



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

Nieuwsbrief

Jaargang 13 Nummer 45, Oktober 2013

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Akron Branch & JO-tower	1
Timesaver bakjes, KATO eat your heart out	2
De Drie Canadian Pacific E-units	4
Florida Keys modules	6
De bouw van JO-tower	6
Canadian Pacific E8A in N-schaal	7
De NSE	8
De 4e US Modellbahn Convention	11
De PH&LF kalender	12
Klein - kleiner - kleinst	12
De PH&LF-fotogalerij	15
The Timetable	15
PH&LF Guidelines	15
The caboose	16

The depot



Sommigen onder ons hebben een shirt van hun favoriete maatschappij. Best lastig om aan te komen, zo'n shirtje, want ze hangen nou niet

bepaald in rijen van tien bij de textielboer om de hoek. Of toch wel? Pas geleden kwam ik in de Hema een t-shirt tegen met een mij wel heel bekend logo, namelijk dat van de New Haven. Ik dacht natuurlijk even dat ik het niet goed zag, maar jawel, het rek hing toch echt vol met New Haven-shirtjes! De bedenker van deze kledinglijn heeft waarschijnlijk geen flauw idee wat-ie op die dingen geprint heeft, en vond het gewoon een leuk vintage logo. Net als al die andere vintage logo's van niet meer bestaande benzinemerken en fabrieken die op menig modern kledingstuk prijken. Maar ja, wat maakt mij dat uit? Voor slechts een tientje en zonder er voor naar Amerika te hoeven reizen, heb ik toch maar mooi een t-shirt met mijn favoriete railroad erop!

Mathieu Hamelers

Akron Branch & JO-tower

In 1853 opent de Cleveland, Zanesville & Cincinnati een spoorlijn tussen Hudson en Akron, in Ohio. Een jaar later wordt de lijn verlengd naar Millersburg, Ohio. Na wat wisselingen als gevolg van faillissementen wordt de lijn in juli 1911 onderdeel van de Pennsylvania Railroad (PRR) en staat dan te boek, tot het plaatsje Warwick, als Akron Branch.



De spoor situatie in Akron met JO-tower.

Het deel tussen Hudson en AY-tower, in Arlington, is enkelsporig en 11,6 mijl lang. Vanaf AY-tower tot aan Warwick is de lijn (15,6 mijl) echter dubbelsporig en wordt gezamenlijk geëxploiteerd door PRR en B&O. De PRR onderhoudt het noordelijke spoor en B&O het zuidelijke spoor.



JO-tower.



Voor B&O is het spoor een onderdeel van de hoofdlijn tussen Baltimore/Washington en Chicago. Er rijden dan ook vijf maal zoveel treinen van de B&O dan de PRR. In 1967 wordt AY-tower gesloten en wordt de CTC (Centralized Traffic Control) overgezet naar JO-tower.

JO-tower bedient de kruising met Erie Lackawanna's (EL) New York - Chicago hoofdspoorlijn en de toegang tot Akron Union Station. Aan de zuidzijde van Akron ligt de industriestad Barberton waar BN-tower de verbinding met de Akron & Barberton Belt Railway regelt. In 1971 wordt ook BN-tower gesloten en gaat de CTC-installatie over naar JO-tower.



Een B&O-trein nadert JO-tower in Akron.

In Warwick verlaat de B&O-lijn de PRR Akron Branch. Tevens is er een aansluiting op een andere PRR- en een B&O-spoorlijn.

Naast de vele doorgaande treinen zorgt de industrie in Akron en Barberton ook voor veel lokaal verkeer. Na de fusie in 1968 van PRR en NYC in Penn Central (PC) wordt het doorgaande treinverkeer naar de lijnen van de voormalige NYC overgeheveld. In april 1976 gaan o.a. PC en EL op in Conrail waarbij de hoofdspoorlijn van EL door Akron aan belang verliest.



Conrail ALCO #2426 passeert in de nadagen van zijn carrière Market Street en JO-tower.

De recessie in de jaren tachtig zorgt voor nog meer terugval van het spoorwegverkeer. Met het sluiten van de bandenfabriek - de belangrijkste industrie in Akron - besluit Conrail haar activiteiten in deze plaats te staken en over te dragen aan CSX, de opvolger van B&O. Daarmee houdt de Akron Branch op te bestaan. CSX op haar beurt concentreert haar verkeersleiding in Jacksonville, Florida. Daarmee wordt in 1981 JO-tower overbodig en wordt uiteindelijk in 2001 gesloopt.



Het einde van JO-tower.

