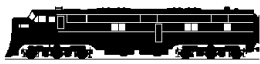
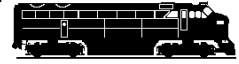




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 10 Nummer 34, September 2010

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Eurospoor 2010	1
Project 'grote baan op zolder': deel 1	2
Algemene PH&LF-projecten: een update	4
Lucin cut-off	4
Meesville	6
Unstoppable, a must see movie	6
The Old Main Line	7
Waybills, foto's en close-ups	9
N-schaal in de Achterhoek	10
Siteseeing	12
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13

THE DEPOT



De PH&LF staat pakweg drie á vier keer op een beurs voor betalend publiek. Belangrijk daarbij is wel dat voor dat publiek iets te beleven is. Daarbij

spreken rijdende treinen nu eenmaal meer dan stilstaande. Rangeren is natuurlijk ook prima. Helaas blijkt op de laatste paar beurzen de bediening van de modulebaan soms slechts van een enkeling af te hangen. Dat is erg jammer en volgens mij beslist niet nodig. Hoewel ik niet officieel mee deed in Lochem heb ik toch een halve dag de club ondersteund (of eigenlijk mijn dochter Eline ;-). Daardoor kregen de andere deelnemers de kans om ook elders op de beurs rond te kijken.

Daarnaast is het natuurlijk gewoonweg leuk om met die typisch Noord-Amerikaanse treinen te rijden. Ook is er altijd wel iets nieuws te ontdekken zoals bijvoorbeeld de nieuwe modules "Diary County" en "The Old Main Line". Over deze laatste modules is in deze nieuwsbrief een boeiend achtergrondverhaal te lezen. De huidige nieuwsbrief gaat niet alleen over modules of grootspoor maar dit keer zelfs een aankondiging voor een film! Ik hoop dat dit alles weer inspireert en hoop je binnenkort te zien op Eurospoor eind oktober!

Hans Sodenkamp

EUROSPoor 2010

De bevestiging van onze deelname aan Eurospoor 2010 is binnen en we kunnen ons dus goed gaan voorbereiden op een mooie deelname.



Qua vergoedingen is het best redelijk echter we zullen niet de brandstofkosten geheel

kunnen dekken. Aan de deelname zijn wel strikte eisen gesteld waar we overigens goed aan kunnen voldoen:

1. de baan moet rondom worden afgedoekt zodat er niet door de baan heengekeken kan worden
2. er dient gebruik gemaakt te worden van achtergronden
3. de modelbaan goed uitlichten
4. alle modules dienen afgewerkt te zijn, er mag dus geen module in aanbouw getoond worden
5. verzoek om de baan goed zichtbaar te maken voor kinderen, b.v. door opstapjes
6. verzoek om kinderen de gelegenheid te bieden om een sectie van de baan te bieden

Houd goed rekening met bovenstaande.

Iedere deelnemer krijgt een pas met pasfoto die voor alle dagen geldig is en dus niet uitwisselbaar. Voor individuele dagdeelnemers zijn er dagkaarten verkrijgbaar voor € 11,00. Het aantal deelnemerskaarten voor alle dagen is beperkt tot 12.

De baan wordt door dranghekken afgeschermd.

Zodra er meer bekend is laat ik het uiteraard een ieder weten.

Lars-Erik Sodenkamp



PROJECT 'GROTE BAAN OP ZOLDER': DEEL 1

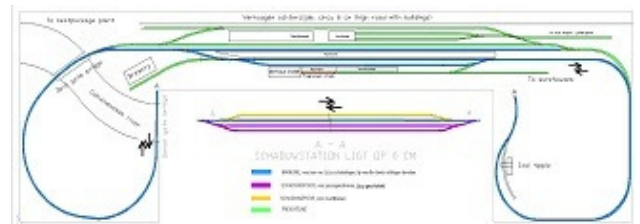
Terwijl de oranjegekte door het land raast zijn er toch nog mensen die hier niet in meegaan: voetbal is leuk, om te doen en om naar te kijken, maar je moet niet overdrijven. En nu waren de meeste wedstrijden van oranje dusdanig slecht dat de keuze om aan mijn baan te sleutelen geen verlies is geweest.

Bouwen en slopen zit een modelspoorder in het bloed, maar in mijn geval begon het ernstige vormen aan te nemen. Twee jaar geleden dacht ik eindelijk het lek boven te hebben. Na dik 30 jaar bouwen en afbreken zou het eindelijk gaan gebeuren. De baan (lees: het railplan) was klaar en ik zou de eerste treinen erover laten rijden in december 2009, zei ik vol enthousiasme tegen moeder de vrouw. Krijg ik als antwoord: 'Ja hoor, dat hoor ik al jaren, verzin eens iets nieuws'.

Ik zag mezelf echter toch het laatste stukje rails erin frommelen, een GP 38 op de baan zetten en ik begon aan de knop van de Intellibox te draaien en..... verdorie! Op rechte stukken ging het geweldig. Toen kwam het onvermijdelijke moment dat de loc over een wissel moest. Pats, boem, de GP liep uit de rails. En wat denk je dan in zo'n geval: vuiltje op de baan. Of was er iets anders mis? Er was zeer zeker iets anders mis! Wat bleek? Je kunt namelijk geen Amerikaanse locs (Atlas, Life-Like, Intermountain) over Europees railmateriaal laten rijden. Tenminste, Minitrix en Fleishmann rails. Dat gaat mis. Bij elke wissel liepen de locomotieven uit de baan. Veel mailverkeer richting Thieu en Wiki, oorzaak volgens hen: de rails ('we hebben je nog zo gewaarschuwd dude, maar ja, je luistert niet').

