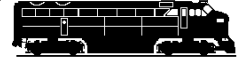




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 6 Nummer 4 augustus 2006

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bericht van de roerganger: Ntrak Light-normen	1
Even voorstellen: Lone Tree Yard	2
Old Track : Centipedes	3
Elektrificatie in de USA	5
De PH&LF-fotogalerij	6
New Lacachore in N	6
Uitlegavond van de Starmannen	7
De PH&LF-websitogalerij	8
Atlas code 55 testmodule	9
EMD FT	9
Siteseeing	10
PH&LF Guidelines	11
The Timetable	11
Uitnodiging van GermanTRAK voor de Summer Jamboree	11
The caboose	12

THE DEPOT



Het is inmiddels alweer de vijfde nieuwsbrief die Mathieu en ik als eindredacteurs samenstellen. Elke keer

beseffen wij wat een werk Lars al die tijd heeft verricht om de nieuwsbrief te maken. Wat wij ook zien is dat wij niet de enige auteurs zijn in de nieuwsbrief en dat doet heel goed ☺ Daarom de oproep om vooral te blijven schrijven over allerlei (Noord-Amerikaanse) spoorse wetenswaardigheden

Zo, de zomervakantie is weer voorbij. Ik hoop dat je tijdens het reces voldoende inspiratie hebt opgedaan voor het nieuwe modelspoorseizoen. Ik in ieder geval wel ☺ en wens je wederom veel leesplezier met deze nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

BERICHT VAN DE ROERGANGER: NTRAK LIGHT-NORMEN

In de vorige nieuwsbrief gaf ik al aan dat Ntrak in een mindere belangstelling staat wat betreft het bouwen van modules. Gezien de wensen van de PH&LF'ers is er echter zeker behoefte aan Ntrak naast oNtrak: het digitaal of analoog met langere treinen rondjes kunnen rijden. De bijeenkomst in Hoofddorp toonde dat ook weer aan. Intussen is een deel van de Ntrak-modules ontmanteld, maar.....

Hans en ik hebben een nieuwe set van modules ontworpen ter vervanging van de drie modules Mifflin, Eastbrook en Barnesboro.

Deze worden gebouwd naar de door ons opgestelde Ntrak Light-normen:

- Modulelengte: 91,5 cm (3 feet).
- Modulebreedte: 45 cm (± 1,5 foot).
- Afstand drie Ntraksporen: vanaf de voorkant 10,5 cm, de overige twee of drie sporen ieder 3,8 cm verder van hart tot hart (conform de Ntraknormen).
- De hoogte blijft zoals de Ntraknormen voorschrijven.
- De hoekmodule is 91,5 bij 91,5 en in 2 delen te vervoeren.

Door deze maten worden de handelbaarheid en het vervoeren een stuk praktischer en prettiger. Daarnaast behouden we alle mogelijkheden die Ntrak zo leuk maken, dus the best of both worlds.

Het project bestaat uit 6 rechte Ntrak Light-modules en 1 Ntrak Light-hoekmodule. De totale lengte van de rechte modules bedraagt dan dus 549 cm. Dat is dus ruim meer dan de vorige Mifflin/Eastbrook-combinatie van 244 cm..... Later wordt nog een tweede Ntrak Light-hoekmodule gebouwd. Hoezo Ntrak is dood, het leeft!!! ☺

De hoekmodule is in de opstelling zowel als binnen- als buitenboog te gebruiken. Dus in de verdere toekomst kunnen we de Ntrakbaan ook in een L-opstelling gaan plaatsen.

Zeer groot bijkomend voordeel is dat de modules tussen beurzen/bijeenkomsten door niet zullen verstoffen. De modules maken deel uit van de modelbaan bij Hans thuis op zolder. Dit project zal in



de herfst van 2006 starten zodat we medio begin 2007 de sporen kunnen berijden.

Daarna wordt Cuyahoga aangepast/gerenoveerd/gemoderniseerd naar de Ntrak Light-normen. Het concept van Cuyahoga willen we wel behouden.

Lars-Erik Sodenkamp

EVEN VORSTELLEN: LONE TREE YARD

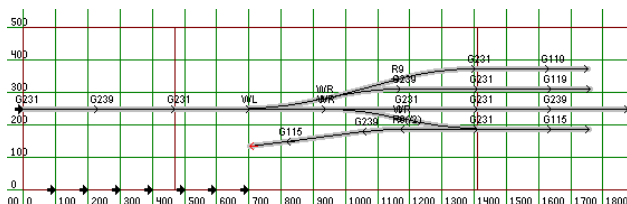
INTRODUCTIE

In 2004 ben ik in aanraking gekomen met Amerikaans materiaal. Initieel van Märklin, maar bij een blik over de schutting bleek er in DC-land een veel grotere variëteit beschikbaar te zijn. Een bijkomend voordeel was de prijsstelling. Een mooie lok (b.v. een Life Like GP38-2) kost in DC-uitvoering nog geen 115 euro (kom daar maar eens bij Märklin om!). Bij de wagons, zeker de Athearn kits, was het nog leuker. Deze kosten ongeveer 10 euro per stuk. Hier word je als modelspoorer vrolijk van. Kortom, ik was verkocht! Omdat ik al een tijdje met de gedachte speelde om een rangeerpuzzel te gaan maken heb ik e.e.a. gecombineerd in mijn nieuw DC-avontuur, "Lone Tree Branchline".