Hans Sodenkamp

Timesaver bakjes, KATO eat your heart out

Meestal verzandt een klusavond in oeverloos gezever over de bult op een GP9 (*"dat zijn dynamic brakes dude, geen bult"*, citaat Baakje M) maar soms komt een van de PH&LF-ers met een briljant



idee. Zo had broer Baakje T. een geweldige oplossing voor mijn grote baan boven, mijn trambaanplannen en m'n klapbaan. Maar daarover meer in een latere nieuwsbrief. In ieder geval, op die warme zomeravond in augustus kwamen ook de beperkte mogelijkheden van het rijden met treinen aan bod. Thieu speelde met de gedachte, daarbij aangemoedigd door Baakje M, om Kato-bakjes te gaan maken. "Kato-bakjes?" hoor ik u denken! Voor KATO is een systeem uitgedacht, een soort LEGO voor treinen, bouwsteentjes dus. Lekker klein, uit te breiden, te koppelen en je kunt toch 'treinen' op een kleine ruimte. Al had Thieu even buiten de bekende waard gerekend. Een eenvoudige opstelling met, laat ons zeggen 6 wissels, komt al snel op 500 eurie, los van het hout en triplex voor de bakjes zelf. Ik ben me persoonlijk rot geschrokken van de prijzen. Mooi en perfect spul, maar peperduur. Wat nu? Het internet is echter een ideaal hulpmiddel, dus even 'gegoogled' en ja hoor.... het lek was boven, namelijk timesaver-bakjes. Timesaver-bakjes, wat is dat nou weer Dude, blijf je ons met raadsels bestoken?

Laat me het even uitleggen.....



Niet iedereen is behept met veel ruimte om een modelspoorbaan te maken. Daarom bedacht de Amerikaan John Allen, een bekende US railroadmodeller, speciaal voor klein behuizen onder ons in november 1972 een klein baantje waarop voldoende treinbewegingen nagebootst konden worden. Hij noemde dit ontwerp 'timesaver'. Het is eigenlijk een klassieke puzzel, een beetje een Rubik's cube op wielen. Meer uitleg, zie onderstaande weblink.

<http://www.wymann.info/ShuntingPuzzles/sw-timesaver.html>

De bedoeling is om goederen van het ene deel naar het andere deel van het bakje te transporteren. Het enige dat je moet doen is op een aantal eindsporen voldoende ruimte creëren om een switcher en 2 wagons kwijt te kunnen. Mijn bakje is iets groter (115cm) en bestaat uit twee deeljes, maar aan een vaste plaat met een afmeting van 90 bij 30 cm heb je echt al genoeg. Met wat pas- en meetwerk, en afhankelijk van de wagons waar je mee wilt werken, is zelfs 80 cm mogelijk. Op mijn kleine layout passen acht wagons, variërend van een boxcar tot een hopper en die moeten uitgewisseld worden door middel van rangeren.

Afine, KATO viel dus af, zeker gezien het feit dat ik boven nog 500 km aan PECO-spul, plus nog een zevental elektrische ROCO-wissels heb liggen waar ik niets mee deed. Dus een plannetje gemaakt, gezaagd en getimmerd en aan de hand van de foto's kun je de voortgang zien. En eenmaal gereed is het bakje eenvoudig te vervoeren, neer te zetten, aan te sluiten en men kan rijden, waar je ook heen gaat, vakantiehuisje, klusdag in de Waterwolf, zelfs op een beurs kan het bakje zijn nut bewijzen door omstanders en bezoekers warm te laten lopen voor het Amerikaanse treinen en de PH&LF !



Het ontkoppelen gaat automatisch door het toepassen van kleine zeer sterke magneetjes, gekocht bij HEC. En nou we het toch over HEC hebben.... De eigenaar, Harry is er een van het soort dat meedenkt met zijn klanten en hij kwam ook met het lumineuze idee om het koppelen van de twee bakjes steekroonsteentjes te gebruiken.



Mes snijdt aan twee kanten. Als eerste een perfecte verbinding (stroomoverdracht) tussen de bakjes, en verdere boutjes om te koppelen zijn overbodig. Alles is bovenop weggewerkt, dus geen draadjes die losgetrokken kunnen worden tijdens vervoer of breken, kortom; 'das ist bomberpruf' zou Hansie S. zeggen.....



Tot slot, een leuk youtube-filmpje van Norman Morgan (geen familie van Dexter ☺).

<http://www.youtube.com/watch?v=Imd8Cn6RrEc>
Dude

De Drie Canadian Pacific E-units

In 1949 was de Canadian Pacific zich ervan bewust dat de voordelen van diesellocomotieven ten opzichte van stoomlocomotieven bewezen waren voor vrachttreinen en op rangeerterreinen. Alleen voor passagierstreinen was de overstap nog niet gemaakt.

Canadian Pacific had 41 stoomlocomotieven voor passagiers en vrachttreinen, werkend van Montreal tot aan Wells River, Vermont. Deze 41 locomotieven werden door slechts 23 diesellocomotieven vervangen, waarvan drie exclusief voor passagiersdienst. Deze drie locomotieven werden exclusief gebruikt in de treinen van Boston naar Montreal en terug : de "Alouette" en de "Red Wing". Deze treinen werden afwisselend getrokken door locomotieven van de Canadian Pacific en die van de Boston & Maine.

De "Alouette" was een dagtrein en gebruikte op wisselende dagen CP en B&M locomotieven voor het

hele traject. De "Red Wing" was een nachttrein die door de CP alleen gereden werd tussen Montreal en Woodsville, waar de B&M aansluiting had. Omdat de B&M al passagierslocomotieven in dienst had bestelde Canadian Pacific locomotieven van hetzelfde type, in staat om met een enkele locomotief de hele trein te trekken en gelijktijdig de rijtuigen te verwarmen. De passagierslocomotieven die de Boston & Maine gebruikte waren General Motors E7 modellen met een vermogen van 2000pk.