En inderdaad, de wielen van de locs zijn anders, kleiner. Niet veel, maar ze zijn het wel. Ik zag de bui al hangen, wéér de baan slopen, wéér grote kosten (aanschaf nieuwe wissels, rails, etc) maar wilde wel 100 % zekerheid. Die kreeg ik ook. Mijn treinenwinkel (de Wapstad in Rijswijk) bevestigde definitief wat ik van beide PHLF-membbers had gehoord: Europees en US modelspoormaterieel, dat bijt elkaar. Eenmaal buiten natuurlijk enige stevige groetjes- die ik niet zal herhalen- geuit. Want overstappen naar PECO zou betekenen dat ik zou moeten ballasten! En dat haat ik, ballasten! Vandaar dat ik bij de bouw van de baan voor Fleishmann-rails had gekozen, dat spul is al ingestrooid vanuit de fabriek, dus lijmen en gaan. Geen geklooi met grind, lijm en andere rommel. Niet dus, ik moest er toch aan geloven.

Afijn, na een paar maanden even niets met de grote baan te hebben gedaan en na advies gevraagd te hebben over ballasten bij de PHLF'er die deze discipline tot kunst heeft verheven (het fenomeen Wim Kieskamp) ben ik toch maar opnieuw begonnen. Door eerst het railplan wederom tegen het licht te houden (*Hansie en vooral Thieu, dank voor alle hulp hierbij*) en vervolgens in de auto te stappen en naar Godfather Supplies te rijden voor de aanschaf van een scheepslading PECO-materiaal.



Op basis van het aangepaste railplan ben ik dus begonnen met het bouwen van het stationgedeelte. Door schade en schande wijs geworden, uittentreure gepast en gemeten met de latere bebouwing (lees: huisjes) en aan de hand daarvan de maten van de rails uitgezet. Voordeel: als ik de baan definitief aan elkaar zou zetten is het een kwestie van de huizen op hun plek vastlijmen en klaar is "the dude".

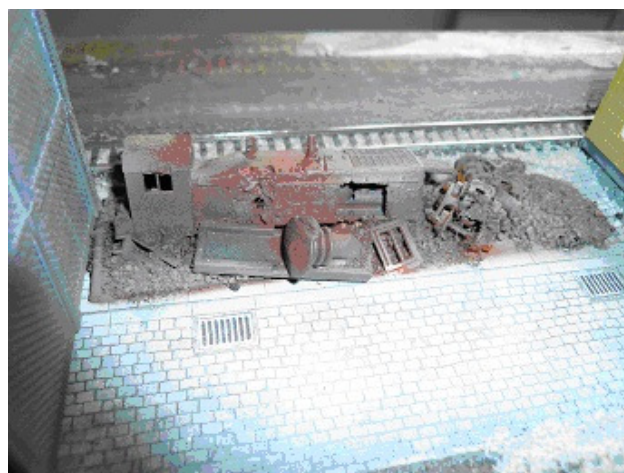
Dat het desondanks toch nog een beetje heeft tegengezeten komt door het feit dat je bij ballasten veel water gebruikt en hardboard kan slecht tegen water :) Ja, hardboard! Want wat had ik gedaan? Van hardboard exact de kunststofperrons van Kibri nagemaakt, want ik vond het te ver gaan om voor een stukje voorgevormd plastic van 20 cm 10 euro te betalen, zeker gezien het feit dat ik behoorlijke lengtes nodig heb en dus een kapitaal zou zijn kwijt geweest aan perrons. Hardboard als alternatief, en ik moet zeggen, het zag er prachtig uit toen de perrons er eenmaal in lagen, voorzien van prachtige 'mind the gap strepen' olievlekken, en prachtig gewetherd. Toen nog wel. Vol goede moed sloeg ik dus aan het ballasten, met water en verdunde houtlijm. De volgende ochtend: een doffe ellende. Het hardboard was gezwollen en misvormd en de enige remedie was: slopen!