Uitgangspunt was dat deze nieuwe baan modulair van opbouw moest zijn. Dit was me bij mijn Märklinbaan ook goed bevallen. De vraag die dan alleen open staat is volgens welke norm zal ik het gaan bouwen...? Na de nodige avondjes surfen bleek de Fremo-USA norm het beste te passen bij mijn ideeën. Technisch een relatief eenvoudige norm met een mooi én symmetrisch profiel (het Valley-profiel).

Hiermee werden vervolgens de eerste stappen gezet in het bouwen van de Lone Tree Branchline, een fictief onderdeel van het Union Pacific netwerk in West-Amerika.

LONE TREE YARD



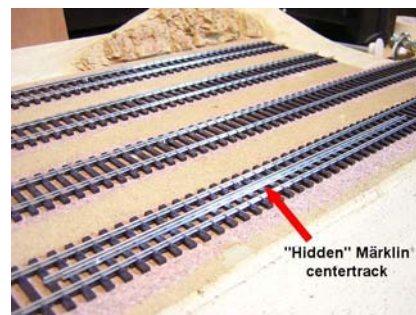
Om treinbewegingen volgens het "out and back" principe mogelijk te maken is er een fiddleyard nodig. Dit idee heeft zijn oorsprong in Engeland, waar veel modelbanen gebruik maken van een fiddleyard. "To

fiddle" betekent letterlijk prutsen, rommelen. Iets wat inderdaad gedaan wordt in de fiddleyard. Hier worden de treinen samengesteld, vertrekken treinen en komen treinen van hun rondje baan weer terug. Dit samenspel heeft altijd iets rommelig, positief gezien, over zich. Daarnaast is er bij het ontwerpen van de fiddleyard (Lone Tree Yard) met een nadrukkelijk schuin oog gekeken naar de Inglenook Sidings rangeerpuzzel (zie ook <http://www.quarter105.nl>). Door deze puzzel te integreren in het ontwerp is het mogelijk om binnen twee meter lengte een zelfstandig bedrijf te realiseren.

DE CONSTRUCTIE

De standaardmaat voor een fiddleyard-segment is 94 x 50 x 13 cm (LxBxH). Dit is nog gebaseerd op het raster van Piko A-rails ook al wordt nu Peco Streamline Finescale (code 75) gebruikt. De RP-25 wielen van mijn Amerikaans materiaal bleken toch problemen met het Piko hartstuk te hebben (telkens ontsporen). Om dat op te lossen moest ik eigenlijk het hartstuk vervangen en dat ging me toch te ver. Als wisselmotor worden Tortoise wisselmotoren gebruikt. Hiervoor moeten wel de veertjes uit de Peco-wissels worden verwijderd, maar dan lopen ze ook mooi langzaam om!

De rails wordt op de standaard manier gelegd. Eerst worden de messingschroefjes (2x12 mm) op de juiste plekken in het kopprofiel geschroefd. Dit om te voorkomen dat bij het blijven haken achter een railsstaaf deze direct uit de bielzen wordt getrokken. Vervolgens worden aan elk stukje rails de voedingsdraden gesoldeerd. Dit voor een optimale bedrijfszekerheid. Daarna wordt de rails vastgelijmd met Tesa hobbylijm watervast (is een relatief goedkope, goede en watervaste lijmsoort). Als alles naar wens ligt worden de railstaven op de eerder in de kopprofielen geschroefde messingschroeven vast gesoldeerd en op lengte afgekort.



Het eindsegment bevat een speciaal geintje. Omdat ik ook Märklin digitale locs heb en zelfs ééntje met geluid is in dit segment een middenrails gemaakt van twee spoorstaven. Hierdoor (en vanwege de Intellibox) is het



mogelijk om deze loc stationair daar neer te zetten waarbij hij het ook nog doet.

De onderkant is voorzien van de wisselmotoren (Tortoise) en juist bedraad, iets wat met electrofrogs toch altijd weer even nadenken is (zeker voor iemand die uit de Märklinhoek komt). De eerste proeven zijn al geweest en alles functioneert naar behoren.