CP 1801 klaar voor vertrek

Op het moment dat CPR deze drie locomotieven bij GM ging bestellen waren de type E locomotieven al 12 jaar in productie en werd net de E8 geïntroduceerd.

Hierdoor kwam het dat CPR in 1949 in het bezit kwam van drie locomotieven van het type E8A uitgerust met de nieuwe 567B motoren met een totaal vermogen van 2250pk. Deze locomotieven waren geproduceerd in GM's fabriek te La Grange Illinois. De nummering van de locomotieven was 1800-1802.

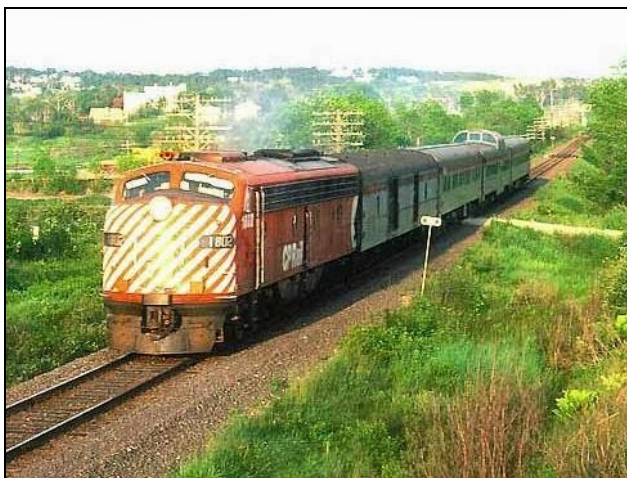
Canadian Pacific's nieuwe passagierslocomotieven waren in 1949 de langste en meest krachtige in de maatschappij's groeiende vloot van diesel-elektrische locomotieven. Met een lengte van 70 feet was er ruimte voor twee motoren en twee stoomgeneratoren voor het verwarmen van langere treinen met een enkele locomotief. Om het gewicht van de locomotief te dragen waren er zes assen nodig waarvan er vier werden aangedreven.



De 1800 in de volgende CP beschildering in Montreal, Québec.

CP's E8A locomotieven reden tot 1960 op het traject Montreal-Boston. Daarna reden ze het traject Toronto-Windsor. In het midden van de zestiger jaren reden ze vanuit Montreal naar Ottawa of Quebec. Op 28 december 1968 raakte nummer 1801, op weg naar Quebec, betrokken bij een frontale botsing met een goederentrein en werd hierna gesloopt in 1969.

In 1971 werden de 1800 en de 1802 gebruikt in de "Atlantic Limited" op het traject Montreal - St John, New Brunswick. In 1973 werden de 1800 en 1802 gereviseerd in de Ogden werkplaats te Calgary, hierbij kregen ze ook een nieuwe kleurstelling. De twee locomotieven werden geschilderd in het CP aktierood schema compleet met het bekende "Multimark".



De Atlantic Limited met 1802 in de nieuwere "Multimark" kleuren.

Op 28 september 1978 werden de 2 E8's samen met nog 26 andere CPR locomotieven gekocht door VIA

rail, Canada's nieuwe passagiers maatschappij. De 2 E-units werden door VIA opgewaardeerd en in de kleuren van VIA rail gespoten, dit gebeurde in CPR's Angus werkplaats te Montreal. De motoren werden opgevoerd naar de 567BC specificaties met een vermogen van 2500pk. In 1980 werden de 1800 en de 1802 omgenummerd in 1898 en 1899.



VIA-rail 1899 in Montreal.

Beide locomotieven deden frequent dienst in de voormalige CPR transcontinental-"de Canadian". In 1982 werden beide locomotieven uit dienst genomen. Nadat bruikbare onderdelen verwijderd waren werden de locomotieven gesloopt.

De CPR's-E8A's hebben in hun loopbaan 4 kleurschema's gekend. 1e Kastanjebruin ("Maroon" rood) & Grijs "Block" (Groot Maroon paneel) 2e Kastanjebruin & Grijs "Block" (Klein Maroon Paneel) 3e CP aktierood met multimark 4e VIA rail blauw/geel.

Martien Baak



Florida Keys modules

Het is alweer een aantal maanden geleden dat ik wat van mij heb laten horen. In die tijd ben ik aan het brainstormen geweest hoe ik de boogbrug van de Keys zo mooi mogelijk na kan maken.



Links een voormalige spoorbrug naar tussen de Keys

Op een wat rare manier is het mij gelukt om een brug te bouwen. Als basis heb ik gebruik gemaakt van legostenen. Daarvan heb ik het eerste gedeelte van de brug gemaakt. Op de stenen heb ik antislipband geplakt. Het geheel ga ik verouderen zodat het resultaat in mijn ogen goed wordt.

Het tweede gedeelte op de volgende module bak ga ik op de zelfde manier maken. In het volgende nummer kan ik de foto's laten zien van het resultaat. Eind september wordt bekeken hoe het onderstel het best gemaakt kan worden omdat ik met hoogteverschillen zit.