*"The Ntrak Dutch Division"*

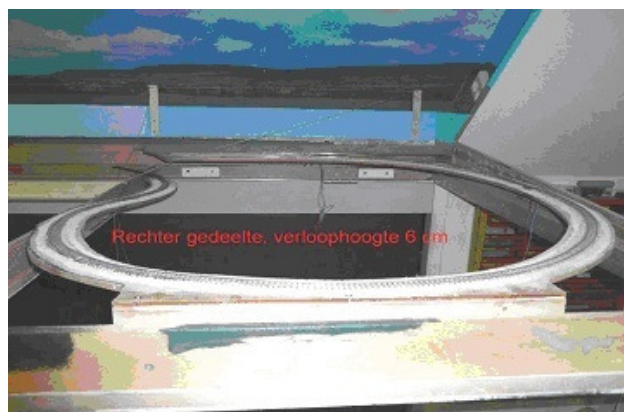
FOUNDED JULY 6 2001



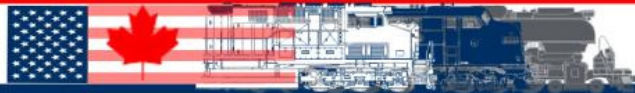
Wat nu te gebruiken als perron? Triplex is te dik en opnieuw hardboard was geen optie. Gelukkig bracht 'wiki' uitkomst. Tijdens de beurs in maart heeft Hans een kunststof plaat meegenomen waar ik perfecte perrons van heb kunnen maken. Probleem opgelost! De hele winter ben ik dus bezig geweest met de aanleg van het stationstuk, en ik moet zeggen, ik heb nu ook wat. Zo zit er al een yard op met een verroeste loc, klaar voor de sloop (zie foto), ligt de locloods al klaar voor gebruik en de boel is niet alleen geheel geballast, alles werkt ook. Elke wissel. Tip voor degenen die nog moeten ballasten en wissels gebruiken: spuit de wissels flink in met siliconenspray en begin dan pas met ballasten. Het werkt beter dan olie (lost namelijk toch enigszins op door de druppel afwas door de lijm) en de siliconenspray heeft dit probleem niet. Voordeel: de lijm hecht niet op de kwetsbare puntstukken en veertjes, maar wel op het kurkbed. Met weinig kracht en risico op schade zijn de tongen e.d. schoon te maken. Tip 2: het is natuurlijk wel de bedoeling de wissel EERST in te spuiten met siliconenspray en dan pas op de baan te leggen. Je kunt dan mooi de kunststof bielsjes met een wattenstaafje schoonmaken van de siliconen maar het staalwerk behandeld laten. Eenmaal klaar met ballasten de siliconen eenvoudig te verwijderen met thinner (beter: ontsmettingsalcohol van 80 %, te koop bij de apotheker, tast het kunststof namelijk niet aan).



In elk geval, vóór de zomer aan zou breken wilde ik het grootste gedeelte gereed hebben. En die door mezelf opgelegde deadline haalde ik. In de maand mei heb ik me bezig gehouden met het weatheren van het stationgedeelte en het inplakken van onkruid, bestrating etc. En het is nu juli en de beide verbindingstukken (linker- en rechterhoek) zijn eveneens gereed, op de baan gemonteerd, ingestrooid en al. Het hoogteverschil van het stationscomplex naar het schaduwstation is 6 cm geworden (was oorspronkelijk 9 cm) maar op advies van Hans Starmans heb ik dat teruggebracht naar 6 cm. Zodat ook elke loc, ongeacht het aantal wagons erachter de hellingen moet kunnen nemen.



Het enige dat ik nu nog moet doen is het schaduwstation in elkaar flansen en de afzonderlijke delen aan elkaar koppelen. Daarna de bedrading aansluiten, de Lizzy-ledjes in de baan aanbrengen en de treinen kunnen dan eindelijk rijden. Zodat ik me eindelijk kan gaan bezig houden met datgene dat ik het liefste doe: het bouwen aan de scenery.



Maar voor het zover is zal ik in *deel 2* uitgebreid ingaan op de vraag waarom ik voor Lizzy heb gekozen, wat ik ermee wil regelen en hoe ik denk dat de uiteindelijke baan eruit zal komen te zien. Blijf de nieuwsbrief dus nauwlettend volgen spoorvrienden, until next time...

Rob 'the dude' Spitters

ALGEMENE PH&LF-PROJECTEN: EEN UPDATE

Afgelopen jaren zijn er diverse plannen bedacht om de modulebaan te verbeteren. Het gaat dan niet zozeer om het verbeteren van de individuele modules, maar om gezamenlijke zaken als Digitrax, baanvoeding, en bijvoorbeeld een yard. Inmiddels zijn een aantal van die plannen tot uitvoering gekomen. Hierbij een korte update.

Besturing

Begin dit jaar is met hulp van Marc Starmans een Digitraxset gekocht in Amerika. We hebben de set voor het eerst in Uden gebruikt. De set is clubeigendom. In de praktijk zullen we meestal nog wel een tweede set nodig hebben; die is dan afkomstig van een van de leden.

Baanvoeding

Ook is begin dit jaar gesproken over een goede transformator. We kwamen uiteindelijk op een voeding van Müt uit. Ik heb vervolgens bij H&H in Gouda alvast een eerste exemplaar gehaald. Een tweede exemplaar stond in bestelling, maar helaas duurde de levering hiervan erg lang. Afgelopen zaterdag heb ik eindelijk de tweede voeding kunnen ophalen bij H&H. Hiermee hebben we voldoende power om een flinke modulebaan van stroom te kunnen voorzien.

Doek

We gebruiken al jaren zwarte doeken om de onderzijde van de baan netjes te verbergen. Met punaises prikken we de doeken elke keer weer vast, maar ten eerste ziet dat er niet mooi uit en ten tweede zijn sommige modules niet erg 'prikbaar' waardoor je zowat je vingers breekt.... De W&S gebruikte klittenband en dat sprak ons wel aan: zo is het doek binnen korte tijd aan te brengen op de baan, en na afloop haal je 'm er weer makkelijk af. Einde punaistijdperk dus.

Het aanbrengen van het klittenband heeft nog wel voor een aantal perikelen gezorgd, maar uiteindelijk heeft Rob 'Dude' Spitters 21 meter doek van klittenband laten voorzien bij een lokaal Turks naai-atelier. In Lochem is dit doek met succes gebruikt.

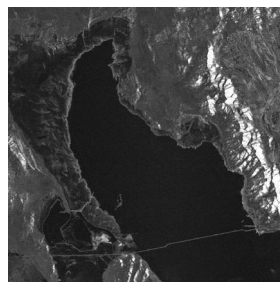
Yard

Het oude Jasper Yard vertoonde flinke gebruikssporen. De railovergangen waren al eens vervangen door koude overgangen, maar het sloot niet meer allemaal even goed aan. De (beperkte) scenery had flink te lijden gehad van het gesjouw met de bakjes. Er is daarom besloten om een nieuwe yard te bouwen. Rob Draaisma heeft de bakjes gebouwd; op de wekelijkse knutselavonden in de Randstad zal de yard worden voorzien van rails en ballast.