Voor het ballasten is Woodland B80 Medium Buff gebruikt, deze past qua landschap het beste. Voor strakke overgangen tussen de modules wordt doorzichtig PE-folie gebruikt (o.a. voorkant ingebonden brochures) wat aan de modules wordt vastgemaakt met duck-tape. Dit voorkomt ook dat er te veel lijm tussen de modules loopt en alles weer vast komt te zitten.

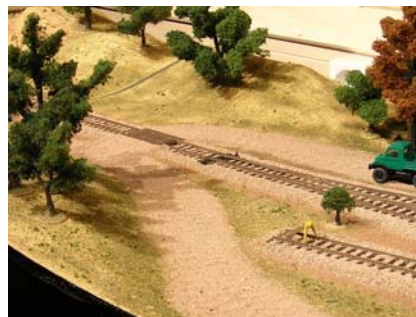
Na het ballastleggen volgt de beplanting. Het idee was een semi-droog gebied waar eigenlijk geen bomen staan. Na bestudering van de nodige foto's op het internet bleek dat er toch wel bomen voorkomen in deze regio en dus zijn er toch de nodige bomen (en boompjes) geplaatst.

Ik zag best op tegen het goed bekleden van de module. Dat moest namelijk primair met strooisel van Woodland en ik zat niet op een "wollig" uiterlijk te wachten. Gelukkig bleek dit proces een stuk eenvoudiger te zijn dan dat ik had verwacht en ook nog goed uit te pakken. Na het prepareren van de grondmix (=2 delen T43 yellow grass + 1 deel T44 burnt grass + 2 delen T50 earth blend volgens de US-FREMO norm) bleek het insmeren van de bodem met licht verdunde houtlijm (1:4) de snelste werkmethode. Daarbij was het wel van belang dat het werkoppervlak niet groter moest zijn dan 25 cm breed bij een halve module (25 cm) diep. Zo voorkwam ik dat de lijm al was aangedroogd, terwijl ik wel lekker kon door werken.

Na het voltooien van het strooien en aanbrengen van overige materialen zoals stukje Heki Flor werd het geheel nog een keer goed vochtig gemaakt met ontspannen water. Een gunstig effect hiervan is dat de

reeds aangebrachte lijm omhoog getrokken werd in het strooisel waardoor er eigenlijk nog maar nauwelijks hoofde te worden nagedruppeld met verdunde houtlijm.

Na drogen bleek dat ik het strooiselmengsel niet dekkend had aangebracht. Echter het effect was verbluffend natuurlijk. Nu bleek hoe belangrijk het is dat je een goed ondergrondkleur kiest. In mijn geval komt er nu een okeren gloed door het strooisel heen die het geheel een geraffineerd uiterlijk geeft. Op de foto is dat goed te herkennen.



De afrondende stap zal zijn dat de weg moet worden opgekleurd (olie en vuil) en dat de normale rommel die je op een yard vindt moet worden aangebracht. Dat is ook hoognodig want de volgende module (Mayville) én de uitbreidingsmodule voor Lone Tree Yard staan al te wachten...

Gino Damen

OLD TRACK : CENTIPEDES

In categorie "lelijk is toch wel mooi" passen ook de beruchte "Centipedes" van Baldwin. Bij Baldwin (Eddystone, Pennsylvania) stond het casco van de mislukte BLW 6000, met de asindeling 2-D + D-2, ongebruikt in de fabriekshal toen, in juni 1945, een delegatie van de Seaboard Air Line (SAL) langs kwam. De SAL had een concurrentienadeel ten opzichte van de Atlantic Coast Line omdat de lijn van de SAL zich minder goed leende voor snelheid. Echter het 2-D + D-2 onderstel zou wel geschikt zijn voor snellere treinen op de SAL-lijnen vanwege de stabiliteit van het onderstel. Dit keer geen 6000pk (!) maar "slechts" 3000pk, aangedreven door twee 608SC motoren. Zo ontstond dus de SAL 4500 op het onderstel van de BLW 6000. Deze gigantische diesel, anderhalf keer zo sterk als z'n naaste concurrenten (EMD E-7 en Alco PA-1), kreeg de bijnaam "Centipedes" vanwege het onderstel. In "goed" Nederlands te vertalen als duizendpoot.



De SAL 4500 werd op 2 december 1945 aan de SAL overgedragen. Werd ingezet voor passagiers, en citrustreinen tussen Florida en Richmond, Virginia. Kort na de order van SAL volgde de order van de Mexicaanse NdeM (Nacionales de Mexico) voor 14 stuks. De officiële typebenaming van Baldwin is DR-12-8-3000. Ook de NdeM had behoefte aan snelle diesels geschikt voor spoorlijnen die niet direct voor hoge snelheden waren gebouwd. Zij werden dan ook in passagiersdiensten ingezet tussen Mexico Stad en Nuevo Laredo, Guadalajara en Torreon. In februari 1946 kwam vervolgens de order van de PRR voor twee DR-12-8-3000 gevolgd in oktober 1946 met nog eens 22 stuks. Tussendoor in juli 1946 had de SAL nog eens 13 stuks besteld.