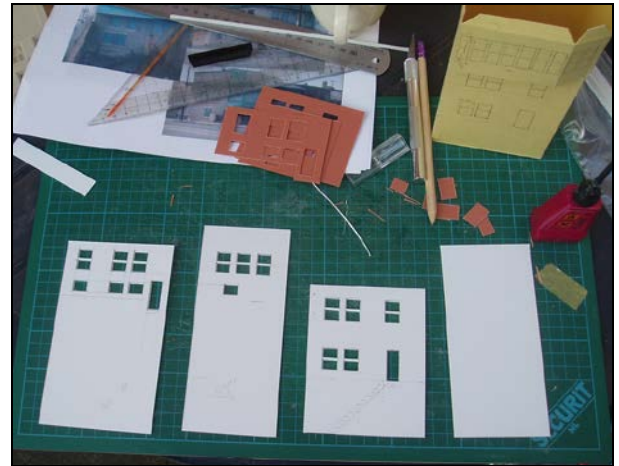
Johan Rutten

De bouw van JO-tower

Het is alweer wat jaren geleden dat de "Draai" mij opmerkzaam maakte op dit bijzondere seinhuis. Naast mijn N-schaal heb ik ook wat H0-schaal rollend materieel. Daarvoor plan ik een klein rangeerbaantje, switching layout, bestaande uit een paar modules. Om daar nu eens mee te starten besloot ik JO-tower te gaan bouwen.

Allereerst heb ik wat foto's gezocht. Internet is natuurlijk een mooie bron maar ik kwam het seinhuis ook tegen in één van mijn boeken. Daarin

staat ook meteen een stukje geschiedenis (zie "Akron Branch & JO-tower").



De vier wanden zijn gesneden uit styreen.

Vervolgens is aan de hand van de foto's een schets gemaakt en gebruikt om een kartonnen model te maken. Voordeel is dat dit snel inzicht geeft in de vorm en verhoudingen van het seinhuis. Zo bleek dat de bovenverdieping verhoudingsgewijs iets te hoog werd en daarom is dit in het uiteindelijke model aangepast.



JO-tower begint vorm te krijgen.

Daarna is het een kwestie van het snijden van de styreenplaat in de gewenste onderdelen. Daarbij is het model opgebouwd uit meerdere lagen waarmee het gebouw reliëf krijgt. Dit is in H0 toch iets makkelijker dan in schaal-N. Omdat de onderbouw bestaat uit natuursteen heb ik gebruik gemaakt van Busch zelfklevende, flexibele, "Tunnelröhren platte".



Het model is bijna gereed.

Voor het in elkaar zetten van de verschillende onderdelen heb ik deze wel vooraf geschilderd. Terugkijkend is het een leuk "tussendoor" project en mijn eerst bouwwerk voor mijn H0 switching layout.

Hans Sodenkamp

Canadian Pacific E8A in N-schaal

Kato USA heeft twee DC locomotieven in een set uitgebracht, in het tweede kleurschema. Het zijn de locomotief nummers 1800 en 1802. Kato heeft ook de VIA uitvoering uitgebracht.



De Kato versie van CP E8A 1800 op Jasper Yard.

Broadway Limited Imports heeft de 1801 en de 1802 uitgebracht in het 1e kleurschema. Deze modellen waren er in DC uitvoering en in een uitvoering met een DC/DCC geluidsdecoder.



De beide BLI CP E8A's passeren een ONR FP7 in Fargo.

Nadat ik lid ben geworden van de PH&LF was mijn eerste locomotief de Canadian Pacific E8A nummer 1800 van KATO. Ik heb deze zelf DCC gemaakt met een digitrax decoder. Begin 2010 heb ik een tweede gekocht, ditmaal de BLI E8A 1801 digitaal met geluid. Later in 2010 heb ik nummer drie gekocht - weer van BLI No 1802, ook met geluid - zodat ik nu alle drie de E8's die bij Canadian Pacific hebben gereden, in model heb.



De complete CP E8A vloot in model te Northland.

Hierbij de link naar een filmpje van de twee BLI E8's met een passagierstrein op onze clubbaan:
<http://www.youtube.com/watch?v=9HyTsEHabsY&feature=youtu.be>

Martien Baak



De NSE

Ik vermoed dat het bij de meesten wel bekend is: wij gaan graag naar modelspoorconventies. Naast de NTrak en NMRA conventies in de UK is op dit moment de N Scale Enthousiast (NSE) conventie een favoriet van ons. De eerste NSE conventie voor ons was de Louisville conventie in 2008. Daar waren meer dan 900 man (en vrouw) aanwezig. Daarna volgden Portland (2009), Houston (2010) en Hershey (2011). Gemiddelde opkomst iedere keer tussen de 400 en 450. Voor 2012 hadden we iets anders in gedachten dan Medford en zijn we dus niet gegaan.

Dit jaar was de conventie weer in een voor ons interessante locatie namelijk Milwaukee. In 2010 waren we al naar de NMRA National in Milwaukee gegaan en dat bleek een zeer leuke conventie te zijn. En het ligt natuurlijk dicht bij Chicago waar we weer verschillende vrienden konden bezoeken waaronder de Reid Brothers.