Mathieu Hamelers

LUCIN CUT-OFF

Bij de bouw van de eerste transcontinentale spoorlijn door de Verenigde Staten legden Union Pacific en Central Pacific de spoorlijn langs de noordoever van het Grote Zoutmeer (Great Salt Lake). Beide maatschappijen ontmoetten elkaar op 10 mei 1869 in Promotory point. De lijn ging door bergachtig terrein en voor de exploitatie waren dan ook "helpers" nodig om de treinen door het gebied te laten rijden. Tevens was het een omweg.



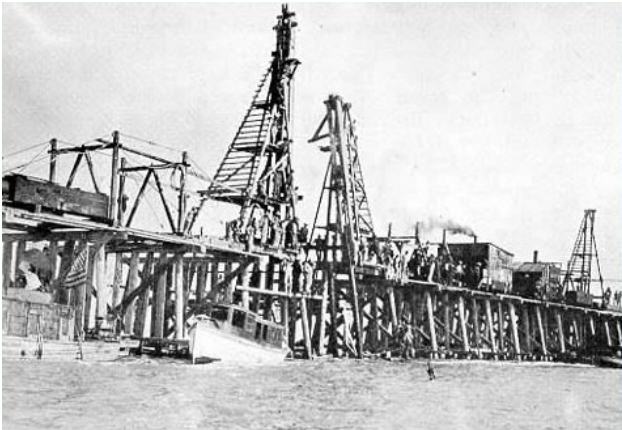
Linksboven ligt Promotory point en onderaan is de Lucin Cutoff te zien die door het Grote Zoutmeer loopt



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

In 1898 kreeg Edward Henry Harriman zeggenschap over de Union Pacific en drie jaar later over Southern Pacific, de opvolger van Central Pacific. Hij moderniseerde de spoorlijn en besloot om voor een kortere route te kiezen, dwars over de Great Salt Lake. Het resultaat is de grote Lucin Cut-Off. De gehele lijn is 102 mijl (164 km) lang tussen Ogden en het minuscule gehucht Lucin. Het Grote Zoutmeer wordt over een dertien mijl (20,9 km) lange dam en een bijna twaalf mijl (19,3 km) lange trestle overbrugd. Het geheel is in anderhalf jaar gebouwd met 3000 man en kostte ruim \$ 8 miljoen. Daarmee werd de route 44 mijl (71 km) korter en spaarde een klim van circa 250 meter uit.



De bouw van de lange trestle door het Grote Zoutmeer.

De bouw werd vanaf beide oevers begonnen en in het midden van het meer naar de beide oevers toe. Met vijftientig heismachines werden de houten palen de grond in geslagen. Dag en nacht werd gewerkt en drank was niet toegestaan. Er werd dan ook grondig gecontroleerd op drank om te voorkomen dat het werk stil kwam te liggen door dronkenschap en vechtpartijen. Steengroeven in de buurt leverden de stenen om de dam te bouwen. De bodem van het meer is op de ene plek zo hard als steen maar op andere delen is pas op 50 feet (15 m) diepte vaste grond. Ondanks verschillende tegenslagen vorderde het werk gestaag.



Een sleepboot nabij de pas voltooide trestle.

De eerste trein reed op 6 maart 1904. Ondanks sceptische voorspellingen voldeed de trestle uitstekend. Slechts één maal was de brug voor zes dagen buiten bedrijf. Dat was na een brand op 4 mei 1956. Overigens vergde de brug wel het nodige aan onderhoud. Vele duizenden boomstammen zijn in de loop van de tijd vervangen. In de jaren vijftig besloot Southern Pacific de trestle te vervangen door een dam. Deze werd vanaf 1955 parallel aan de trestle aangelegd en in juli 1959 in gebruik genomen.



Een excursietrein over de nieuwe dam die ter vervanging in de jaren vijftig is gebouwd.

In het begin werd de oude trestle nog als back-up gebruikt maar al spoedig verviel ook deze functie en werd de trestle verwaarloosd. Uiteindelijk wordt het hout van de trestle vanaf 1993 herwonnen, bewerkt en verkocht. De nieuwe dam voldoet nog steeds en is inmiddels alweer een halve eeuw oud.



De huidige dam buigt verderop af naar links om vervolgens parallel te lopen aan de oude, inmiddels onttakelde, trestle.

Hans Sodenkamp

MEESVILLE

Zoals sommigen al hebben kunnen zien op de knutselavonden of via het forum ben ik druk bezig om de Meesville-modules af te maken voor Eurospoor 2010. De tijd vliegt en er moeten nog wat gebouwen gemaakt worden. Gelukkig bestaat een aantal gebouwen alleen uit een gevel dus hopelijk kan ik nog minimaal twee geveltjes voor Eurospoor maken.

Het is niet mijn favoriete klus maar tevens moet ik nog wat wissels en aandrijvingen nakijken en een aantal nog aanleggen. Ik heb besloten om eerst de reeds bestaande wisselaandrijvingen die nog niet goed functioneren te verbeteren. Na Eurospoor ga ik pas nieuwe aanleggen.

Helaas zal het voor Eurospoor niet lukken om alle details van Meesville aan te brengen en ook zullen er nog wat groenplekken komen waar later nog gebouwen geplaatst zullen worden, maar ik verwacht uiteindelijk eind oktober wel een aardige presentatie van Meesville te kunnen geven. Het zelf gebouwen maken is dusdanig leuk dat ik op termijn mogelijk de DPM en overige standaard bouw pakket gebouwen ga vervangen door zelfbouw. Het leuke van zelfbouw is het eigen karakter dat de baan krijgt. De plaats krijgt in ieder geval nog een bankgebouw en een politiebureau. Zodra de gebouwen er staan volgen de details zoals straatmeubilair, reclame, mensen etc.