De ervaringen met de SAL 4500 waren aanleiding om wat kleine aanpassingen uit te voeren. De productie kwam in 1947 pas goed opgang. In datzelfde jaar kwam een order voor twee stuks van de UP. Deze order werd echter alweer geannuleerd voor dat deze locs uitgeleverd werden. De locs werden voltooid als "demonstrators" in maart 1948. Zij reden voor de B&O, Bessemer & Lake Erie, Chicago & North Western. Helaas leverde dat geen vervolgoorders op. Toen de NdeM 6413 de fabriekshal verliet op 20 juli 1948 was de productie van de DR-12-8-3000 ten einde.

De SAL gebruikte de DR-12-8-3000 oorspronkelijk vooral voor goederentreinen vanuit Jacksonville en Atlanta naar Richmond. Om in serie te kunnen rijden met EMD's en Alco's werden de locs in de werkplaats in Jacksonville aangepast. De SAL begon de machines vanaf 1957 uit dienst te nemen en in 1961 waren ze verdwenen.

De PRR gebruikte de locs als tweeling voor befaamde passagierstreinen zoals de Broadway en de Spirit of St. Louis. Nadat ze verdrongen werden door de betrouwbaardere EMD's werden de motoren teruggeschoefd tot 2500pk in een poging het aantal storingsen te verminderen. De locs werden vervolgens ingezet als opdruklocs voor met name de Horseshoe Curve tot 1958. Daarna hadden ze nog enkele minder belangrijke goederentreinen te trekken tussen Altona en Enola, Pennsylvania. In 1962 viel ook hier het doek voor de "Centipedes".



Bij de NdeM werden ze ook voor een aantal jaren ingezet voor passagierstreinen maar ook hier moesten ze het veld ruimen voor meer betrouwbare diesels. Een aantal werd op een zijspoor gezet. Eind 1953, begin 1954 werden ze in Eddystone gemodificeerd. De 608SC motoren werden vervangen door de 608A die 1600pk sterk waren. Daarmee werden de



N de M Centipedes #6406 at the San Luis Potosí diesel shops. The sign "Taller Diesel" means "Diesel Workshops" in Spanish December 18, 1959.

"Centipedes" 3200pk sterk! Terug in Mexico werden ze ingezet voor goederentreinen en als opdruklocs. Enkele hebben het volgehouden tot begin jaren zeventig. Op 14 augustus 1971 (!) werd de laatste (NdeM 6402) uit bedrijf genomen.

Hans Sodenkamp



ELEKTRIFICATIE IN DE USA

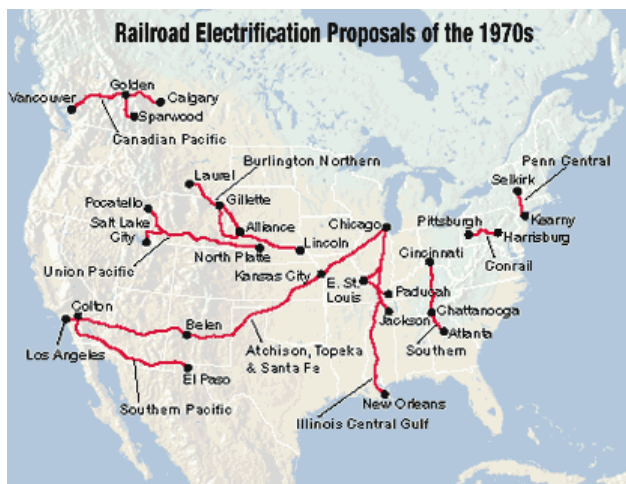
We hebben al eens eerder geschreven over de elektrificatie van de Cascade Tunnel, en daarbij opgemerkt dat het aantal mijl onder de draad in de USA gering is. Waar in Europa bovenleiding normaal is, is het in de USA een uitzondering. Na de Tweede Wereldoorlog is het aantal geëlektrificeerde spoorlijnen flink afgenomen, en de interurbans zijn praktisch geheel verdwenen. Toch blijkt dat er nog regelmatig plannen waren om trajecten alsnog van bovenleiding te voorzien.

Eerste voorstellen

Na de oorlog zijn er diverse studies geweest naar trajecten die geëlektrificeerd konden worden. General Electric stelde een totaal van 1200 mijl aan spoorlijn voor, waaronder Albuquerque – Los Angeles (AT&SF), Pueblo – Salt Lake City (D&RGW) en Skykomish – Seattle (GN). Van deze plannen is niets terechtgekomen: de kosten waren immers erg hoog én diesellocomotieven waren flexibeler inzetbaar.