Dus dit jaar weer de vluchten geboekt en op vrijdag 20 juni zaten we dan ook in het vliegtuig naar Chicago. Bij aankomst in Chicago begon al de voorpret. Na het ophalen van de auto (een Dodge Challenger) zijn we naar Downers Grove gegaan om bij Bill en Wayne Reid op bezoek te gaan. De eerste drie dagen bij hun zijn gebruikt om lekker uit te rusten, de veranderingen aan de Cumberland Valley System te bewonderen, een paar N schaal Baldwin Centipedes af te leveren, het bezoeken van een car show en het voeren en bewonderen van de Koi karpers. Daarnaast hebben we natuurlijk gewoon lekker over modelspoor gepraat.



Live auction op de NSE conventie.

Het leuke van de conventies is vaak niet alleen de conventie zelf, maar ook de activiteiten er omheen welke door enkele personen worden georganiseerd. Zo had dit jaar bijvoorbeeld Lowell Smith met een aantal mensen een business car vanaf Portland,

Oregon naar Milwaukee en terug georganiseerd. Deze business car werd achter normale Amtrak-treinen gekoppeld. Voor ons niet interessant (en waarschijnlijk ook te duur). Wel interessant was de tour welke door Kirk Reddie (van N Scale Railroading) werd georganiseerd. Hij had vanaf Kansas City naar Milwaukee een aantal operation sessies en bezoekjes georganiseerd bij bekende N-schaalbanen.



UP 7725 nadert Rochelle Diamond.

Wij hebben ons maandag 23 juni bij deze tour in Rochelle gevoegd. Daar zijn we eerst in de middag naar het Rochelle Railroad Park gegaan waar we een goed uitzicht hadden op de kruising tussen de UP en de BNSF. In 2 uur tijd kwamen daar 9 treinen voorbij. Ik kan niet anders zeggen, dat het indrukwekkend was. Wat een lawaai maken de treinen over dat kruis. Gelukkig hadden we op dat moment nog goed weer.

Dat veranderde toen we een hapje gingen eten. Op een gegeven moment vloog er buiten door een microburst (een soort mini tornado) een lichtmast door de lucht welke slechts op een paar meter van onze auto landde. Gelukkig was er geen schade. In de avond stond een operating sessie op Daryl Kruse's Union Pacific Geneva division op het programma. Ondanks het moderne thema van de baan was het een fantastische avond. Voor Hans was natuurlijk het hoogtepunt de excursietrein met Challenger.

*Operating sessie bij Daryl Kruse.*

De volgende dag stond op het programma bezoeken aan de de Reids, Bill Pistello, Bill Denton en Matt Gaudinsky (van Fox Valley Models) op het programma. De eerste drie waren natuurlijk voor ons bekend terrein (we kennen ze nu al meer dan 20 jaar), maar het blijft natuurlijk altijd leuk om bij goede vrienden langs te gaan. Bij Matt konden we de progressie zien van zijn N en S schaal baan. De N baan is in principe alleen om N schaal materieel te testen. De S schaal baan is Matt's representatie van de Beer line in Milwaukee. Hij was er net een paar weken mee aan de gang en de progressie was werkelijk enorm. De dag werd afgesloten met een heerlijke barbecue (barbekoei op zijn nederlands) waarna we naar het conventiehotel in Milwaukee reden.

*Bill Dentons Kingsbury Branch.*

Woensdag 25 juni was de eerste officiële dag van de conventie. De dag begon met onze eerste layout tour. Op het programma stonden drie N schaal banen en één O schaal baan. De N schaal banen varieerden van een spaghetti baan tot een mooie club baan. De O schaal baan was met name historisch gezien interessant. Het ging namelijk om

de Milwaukee Model Railroad club waar onder meer Al Kalmbach (van Model Railroader) lid van was. Deze club bestaat al sinds 1933 en heeft al sinds 1937 (!) een modelbaan in Allis Street station. De middag was voor de registratie en de welcome reception (aangeboden door Micro Trains). Tevens hebben van deze tijd gebruik gemaakt om even bij Tex-N-Rails and Boston & Albany Hobbies rond te kijken. Jammer genoeg (voor de portemonnee) gingen we niet met lege handen weg. Hans kocht onder meer een Oriental RS3 met PRR antennes voor \$120. De avond was traditie getrouw weer voor de 'roomsales' waarbij mensen op hun slaapkamer van alles weer aan de man probeerden te krijgen. Daar hebben we nog een paar kleine dingetjes gekocht.

Donderdag 26 juni stonden er twee activiteiten op het programma, een excursie naar het Illinois Railway Museum in Union en de live auction. Een andere mogelijkheid was ook geweest een tour naar Kalmbach en Waltehrs, maar het IRM trok ons meer aan. Het was voor ons niet de eerste keer naar het IRM, maar het blijft een leuk museum met onder meer een Y6 van de N&W en de Pioneer Zephyr van de Burlington. We hadden in zoverre geluk, dat het mooi weer was, maar wel erg heet.

*Een UP big blow in het Illinois Railway Museum.*

De live auction is een vaste prik op een NSE conventie. In ca. 3 uur tijd worden zo'n 150 items verkocht van wagons tot complete DCC systemen (Digitrax Zephyr). Het blijft altijd verassend waar mensen (financieel) toe bereid zijn om bepaalde dingen te kopen. Zelf zijn we met een goede 'bargain' weg gekomen, een kit van een betonnen coaling tower voor ongeveer de halve normale verkoopprijs.