Overzicht van de Meesville-modules in een eerdere fase

Voorlopig ben ik nog wel even zoet met Meesville, maar de volgende projecten heb ik al weer bedacht. Als eerste ga ik de New Eastbrook Ntraklight-modules afmaken en daarna(ast) start een nieuw project Starwood, dat een New England-dorpje zal worden met meer houten huisjes waarbij ook de kerk die ik vorig jaar heb gemaakt, een plek zal krijgen. Starwood wordt de tegenhanger van Meesville waardoor ze samen met twee bogen een eenheid kunnen gaan vormen thuis.

Lars-Erik Sodenkamp

UNSTOPPABLE, A MUST SEE MOVIE

Beste vrienden, boeren, burgers en buitenlui. Zoals u allen weet is 'the dude' totaal verslingerd aan movies. Filmbladen boeken, trailers, you name it, the dude done it. Ik hoor u denken, so what?



De "runaway train" die een hoofdrol speelt in de film.

Maar let nu op railvrienden, want nu komt het! Er komt binnenkort een film in de bioscopen die wij, als US

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

freaks, moeten zien. Ja, moeten, want de film is niet alleen gebaseerd op a true story, het is ook nog eens een actiespektakel (al is dit niet helemaal gepast). Maar wat verwacht je ook anders, als Tony Scott regisseur is (inderdaad, broer van Ridley, van o.a. Gladiator, Blade runner, Black Hawk Down en Alien). Broer Tony houdt niet van films waarin veel gepraat wordt, zijn toverwoord voor een goede film is action! Daarom propt hij de zijne altijd er mee vol. Tony loves gooi- en smijtwerk en kijkt niet op een trein meer of minder.

In deze prent speelt een runaway big American diesel dus de hoofdrol. Bijgevoegd een link, zodat je alvast een opwarmer hebt voor de film. Ik zou zeggen, buckle up, fasten your seatbelt and enjoy the ride...for as long as it takes ☺ Met in de hoofdrol Denzel Washington and off course trains...lots of trains.

<http://www.joblo.com/video/joblo/player.php?video=UnstoppableTrailer1>

Rob, alias "Dude", Spitters

THE OLD MAIN LINE

Toen ik enkele jaren geleden op zoek was naar een mooi voorbeeld waarbij ik de thema's "Baltimore & Ohio" en "herfst" kon combineren, kwam ik uit op de Old Main Line. Deze spoorlijn kronkelt zich vanaf de



kuststad Baltimore via Point of Rocks richting Harpers Ferry in West Virginia. Hierbij volgt de lijn grotendeels de stroom van de Patapsco, een riviertje dat rustiek oogt maar regelmatig heeft gezorgd voor grote overstromingen. Aan weerszijden van de Patapsco River en de spoorlijn liggen

beboste heuvels. Onderweg kom je bruggetjes, tunnels, oude stadjes, en ruïnes van vergane industrie tegen. Bedenk daar de befaamde Indian Summer bij en je hebt een prachtig thema voor een module. In drie modulebakken van elk 3ft lang probeer ik een stukje van de Old Main Line na te bootsen.

De oude hoofdlijn

Waar wat is de echte Old Main Line eigenlijk? Laten we beginnen met de naam: die is natuurlijk niet zomaar bedacht. Het is de eerste spoorlijn van de Baltimore & Ohio (B&O) en daarmee de oudste spoorlijn van Amerika. Van 1828 tot 1873 was het de hoofdverbinding van de B&O richting het westen. Met het gereedkomen van de Metropolitan Branch tussen

Washington en Point of Rocks in 1873 werd het traject tussen Point of Rocks en Harpers Ferry toegewezen aan deze nieuwe spoorlijn; hiermee werd de Metropolitan Branch de nieuwe hoofdroute richting het westen. Het overgebleven traject tussen Baltimore en Point of Rocks bleef voortbestaan onder de naam 'the Old Main Line'.



Point of Rocks: hier ligt een wye die de Old Main en de Metropolitan Branch met elkaar verbindt.

De eerste plannen

Zoals ik hiervoor al vermeldde, is de Old Main Line (OML) de oudste spoorlijn van Amerika. Maar waarom werd de lijn op deze plek aangelegd? De eerste plannen voor een spoorlijn van Baltimore naar het westen werden al in 1826 bedacht. De havenstad had toen namelijk veel te lijden van de moordende concurrentie door 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. Hierdoor werd de haven van Baltimore steeds minder gebruikt. Om verdere achteruitgang te voorkomen, besloot men om een eigen transportroute naar de Midwest aan te leggen: een spoorlijn.

Mt. Clare

In 1828 begon men met de bouw. De B&O wilde graag dat de haven van Baltimore het beginpunt zou worden van de spoorlijn, maar er was onenigheid over het te volgen traject. Om verdere vertraging te voorkomen, begon men te bouwen vanaf de toenmalige stadsrand van Baltimore, op een plek met de naam Mt. Clare. In de loop der tijd groeide deze plek uit tot een belangrijk spoorwegemplacement, met een yard, werkplaatsen, en een station. Tegenwoordig zijn in het station en de ronde locloods het B&O Railroad Museum gevestigd.

Op 4 juli 1828 was de eerste mijl voltooid. De 'First Stone' van de B&O die op deze plek stond, staat nu in

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

het B&O museum. Een nieuwe steen markeert nu de plek van deze eerste mijl.



Ellicott City

In 1830 werd het eerste deel van de lijn geopend. Je kon toen reizen tot Ellicott City. Het stationsgebouw in dit pittoreske stadje is gebouwd in 1831 en is daarmee het oudste stationsgebouw van Amerika. Het gebouw heeft een aardig detail: als (voorlopig) eindpunt van de lijn was het stationsgebouw tevens een onderhoudswerkplaatsje voor stoomlocs. In de zijkant van het station zit dan ook een poort waar vroeger de rails door naar binnen liepen.