De jaren '70

Door de wereldwijde oliecrisis steeg de belangstelling voor het elektrificeren van belangrijke hoofdlijnen. Onderstaand kaartje toont welke trajecten onderwerp van studie waren. Opvallend is hier de elektrificatie van het gehele traject Chicago – Los Angeles.



Er is praktisch niks van deze plannen in de praktijk gebracht.

De 21^e eeuw

Op dit moment beperkt het elektrisch rijden zich voornamelijk tot de oostkust. De North East Corridor is in zijn geheel van bovenleiding (en in New York van een 3^e rail) voorzien. Eind jaren '90 is de bovenleiding

doorgetrokken van New Haven naar Boston, zodat een locwisseling in New Haven niet langer nodig. Wel zo prettig voor de Acela's. En diverse forensenlijnen in en rond de grote steden gebruiken bovenleiding of de 3^e rail voor de stroomvoorziening.

In andere delen van de USA zijn ook geëlektrificeerde spoorlijnen te vinden, maar die zijn voornamelijk bedoeld voor transport van delfstoffen. Een leuk voorbeeld hiervan is de Black Mesa & Lake Powell (BM&LP), een geïsoleerde spoorlijn in Arizona. Op de 78 mijl rijden



Een E60c van de BM&LP

grote e-locs onder een bovenleiding waar, als eerste spoorlijn ter wereld, 50.000 volt op staat. Voordeel van dit hoge voltage is dat volstaan kan worden met slechts één voeding. De kolentreinen rijden tussen een mijn en een elektriciteitscentrale.

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 klein tipje op van deze schatkamer.

Dit keer is het thema het kleine station van Fort Lauderdale, Florida. Een staat die zelden op een model-/modulebaan is te bewonderen.



Trirail forensentrein loopt binnen



Het station telt slechts één perronspoor en één passeerspoor. Ideaal voor een modelbaan of module!



Nadat de Trirail-trein naar het noorden, West Palm Beach, vertrok kwam circa een kwartier later een Amtraktrein vanuit Chicago binnen voor een korte stop op weg naar Miami.

Hans Sodenkamp

NEW LACACHORE IN N

Onderstaand artikel is geschreven door Ruud Bergsvoot. Deze N-modelbouwer is in het najaar van 2004 helaas overleden.

Welkom in mijn fantasiewereld, freelance modelspoor zo u wilt. De spoorbaan die ik heb gebouwd heeft als thema een niet-bestaand gebied, een enclave, in een eveneens niet-bestaand Midden-Amerikaans land,



Pabravia. Het is gelegen op een eiland (de republiek Pabravia) in de Caribische zee. Na vele jaren onder Engels koloniaal bewind werd Pabravia in 1948 zelfstandig en slechts het gebied Lacachore bleef eigendom van Frankrijk die het gebied in 1951 aan Amerika

verkochte. Net als Guantanamo op Cuba werd de enclave een Amerikaanse basis. In 1955 werden alle Amerikaanse militaire belangen samengebracht in Guantanamo en werd Lacachore een deel van de Amerikaanse staat Florida. In de hoofdstad Lake City is het gouvernementsgebouw van de enclave gevestigd.



De doorgaande spoorlijn vanuit Pabrovia (Oost-West) kreeg een aftakking naar Lake City, waar ook de lokale tramlijn van Lake City naar Potterville begint, de LES (Lake City Electric System).



De spoorlijn binnen Lacachore wordt geëxploiteerd door zowel het Amerikaanse Wisconsin Central als de Pabroviaanse Ferrocarril Nacional.

Het railmateriaal is van Peco; de enkele kruising is handgemaakt. De meeste gebouwen zijn van Amerikaanse kits, een paar samengesteld uit delen van kits en afvalmateriaal. Scenerymateriaal is van Woodland Scenics. De bomen zijn gekocht en van geëetst messing. Locs en wagons zijn voornamelijk van Kato, Atlas en Microtrains. Ze zijn allen voorzien van Microtrainskoppelingen om rangeren tot een makkelijke zaak te maken.

De locverzorging heeft een kolenbunker met bewegende vulgoot en de handdraaischijf van Peco werd gemotoriseerd. Bij het Gillmore Hotel tegenover Lake City Union Station bevindt zich een uiterst kleine neonreclame. Opmerkelijk is dat deze volledig werkt, evenals de stadslantaarns.

De trams, een experiment in N-schaal, rijden op stroom vanuit de bovenleiding. De rails en wissels liggen in het wegdek en hebben de krapst mogelijke bogen, namelijk 11,5 cm. De trams zelf werden daarom gebouwd op een Fleischmann-chassis om het rijden goed mogelijk te maken.

