tot 1843, toen een van zijn voorgangers toestemming kreeg om een spoorlijn aan te leggen. De CV kwam uiteindelijk via de Grand Trunk in handen van Canadian National. In 1995 zou CN – tot dan toe een Canadees staatsbedrijf – geprivatiseerd worden. In de aanloop hiernaar werd bekeken of minder belangrijke trajecten verkocht konden worden. De lijn van de CV werd in hetzelfde jaar nog verkocht aan RailTex, een bedrijf dat diverse shortlines exploiteerde. RailTex gaf de spoorlijn een nieuwe naam: New England Central. RailTex is in 2000 overgenomen door een andere exploitant van shortlines, namelijk RailAmerica. En dit bedrijf is in 2007 weer overgenomen door de Fortress Investment Group.



Mathieu Hamelers

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 29 en 30 maart: Landelijke Modelspoordagen in Hillegom, in het Fioretti College (Garbialaan 24).
- 22 tot en met 25 mei, Jamboree 2008 in Ehekirchen, Beieren.
- 23 en 24 augustus: Industrieel Smalspoor Museum in Erica.





## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Dit keer is het thema de voormalige Barnesboro module. In deze vorm is de module overigens nooit tentoongesteld. Deze modulevorm staat bekend onder de naam Ntrak of Shreddertrak ;-)



Bovenaanzicht van de voormalige Barney & Fred Tipple. Hier werden vroeger de kolenwagons beladen. Overtollige kolen werden onder de sporen opgevangen.



Een afgedankte gondola is alles wat is achtergebleven op de voormalige B&F yard. Alle gebouwen zijn weggebroken.



Tot slot nog het zicht op de vroeger zo drukke Ntrak hoofdlijn.

Hans Sodenkamp

## 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 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 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

Het vorige nummer, de special, eindigde met de vraag of de PH&LF in Rijswijk zouden staan. Nou, inmiddels ligt dat al ruim anderhalve maand achter ons en het was weer een groot succes. Een uitstekende presentatie dat goed uitlicht werd met regelmatig drommen bezoekers rondom. Rijswijk smaakt wederom naar meer!

Inmiddels is Rail 2008, een beurs waar we in het verleden vaak op hebben gestaan, ook al achter de rug. Ik vond Rail dit maal weer z'n oude glans terug hebben. Het viel mij op dat in één van de hallen (tegenover de lange Z-baan) nog een ruimte over was. Het leek wel of daar de PH&LF had moeten staan. Nou, misschien dan volgend jaar ☺

In ieder geval is de eerstkomende modelspoorbeurs waar we wel van de partij zijn in Hillegom tijdens het traditionele modelspoorweekend. Ik hoop dat dit weer zo'n plezierige bijeenkomst wordt. Afijn, bestel die pizza maar alvast voor de zaterdagavond. Zo dat was het alweer, het eerste nummer van 2008.

*Hans Sodenkamp*