Atlas S2 op de Swap-O-Rama.

Vrijdag is traditiegetrouw weer voor de Swap-O-Rama. Denk hierbij aan Houten in het klein, maar dan wel alleen Amerikaans N schaal. Daar konden we onder meer een preproductiemodel van de nieuwe Atlas S2 zien (en horen). Daarnaast hebben we wat speciale gereedschappen, een messing covered hopper voor een habbekrats en twee kits van Lunde Studios gekocht. Dit zijn hele mooie kits van wat grotere gebouwen. Het was heel leuk om Bob Lunde zelf te zien. De middag was voor de 2^e layout tour. Op het programma stonden 4 N schaal banen (waaronder de Tehachapi Loop van Jim Kelly) en de werkelijk fantastische HO baan van de North American Prototype modelers club.



Een scène op de North American Prototype Modelers club layout.

Het niveau van de banen was duidelijk hoger dan de banen van de woensdag, maar de HO baan was werkelijk subliem. Ofwel een zeer interessante tour. De dag werd afgesloten met een River Boat Dinner Cruise. Het is niet echt te vergelijken met een dinner cruise in Amsterdam, maar het was wel heel gezellig.



Dinner cruise op de Milwaukee River.

De zaterdag was weer voor de Swap-O-Rama, clinics en als afsluiting het banket met de raffle. Helaas waren we deze keer niet gelukkig met de raffle en wonnen we niets, maar ook daar had men iets voor gevonden. Micro Trains had ook voor niet winnaars nog een wagon klaar staan.

Het manufactures banquet vormt de standaard afsluiting van een NSE conventie. Nadat iedereen de gelegenheid heeft gehad een ontbijt naar binnen te werken worden alle fabrikanten gevraagd naar voren te komen en aan te geven waar men mee bezig is. Een belangrijke aankondiging was onder meer de terugkomst van Arnold Rapido met een U25C.

Bij het lezen van de beschrijving kan de vraag naar voren komen "is dit alles"? Nee, dat is het ook niet. Naast alle hiervoor beschreven activiteiten zijn er ook nog verschillende modelbanen (zoals de Mod-U-Trak groep) in het conventie hotel te vinden. Daarnaast kun je ook veel mensen ontmoeten. Door deze conventies kennen wij mensen uit de VS (uit het hele land), Australië, UK en Duitsland. Zo is het eindelijk mogelijk om mensen van bijvoorbeeld het Railwire forum in werkelijkheid te ontmoeten. Heel mooi was, dat in Milwaukee een transatlantische modelbouw klus afgerond werd. Een scratchbuild PRR T1 tender, gebouwd in Nederland, werd in Milwaukee eindelijk gecombineerd met de eveneens scratchbuild T1 locomotief welke in Texas gebouwd werd.



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



De complete PRR T1 kitbash.

Daarnaast kun je op zo'n conventie direct met fabrikanten praten. Al met al blijft het voor ons een heel leuke activiteit. Volgens jaar is het Roanoke, dus wie weet wat we dan gaan doen.

Marc Starmans

De 4e US Modellbahn Convention

Voor ons Nederlanders is het bijna een wereldreis (van mijn huis uit is het 475 km), maar toch kan de reis naar Rodgau, bij Frankfurt, de moeite waard zijn. Tenminste, dat is ze in ieder geval eens in de twee jaar, want dan vindt er de US Modellbahn Convention plaats. Dit jaar was het alweer de vierde editie. Gelukkig is voor mij de reis wat korter omdat ik de gelukkige bezitter ben van een klein vakantiehuisje tussen Keulen en Koblenz en omdat ik daar toch al was voor de herfstvakantie, was het dus maar een ritje van 1,5 uur (en nog 0,5 uur voor parkeren en naar de ingang teruglopen, want er was niets geregeld voor het parkeren).

Zodra je binnen komt, vergeet je de parkeerrellende direct. Ik had het geluk via de achteringang binnen te komen (die is gedurende de ochtend even open om de bezoekers sneller te verspreiden) en kwam daarmee direct bij de modelbanen uit. Ik moet zeggen dat Horst Meier weer zijn best had gedaan en een aantal leuke banen bij elkaar heeft gebracht. Helaas was het wel zo dat de kleinere schalen slecht vertegenwoordigd waren, slechts één N-baan (die met storing stil lag) en één Z-baan. Voor het overige was er veel 0 en natuurlijk ook veel H0-banen. Wellicht dat wij als PH&LF er iets aan

moeten doen om ervoor te zorgen dat spoor N wat beter vertegenwoordigd is over 2 jaar...



Ik kan wel hele pagina's volschrijven over de banen die ik heb gezien, maar vaak zeggen beelden meer dan woorden. Daarom hier en bij "De PH&LF-fotogalerij" wat foto's van de banen, die er te zien waren:





En tenslotte nog een weeslocje dat ik buiten aantrof naast mijn geparkeerde auto...