Ruud Bergsvoot

UITLEGAVOND VAN DE STARMANNEN

In februari 2006 kwam een groot deel van de PH&LF bijeen in het huis van Robert van Maurik. Daar gaven de 'Starmannen' een uitleg over de wereld van DCC en over het smeren van je modellocomotieven.

DIGITAAL

Er blijken vier modes te zijn binnen de digitale wereld, namelijk:

PH - deze niet gebruiken

PO - "operational mode" voor speciale functies zoals bijvoorbeeld geluid

PG - dit is de oude code

PD - dit is de nieuwe code

Decoders van bijvoorbeeld "Lenz", "Soundtrax" en "Tran" maken gebruik van de PG mode. Decoders van "Digitrax" maken gebruik van de nieuwere PD mode.

Wat zijn de belangrijkste CV adressen en wat is hun functie:

CV1 twee adressen

CV2 Regelt het minimale voltage waarmee gestart wordt

CV3 Regelt de mate van acceleratie

CV4 Regelt de mate van afremmen (deacceleratie)

CV5 Hoogste voltage (maximale snelheid)

CV6 Geeft de middelste voltage aan

CV29 Dit is verreweg de belangrijkste CV-waarde en heeft verschillende doeleinden. CV29 omvat acht schakelaars die een waarde van 0 of 1 kunnen hebben. Deze zijn:



Betekenis bij 0	Betekenis bij 1	Waarde bij 1	Uitleg
vooruit	achteruit	1	Regelt de rijrichting
Alleen digitaal	Digitaal en analoog	2	Kan alleen digitaal rijden (0) of kan zowel digitaal als ook analoog rijden (1)
14 stappen	28/128 stappen	4	Regelt het aantal stappen. 28 of 128 stappen hangt van de decoder af. De meeste decoders kennen maximaal 128 stappen
		8	Wordt niet gebruikt en dient als reserve voor eventuele toekomstige extra functies
		16	Regelt snelheidskromme (speedtabel geactiveerd)
Adres met 2 cijfers	Adres met 4 cijfers	32	Keuze tussen een adres van twee of vier cijfers
		64	Wordt niet gebruikt en dient als reserve voor eventuele toekomstige extra functies
		128	Wordt niet gebruikt en dient als reserve voor eventuele toekomstige extra functies

De waarde die CV29 aangeeft bij het uitlezen is een optelsom van de bovengenoemde "waarde bij 1". Even toelichten met een voorbeeld:

Indien CV29 de waarde aangeeft van 38 dan betekent dit: $2 + 4 + 32 = 38$. Hiermee wordt dus aangegeven dat de desbetreffende loc:

- zowel digitaal als analoog kan rijden (2);
- 28/128 stappen heeft (4)
- adres van vier cijfers heeft (32)

Voor het uitlezen van de decoder met de PC gebruiken de "Starmannen" (<http://www.n-stars.com/>) het gratis te downloaden programma "decoderpro".

Dan is er nog CV49 voor lichteffecten voor en CV50 voor lichteffecten achter. De CV67 t/m 94 regelen de snelheid.

Dan volgen hier nog wat "losse flodders":

- Tran heeft een geluidsdecoder van €79,- Deze is te verkrijgen bij CT-electronics.
- Naast Tonystrains is ook Southern digital (www.sodgi.com) een goed adres. Indien je via hen aangeeft dat het een "gift" is kan dat invoerrechten besparen.
- Hex-waarden lopen van 0-9 A t/m F, totaal dus 15 waarden. Het is een combinatie van twee waardes. Bijvoorbeeld x6 met 1x geeft x61.

- In operational mode is ook te programmeren terwijl de loc op de baan staat. Nadeel is alleen dat de waardes niet uit te lezen zijn.
- Back EMF zorgt dat de snelheid constant blijft ondanks bochten en/of hellingen.
- Prog (ph)->func, disp, draai naar CV29 en klik rechter draaiknop -> leest adres (duurt even) -> enter (in programma) Y (yes).
- Rechter draaiknop indrukken dan links draaien, acceleratie/afremmen CV3/4. indien beide op nul staan is deze functie niet actief.

SMEERMIDDELEN

Ik hiervan geen aantekeningen gemaakt dus daarom wat summier hier weergegeven. Verzoek is daarom om deze informatie aan te vullen of te verbeteren.

Gebruik naaimachine-olie spaarzaam en alleen tussen metalen delen. Hou er rekening mee dat een motor zo'n hoog toerental maakt dat de olie in korte tijd eruit geslingerd wordt. Beter is daarom de tandwielen met een synthetisch vet te smeren. Dan zijn er ook nog synthetische smeeroïlen die geleiden (handig bij stroomvoerende delen) op teflonbasis. Rob merkt op dat hij synthetisch vet gebruikt die veel wordt toegepast bij radiografisch bestuurd modelauto's. Voor diegene die in of nabij Hoofddorp wonen, in Hoofddorp is een winkel die dit verkoopt!