Het station van Ellicott City. Let op de poort waardoor de stoomlocs ooit het gebouwtje binnenreden. Links staat de goederenloods.

Verbouwingen

De spoorlijn is vele malen verbouwd. Bij de aanleg van het oorspronkelijke tracé was namelijk gekozen voor een zo vlak mogelijk traject, maar de keerzijde hiervan was dat de lijn erg veel scherpe bochten kende. Dit leverde problemen op voor het treinverkeer en daarom zijn veel bochten later vervangen door tunnels.

Enkelspoor

Toen de jaren 40 aanbraken, was de OML nog dubbelsporig. Het spoorvervoer was in de voorafgaande jaren achteruitgegaan (er was immers nauwelijks industrie langs de lijn, de granietmijnen waren verdwenen, en reizigerstreinen reden voornamelijk via de Metropolitan Branch), maar de Tweede Wereldoorlog veroorzaakte een opleving van de OML. Na de oorlog verdween het reizigersvervoer echter geheel van de lijn, en het dubbelspoor werd enkelspoor zodat het profiel van vrije ruimte in de tunnels groter werd. Tevens werd er CTC aangelegd.

Agnes

De genadeklap leek te komen van de orkaan Agnes. In 1972 werden grote delen van de OML weggespoeld. Alleen het westelijk deel van de lijn bleef in gebruik. Dankzij de groei van het kolenvervoer naar de haven van Baltimore kon voorkomen worden dat het oostelijke deel van de lijn werd opgebroken. Enkele jaren na de verwoestende orkaan was de gehele OML weer in gebruik.



CSX en MARC

Inmiddels is de OML verschillende malen van eigenaar verwisseld. De B&O werd in de jaren 70 onderdeel van Chessie System, samen met de Chesapeake & Ohio en de Western Maryland. Chessie is in de jaren 80 opgegaan in CSX, en dat bedrijf is tegenwoordig nog steeds de eigenaar van het traject. Waar vroeger de B&O-treinen zich door de heuvels slingerden, rijden nu de CSX-treinen van en naar Baltimore.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Het Carrollton Viaduct uit 1829.

Tevens wordt een deel van de lijn gebruikt door MARC. Dit spoorwegbedrijf laat forensentreinen rijden tussen het stadje Frederick en de hoofdstad Washington. En Amtrak rijdt nog steeds via de Metropolitan Branch over het traject van Point of Rocks richting Harpers Ferry, oorspronkelijk ook een deel van de OML.

Eldorado

Voor spoorgekkens is de lijn een eldorado: omdat de lijn al vanaf het begin werd voorzien van stenen en stalen bruggen, is er nog veel zichtbaar uit de beginjaren van de OML. Wat te denken van een brug uit 1829, of een duiker uit 1831? Ook liggen er her en der nog restanten van de oorspronkelijke rails: langwerpige granieten blokken (gelegd in de lengte van de spoorlijn) waarop destijds metalen strips waren gemonteerd. Omdat deze werkwijze niet erg handig bleek te zijn, is men al gauw overgestapt op de bekende rail op (dwarsgelegde) houten bielzen.



Gebouwd in 1831.

Zoals je ziet, is de Old Main Line een interessant stukje spoorweggeschiedenis. Het is dan ook niet vreemd dat ik dat probeer na te bouwen in 1:160. Het resultaat is voor iedereen te zien op Eurospoor 2010.

Mathieu Hamelers

WAYBILLS, FOTO'S EN CLOSE-UPS

Tijdens onze PHLF-bijeenkomst en baanopstelling in het schoolgebouw die Martien een tijdje geleden geregeld had, liep ik tegen een fotograferende "Draai" aan die op dat moment druk in de weer was met opnames te maken van zijn wagons en locs. In de weer met camera en statief probeerde hij alles op de gevoelige plaat vast te leggen met de bedoeling om de foto's later te gebruiken op de waybill cards. Rob gebruikte hiervoor een module als scenery (background) die niet in de vaste baanopstelling in het lokaal was opgenomen. Slimme zet, want doordat het een gebruiksklare module (ingestrooid, gebalast etc.) betrof werden de foto's van de treinen in combinatie met de ondergrond erg fraai. Nadat ik echter een blik door de zoeker van de camera had geworpen viel me een ding op: omdat de loc of wagon het centrale middelpunt is zie je weinig van de omgeving. Eigenlijk heb je maar een klein stukje baan nodig om hetzelfde effect te krijgen. Het te fotograferen gedeelte is in feite erg beperkt. Je ziet niet erg veel van de module. Waarom zo'n ding meezeulen als het alleen om het maken van foto's van je rollend materieel gaat?

Diorama

Dit bracht me op het idee een diorama te maken met wisselende backgrounds voor algemeen gebruik. De boel in een schetsje uitgewerkt en op de stapel van klussen gelegd die ik nog moest doen. En afgelopen maand was het zover. Mijn grote baan is op een oor na geveld, althans het railplan en wissels; mijn modules, daar hoeft niet veel aan te gebeuren en na Thieu en Wiki op weg te hebben geholpen in hun pogingen het weatheren met een airbrush onder de knie te krijgen (zie het resultaat hiervan op het forum) had ik wat vrije tijd over om wat met het bovenstaande idee te gaan doen.

Allereerst heb ik wat stroken gezaagd uit resthout (10 mm dik multiplex) en in de achterzijde er een sponning uitgelopen. Op de bovenzijde heb ik een plaatje triplex van 4 mm dik gelijmd. Dat van die sponning, daar kom ik later op terug. Vervolgens een stuk rail met kurkbedding aangebracht en de boel ingestrooid. Tot slot alles netjes afgelakt in dezelfde kleur als onze modulebakken (RAL 6009, donkergroen).