Al met al was het een leuke modelspoorshow met redelijk veel banen (ongeveer 20), natuurlijk veel commercie, workshops en diorama's. Ik heb er een fijne dag gehad en als het aan mij ligt ben ik er over 2 jaar weer, met of zonder eigen baan...

Peter-Martijn Hellemons

De PH&LF kalender

Omdat ik in 2009 niet aan de Modelrailroader kalender voor 2010 kon komen (uitverkocht) kwam mijn liefvallige echtgenote op het lumineuze idee om zelf zo'n ding te maken. Is een leuk kalendertje geworden toen, met foto's van mijn modules en locs.

<http://www.kruidvat.nl/fotoservice/kalenders>

Nu weet ik dat de knaap waar ik ze altijd kocht, sinds 2012 gestopt is met de Modelrailroadkalenders. Te duur qua invoer blijkbaar ☹ Dus ik vis opnieuw achter het net. Maar toen dacht ik: opnieuw er zelf een maken is leuk, maar nog veel leuker is het als we een officiële PH&LF-kalender maken. En dan van elke member in de maand wanneer hij jarig is, een van zijn foto's invoegen.

In mijn geval zit je dus bij de maand augustus tegen een afdruk van een tranentrekkend mooie BL-2 aan te kijken ☺ En in de maand oktober staat er dus een mooie zwarte loc van Wiki afgebeeld, om niet te spreken van de maand april, een mooi Wabbasje loc (vrij vertaald door Baakje T). Op de voorzijde komt ons logo. Het lijkt me echt een goed idee, een kalender die verder niemand heeft en als we er een paar meer laten drukken kunnen we de kalender ook als relatiegeschenk weggeven aan iemand of een organisatie die ons welgezin is. Leuker dan een mailtje of bedankkaartje toch? Stel, dat we er 25 bestellen, 16 voor eigen gebruik, dan hou je er 9 over. Je zou ze ook in maart kunnen verkopen op de beurs in Houten.

Alleen, als we het besluiten te gaan doen, wie gaat het regelen, want ik geeft de 'stok' graag over aan een ander. Dus wie voelt zich geroepen?

Dude

Klein – kleiner – kleinst

De PH&LF is oorspronkelijk begonnen als N-Trakclub. Zo'n modulesysteem is ideaal als je kleinbehuist bent en geen ruimte hebt voor een (grote) vaste modelbaan. Maar ja, zo klein is een N-Trakmodule nou ook weer niet: er gaat best een aardig stuk boom in die 2 x 4 ft. En om de module te kunnen vervoeren moet je over een redelijk grote auto en een goede rug beschikken.



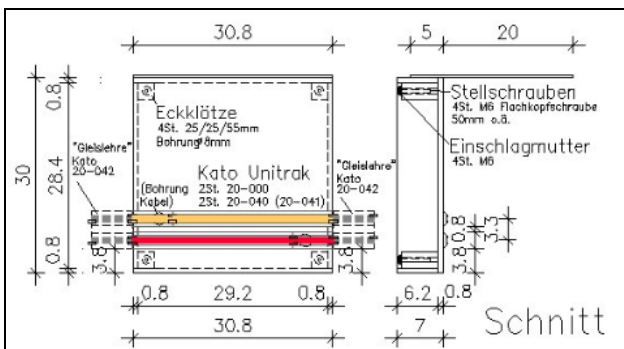
oNetrak

Maar er is een alternatief: oNetrak. Hetzelfde idee als N-Trak, maar dan met kleinere bakjes. Met een breedte van slechts 1ft en een lengte die kan variëren van 2 tot 4 ft is een oNetrakmodule vrij eenvoudig te vervoeren en op te zetten. Ondanks de geringere afmetingen heb je toch nog voldoende mogelijkheden voor scenery. Zo'n bakje is trouwens ook leuk voor het thuisfront, want een oNetrakbak neemt minder ruimte in dan een N-Trakmodule. Kortom, een win-winsituatie, toch?

Het gesjouw met oNetrakmodules valt me echter vaak tegen. Het werkt natuurlijk niet echt mee dat ik alles van de 4e verdieping naar beneden moet sjouwen en dan een drukke straat moet oversteken om mijn auto te bereiken. Maar ook het opbouwen en afbreken tijdens beurzen valt soms zwaar. Ik heb dan ook regelmatig zitten kijken naar een alternatief. Een resultaat daarvan was de 60cm lange module Lunetta River.

T-Trak

Maar ik kwam ook een ander modulesysteem tegen, namelijk T-Trak. Dit systeem is bedacht en uitgewerkt door een Amerikaan die de lengte van twee stukjes Kato-rails als uitgangspunt nam. De modulebakjes worden op een tafel aan elkaar gekoppeld, dus geen gedoe meer met poten. Adieu harde beursvloeren! De Kato-rails zorgen voor de koppeling tussen de bakjes omdat de rails zijn uitgevoerd met klemmetjes. Last but not least: dankzij de handzame maatvoering van de modules is vervoer en opbouw een stuk minder belastend.



De maatvoering van een T-Trakmodule volgens de site van GermanTrak.