Hans Sodenkamp

DE PH&LF-WEBSITEGALERIJ

Naast de algemene website van de PH&LF (www.phlfra.com of www.ntrak.nl) hebben de leden van de club ook vaak een eigen website. Daarnaast beschikt menigeen over een digitaal fotoalbum op Railimages. Hier volgt een overzichtje van de sites:

TJARK

De site van Tjark kan je vinden via de URL <http://home.planet.nl/~heuve707> (of op www.doublestack.nl). Deze site gaat over zijn Ntrakmodule 'T5' en zijn oNtrakmodule 'Fort Yft'.

JOHANNES

Op www.winius.nl vind je informatie over industrieel smalspoor, Amerikaanse treinen, maar ook over molens! Tevens wordt de webmaster voorgesteld, mét foto.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

ROB DRAAISMA

De site van Rob is nog niet in de lucht, maar zijn foto's kan je vinden op:

<http://www.railimages.com/gallery/robdraaisma>

MATHIEU

<http://groups.msn.com/Thieusmodelspoorpagina>

Deze site gaat o.a. over Timford Junction, East Tuckerville, en de Z-schaalbaan Atlantic & Pacific RR.

Foto's kunnen worden bekeken op twee albums van Railimages:

<http://www.railimages.com/gallery/mathieuhamelers>

(dit is het 'oude' album) en

<http://www.trainboard.com/railimages/showgallery.php/cat/500/ppuser/4637>

(het nieuwe album).

Ivo

Op <http://amerikaanse-treinen.startkabel.nl/> vind je een grote verzameling URL's die alle te maken hebben met Amerikaanse (model)spoorwegen.

Zijn online-fotoalbum is te bereiken via

<http://www.railimages.com/gallery/ivowillemsen>

ATLAS CODE 55 TESTMODULE

Sinds enige tijd heeft Atlas code 55 railmateriaal in het assortiment. Het grootste voordeel van het Atlas railmateriaal is dat de bielsafstand conform de Noord-Amerikaanse standaard is. De afstand tussen de bielzen is kleiner dan bij het Europese railmateriaal.

Nadeel van het Atlas code 55 railmateriaal is de verkrijgbaarheid. Het is waarschijnlijk alleen nog maar verkrijgbaar via het bestellen op het internet.



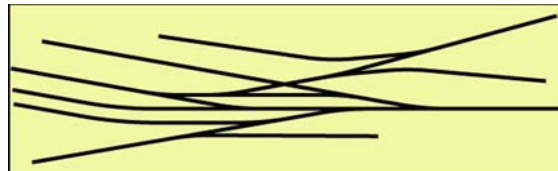
Daarnaast heeft Atlas code 55 in tegenstelling tot Peco code 55 het

nadeel dat het oudere rollend materieel met de zogenaamde pizzacutterwielen problemen geeft. Overigens zijn naar mijn weten de pizzacutters sinds eind jaren '80 van de vorige eeuw steeds minder gefabriceerd en voldoet al het materieel nadien aan de fijnere normen. Oud materieel is grotendeels om te bouwen op fijnere wielflenzen. Bij locs zal het lastiger liggen aangezien daar de flenzen nauwkeurig "afgetopt/gefiled" moeten worden.



Om nu eens de fraai ogende Atlas code 55 rails in de praktijk te testen heb ik in juli bij 4Nscale een drietal flexrails, een aantal wissels en kruisingen aangeschaft. Als testplatform zal een oNtrakmodule gebouwd worden die we tussen de overige modules met Peco code 55 kunnen plaatsen. Belangrijk daarbij is ook weer de overgang van Atlas naar Peco. Hierbij doet zich hetzelfde probleem voor als bij Peco naar Micro Engineering-rails. Hiervoor ga ik kijken of er een speciale overgangsrail gemaakt kan worden of dat de uiteinden van de sporen op de module met Peco code 55 worden voorzien.

Voor het sporenplan denk ik aan het bekende Timesaver-sporenplan.



Dus weer genoeg werk aan de winkel de komende tijd. Indien de test naar tevredenheid verloopt, wil ik bij Harlaar gaan lobbyen of zij het in het assortiment kunnen opnemen dan wel in grotere aantallen kunnen bestellen. Maar eerst de test even afwachten....

Lars-Erik Sodenkamp

EMD FT

Sinds kort ben ik de trotse eigenaar van een Intermountain EMD FT A-B-B-A-set van de ATSF, hierdoor ben ik ook eens gaan zoeken naar gegevens van dit type locomotief.

De EMD FT is een 2700 pk B-B+B-B dieselelektrische locomotief. Er zijn tussen november 1939 en november 1945 door General Motors Electro Motive Division 1096 units gebouwd, 555 A-units en 541 B(ooster)-units. De FT was de eerste in rij van de zeer



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

succesvolle F-serie die door de EMD gebouwd zijn. Alle FT-units zijn in Amerika verkocht.