Sponning

Die sponning dus: ter breedte van 5 mm is aan beide zijden een kloostersponning gelopen waar een strookje triplex ingeschoven kan worden. Op dit strookje kan elke PHLF'er zijn eigen background laten plakken en dan tijdens club- of beursdagen zijn materieel fotograferen. Wil je hier gebruik van maken, stuur mij dus via de mail even een background toe die ik dan op een kant van zo'n triplexplaatje zal lijmen. Omdat beelden nu eenmaal meer zeggen dan worden heb ik voor jullie ook een fotocollage gemaakt zodat het een goed beeld oplevert.



Eigen background

Kortom, we hebben nu onze eigen clubdiorama en elke PHLF'er kan er zijn persoonlijke tint aan geven door z'n eigen background te gebruiken. O ja, bijna vergeten, de maat van de foto's: als je een foto toestuurt van 25 cm breed en 18 cm hoog, in een scherpe resolutie, dan komt het allemaal goed. Tot slot, denk wel aan de juiste proporties! Een background met een joekel van een loc erop is geen succes als je ervoor een kleine hopper of switcher op de rails zet ☺



Wat betreft de backgrounds: ik heb er 7 en aangezien ze aan beide zijden beplakt worden hebben we er ruim voldoende. Zal er ook een in het inmiddels bekende 'Susan' blauw lakken zodat degenen die geen keuze kunnen of willen maken ook van het diorama gebruik kunnen maken.

R. 'dude' Spitters

N-SCHAAL IN DE ACHTERHOEK

H0 mag dan wel de populairste schaal zijn, maar in de Achterhoek lijkt N-schaal het meest gangbaar te zijn. OK, ik geef het toe: dit is niet echt gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Maar als je ziet dat een Achterhoekse ondernemer die alleen maar N-schaal verkoopt, het voor elkaar krijgt om een beurs te organiseren met alleen maar N-schaal, dan krijg je toch het idee dat 'onze' schaal best wel populair is in de Achterhoek.

Het weekend van 18 en 19 september was geheel gewijd aan 1:160. In de Grote Gudula kerk in Lochem organiseerde Hans Lubbers - eigenaar van N-schaalwinkel Freebit - het jaarlijks terugkerende 'N-Spoor Evenement'. Wim is elk jaar vaste exposant op deze beurs; voor de PH&LF was het de eerste keer dat we hier te zien waren.

Goedele

Op vrijdagavond reed ik met een volgeladen auto de parkeergarage van mijn werk uit. Alles ging goed, totdat ik de snelweg opreed: file. Pas na Amersfoort kon ik lekker doorrijden, maar helaas was het bij Deventer weer raak. Op de Tomtom schoof mijn geplande aankomsttijd steeds verder op... En dan, eindelijk: Lochem! Een kleine plaats, maar jammer genoeg heeft deze gemeente een zelfde soort

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

verkeersbeleid als Utrecht: je mag nergens in, en om 100 meter verderop te komen moet je 5 kilometer omrijden. Ook Goedelee – zoals ik mijn Tomtom noem – kon er geen chocola van maken. Ik heb Lochem dan ook meerdere keren doorkruisd voordat ik besloot het bordje 'voetgangersgebied' te negeren en gewoon de kortste weg richting kerktoeren te nemen.



Links vooraan de W&S-baan. Daarachter zie je de PH&LF-modulebaan.

Elf centimeter

De beursshal bleek een middeleeuwse kerk te zijn, voorzien van oude fresco's en een imposant orgel. Dit is echt de mooiste plek waar ik ooit met mijn modules heb gestaan! Erg bijzonder! Maar ja, veel tijd om eens rustig rond te kijken was er niet, want we hadden slechts korte tijd om de baan te kunnen opbouwen. Tjark en Martien ondervonden dezelfde verkeersperikelen en arriveerden dus ook laat. Samen met Ferry hebben we de baan op poten gezet.

Aardig detail: Tjark had berekend dat we 11cm te kort zouden komen om een ronde baan te kunnen maken, en hij had daarom een 'module' van 11cm gemaakt. Maar opeens bleken we ook aan de andere zijde van de baan 11cm te kort te komen?! Kortom: we haalden het bakje van 11cm er tussenuit en alles paste perfect...

Werkdruk?

Zaterdagochtend moest er nog veel werk verzet worden: tussenrailtjes, Digitrax, achtergrondplaten, doek bevestigen, baan schoonmaken. Ferry had zich verslapen, dus we stonden er met drie man voor. En dat is eigenlijk te weinig om een baan van 21 meter snel te kunnen opbouwen. De beurs ging om 10 uur open, maar wij hadden pas om 11 uur de boel op orde.

Ook bleek de baanbezetting een probleem. Met vier man is het erg lastig om twee dagen lang voor een continue treinenloop te zorgen. We hadden dan wel een ronde baan, maar je moet de boel toch in de gaten houden: een ontsporing is immers zo gebeurd. Gelukkig kregen we hulp van Eline en van aankomend lid (?) Paul. Deze laatste deed mee met de dioramawedstrijd en had een Amerikaans diorama gebouwd. Het contact was dus snel gelegd!

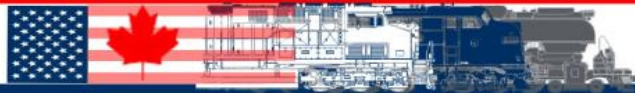


Prima geregeld

De organisatie was perfect: Hans Lubbers en zijn team voorzagen ons van koffie en cake en we kregen lunchpakketjes en sapjes. Ze hadden een ruime stacaravan voor ons geregeld op een camping nabij Lochem, dus over een slaapplek hoefden we ons geen zorgen te maken. Op zaterdagavond had men een prima bbq georganiseerd op de camping. Ik moet echt zeggen: zelden zijn we door een organisatie zo in de watten gelegd!