Er zitten natuurlijk ook nadelen aan T-Trak. Juist die kleine maatvoering zorgt voor grote beperkingen in je vrijheid. Want een module van circa 30x30cm nodigt nou niet bepaald uit tot het bouwen van grootse scenery. Zelfs een aftakking

naar een fabriek is al lastig, want er is nauwelijks ruimte voor een wissel. Het systeem is ook nog eens uitgerust met dubbelspoor, waardoor je verdomd weinig ruimte overhoudt voor gebouwen.

Maar gelukkig kun je de modulelengte ook verdubbelen. Je krijgt dan een aardig bakje waar je best wel iets mee kunt. En als je daar nog niet genoeg aan hebt, kun je bijvoorbeeld een modulesetje maken. Natuurlijk, het blijft schipperen met de ruimte, maar bedenk je dan maar dat de oorspronkelijke T-Trakmodule nóg kleiner was, namelijk 20x30cm....

Een ander nadeel is het gebruik van Kato-rails. Hoe goed dit spul ook is gemaakt, het ziet er gewoon speelgoedachtig uit. Code 80, kant-en-klare bedding, vaste railgeometrie, het draagt niet bepaald bij aan een natuurgetrouw beeld. Nou ben ik niet de eerste die deze kritiek naar voren heeft gebracht en er zijn dus diverse modelbouwers die Peco hebben gecombineerd met de Kato-rails. Het beste van twee werelden dus.

Minibaantje

En dan nu naar mijn eigen plannen. Ik heb thuis nog erg veel huisjes en bouwdoosjes liggen. Sinds mijn overstap naar scratchbuilding maak ik nauwelijks meer gebruik van al die gebouwtjes. Zonde eigenlijk, want er zitten erg leuke bouwwerkjes tussen. Daarom vat ik het plan op om ze te gaan gebruiken voor T-Trakmodules. Dit houdt ook meteen de kosten laag, want ik hoef niets nieuws meer aan te schaffen.



Een van de hoekmodules.

Ook besloot ik om een deel van het sporenplan in Peco-rails uit te gaan voeren. De prijs van Kato viel



me namelijk vies tegen: een simpel wisselstraatje zou me een godsvermogen gaan kosten. De voordelen van Kato - geen gedoe met rails op maat knippen, maar gewoon lekker de rails op de module aan elkaar klikken - wegen niet op tegen de financiële aderslating. Ik heb nog veel rails en wissels van Peco in de kast liggen, dus door deze te gebruiken kan ik de kosten laag houden en tevens een realistischer beeld van het spoor bewerkstelligen. Dankzij de overgangsstukjes die Kato in het assortiment heeft is het koppelen met Peco redelijk eenvoudig. Nou ja, in theorie dan, want Kato heeft om voor mij onbegrijpelijke redenen de railstaafjes aan de onderzijde van bobbeltjes voorzien, waardoor je zonder vijlwerk er geen raillasje op krijgt geschoven. Vreemd.



De drie modules, samen goed voor ruim 1,3 meter lengte.

Ik heb op dit moment drie modules in de steigers staan. Het gaat om één rechte module van 62cm lang en twee bochtmodules van elk 36cm lengte. In totaal dus ruim 1,3 meter. Op de rechte module komt een klein stadje te liggen met een stationnetje. De bochtmodules gebruik ik voor wat meer landelijke thema's, zoals een dorpsstraatje en een boerderij met graanvelden.



Het dorpsstraatje.

Om rond te kunnen rijden, zullen er nog enkele bakjes in elkaar gezet moeten worden. Dat wordt een mooi klusje voor de komende donkere winterdagen.

Mathieu Hamelers



De PH&LF-fotogalerij

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's van Peter-Martijn Hellemons van de 4e US Modellbahn Convention in Rodgau op 19 oktober 2013.



De O-schaalbaan Merchant Row System.



Een CP-trein in winterlandschap.



Ergens langs de North East Corridor.

The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Rail 2014, Houten.

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 N-Trak. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende breedtematen mogelijk maar 40cm is standaard:

- De lengte van de (rechte) modulebak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt op 20 cm van de achterzijde van de module.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNtrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulennormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en



waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

The caboose



Vaak lopen we in onze hobby en ook daarbuiten tegen grenzen aan. Zo is de beschikbare ruimte beperkt en de te besteden financiën begrensd. Dat geldt ook

voor de beschikbare tijd. Tevens is onze kennis en zijn onze vaardigheden begrensd. Het hele leven heeft zo z'n grenzen zoals ik laatst helaas heb moeten ervaren.

Grenzen zijn dus een probleem. Het is een feit waar we het mee moeten doen. Toch kun je er ook anders naar kijken door de oplossing te zoeken in het "probleem". De grenzen zijn onze beperking maar daarbinnen zit juist de ruimte. Oké, de ruimte is beperkt en daarom kiezen we bijvoorbeeld voor een kleine schaal. Het budget is beperkt maar dan kiezen we dat wat we echt belangrijk vinden. De tijd is beperkt en daarom kiezen we voor modules die behapbaar zijn in omvang. Als groep kunnen we mooi van elkaar leren en elkaars vaardigheden gebruiken. Voor wat betreft het uitwisselen van kennis is de Nieuwsbrief een mooi platform. Kortom, in de beperking toont zich de meester. Dat is dan ook de kracht van onze mooie hobby.

Hans Sodenkamp