De eerste keer

Deze beurs was tevens de eerste keer dat de Old Main Line meedeed. Altijd spannend, zo'n eerste keer, want je weet nooit zeker of alles het wel doet. Gelukkig



gaven de drie modules geen problemen, op een enkel hobbeltje bij de koude overgangen na dan. En hoewel slechts een deel van de scenery gereed was, konden de modules toch prima dienst doen als achtergrond voor foto's en films.



De schitterende CB&Q F's van Ferry op mijn Old Main-modules.

Ook voor Dairy County was het de eerste keer. Net als bij mijn modules, had ook Ferry nog niet alle scenery compleet. De drie modules voldeden echter prima en draaiden het hele weekend succesvol mee.

LAT-relatie

Wat kan ik verder nog vertellen over dit weekend? We hebben ontdekt dat Lochem een erg lekker lokaal brouwseltje heeft. Ook weet ik nu dat niet alleen Tjark snurkt als een houthakker, maar dat ook Martien menig boom in de omgeving heeft omgelegd. We zijn tevens een aantal Katobruggen rijker, met dank aan Hans Lubbers die een groot assortiment aan Katoproducten heeft.

Tot slot nog even aandacht voor de bijzondere LAT-relatie tussen PH&LF en de W&S: we stonden met aparte banen, naast elkaar, buurtten over en weer (dat wil zeggen: wij waren vaak te vinden bij de bak met Drentse worst die Susan altijd meeneemt), stonden de halve dag met elkaar te kleppen, maar we hadden wel elk onze eigen presentatie. Zo kan je goed zien hoe flexibel het modulesysteem is: je kan meedoen in een grote baan (zoals we op Eurospoor doen), maar je kan er ook zelf een kleine, ronde baan van maken om mee rond te toeren langs beurzen.

Ik wil tot slot mijn collega's nogmaals bedanken voor een geslaagd weekend. Hopelijk volgend jaar weer Lochem op de agenda?

Mathieu Hamelers

SITSEEEING

New York kende lange tijd een druk spoorvervoer over het water: goederenwagons werden met carfloats van de ene oever van de Hudson overgebracht naar de andere oever. Alle maatschappijen die in New York actief waren, bezaten één of meerdere emplacementen met aansluiting op het water. Ze hadden een eigen vloot van carfloats, barges en sleepboten.

Door de oncurrentie van de vrachtwagen nam het goederenvervoer per spoor naar de stad New York flink af en de carfloats met alle bijbehorende infrastructuur werden daardoor te kostbaar. Penn Central, B&O, Lehigh Valley, ze stakten alle het vervoer met carfloats. Slechts een enkel klein bedrijfje bleef met carfloats rondvaren in de New Yorkse haven. Tot vandaag de dag zijn ze nog actief.

In het klein kom je af en toe een carfloat op een modelbaan tegen. Walthers heeft in HO een model uitgebracht. Onderstaande link brengt je naar een site over de bouw van de 'Bronx Terminal' van de Central of New Jersey. Een zeer bijzonder onderwerp: dit is namelijk een van de weinig sporenplannen waarbij een ovaaltje rails is geoorloofd!

<http://www.bronx-terminal.com/?p=5>

Mathieu Hamelers

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 29 t/m 31 oktober: deelname aan Eurospoor, Utrecht.

PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak- en oNtraknormen kennen de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.





- 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).
- Standaardkleur 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 is 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 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40 cm breedte 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 is niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE

Als je net begint met modulebouw, zijn beurzen als Rail en Eurospoor vaak de droom waar je naartoe werkt: als je daar eenmaal hebt gestaan, is een belangrijke

mijlpaal in je leven als modelbouwer bereikt! Toch blijkt ook dat kleine, lokale beurzen erg leuk kunnen zijn.



OK, je komt er minder echte liefhebbers van modeltreintjes tegen en een goed gesprek over Amerikaanse modulebouw zul je er ook niet zo snel voeren, maar een kleine beurs heeft wel weer een

aantal andere leuke kanten. Zo kom je mensen tegen die soms toevallig binnen zijn gelopen en opeens kennismaken met een voor hen onbekende wereld. Je ziet vaders kwijlend langslopen en je ziet hen denken 'wat is er eigenlijk met mijn oude startsetje gebeurd?'. Wie weet zorgen we dus voor herstarters binnen de hobby? Kinderen zijn natuurlijk een makkelijk publiek: zij zijn sowieso al liefhebbers van treintjes en alles wat rijdt. En de moeders? Die kijken soms wat verdwaasd om zich heen, niet altijd begrijpend wat die kerels nou toch bezielt.

De organisatie op kleine beurzen is vaak persoonlijker. Ons-kent-ons. Waar je op Rail en Rijswijk geen idee hebt wie de leiding heeft, weet je in Uden dat je bij Ria moet zijn en in Lochem bij Hans. De kleine beurzen hebben een gering budget, dus financiële tegemoetkomingen hoeft je niet te verwachten. Daar staat echter vaak wel tegenover dat je e.e.a. in natura krijgt: koffie, lunch, slaapplekken. En juist dat soort praktische zaken zorgt ervoor dat wij beursgangers minder stress hebben.

Lochem is mij prima bevallen en ik zou het leuk vinden om weer eens terug te komen. Hetzelfde geldt voor Uden. En wie weet wat er nog meer voor gezellige lokale beurzen zijn?

Mathieu Hamelers