De FT werd in het algemeen verkocht als een door een trekstang aan elkaar verbonden A en B unit. Hierdoor ontstond een locomotief met 2700 pk. Vele railroads gebruiken aan elkaar gekoppelde units waardoor er een ABBA unit ontstond met in totaal 5400 pk. Enige railroads gebruikten een ABA unit met 4050 pk en andere, zoals de Santa Fe lieten aan beide zijden van alle units koppelingen monteren zodat er zeer flexibel met het koppelen van units kon worden omgegaan. Alle units werden vanuit één cabine bediend, het Multiple Unit (MU)-systeem koppelde de units aan elkaar.



Tijdens de 2e Wereldoorlog werd de locomotiefproductie geregeld door de War Production Board. Dit hield in dat er alleen maar stoomlocomotieven gebouwd mochten worden omdat deze eenvoudiger te bouwen waren. Uitzondering hierop was dat er voor de New Haven enige ALCO DL-109's werden gebouwd. Als enige pure diesellocomotiefbouwer bleef EMD diesellocomotieven bouwen. Deze FT-units werden toegewezen aan die railroads die er het meeste voordeel aan hadden. De AT&SF kreeg de meeste van deze units, dit omdat zij veel oorlogsmaterieel vervoerde door moeilijk, en droog woestijngebied.



De FT werd opgevolgd door de F2, deze had ook 1350 pk maar een verbeterde elektrische uitrusting. De F2 werd alleen in 1946 geproduceerd en werd vervangen door de series F3, F7, F9 en de FL9.

Er zijn nog vijf units over gebleven, één in de National Museum of Transportation in St. Louis, een A-unit in Mexico en drie B units van de Southern Railway.

Gegevens:

Bouwer:	General Motors Electro-Motive Division (EMD)
Model:	FT
Bouwperiode:	November 1939 – november 1945
Totale productie:	555 A-Units en 541 B-Units
Spoorwijdte:	1435 mm.
Vermogen:	2700 pk (A + B-Unit)

Foto's: <http://www.atsfrr.net/>

Johannes Winius

SITSEEEING

Tijdens de zoektocht op internet naar voorbeelden voor onze modules komen we regelmatig leuke en interessante websites tegen. Mark Langezaal vroeg zich dan ook af of we deze sites niet eens met elkaar konden delen. Goed plan! Daarom hebben we vanaf nu een nieuw onderdeel in de nieuwsbrief met als titel (ook dankzij Mark): 'Sitseeeing'.



In de categorie weatheren:

<http://nscaleweatherer.blog73.fc2.com>

Hiervoor is het wel handig dat je PC iets snapt van Japans. Maar de plaatjes spreken verder voor zich, natuurlijk.

www.mellowmike.com

Vervuult zowel materieel als gebouwen op een zeer professionele wijze.

PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene N-trak normen kent de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- Standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen")



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

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



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

THE TIMETABLE

Wat staat er de komende periode allemaal in de dienstregeling van de PH&LF?

- * zaterdag 26 en zondag 27 augustus: modulebaan in het Industrieel Smalspoormuseum in het Drentse Erica.
- * zaterdag 16 en zondag 17 september: open dag van de NZH-club te Haarlem. Wij zijn hier aanwezig met een klein aantal oNetrakmodules.
- * van 7 juni tot en met 10 juni 2007: Summer Jamboree van GermanTRAK. Dit maal in Kevelaar, net over de grens bij Venlo. Hier is ruimte genoeg voor Ntrak en oNetrak. Gezien de relaxte sfeer een echte aanrader. Zie ook de uitnodiging van Markus Schiavo onder het volgende kopje.
- * November: jaarafsluiting bij Ivo thuis.

Daarnaast zijn er nog diverse wilde, woeste plannen voor 2007:

- * voorjaar: Modelbouwweekend Spoorwegmuseum.
- * najaar: Genk (België)
- * najaar: Eurospoor of Rail

UITNODIGING VAN GERMANTRAK VOOR DE SUMMER JAMBOREE

Hallo zusammen

Da wohl keine Terminvorschläge mehr Eintreffen, wurde aus den vorhandenen Rückmeldungen der Zeitraum vom 07.06 bis 10.06.2007 mehrheitlich ausgewählt. Das ist die Woche wo in vielen Bundesländern der Donnerstag als Feiertag (Fronleichnam) eingetragen ist.



*Also Jamboree 2007 vom 07.06. bis zum 10.06.2007 in Twisteden/Kevelaar

*Ich habe im Verteiler auch die "Chef's" der Schweizer und Niederländischen Kollegen eingefügt. Also bei Interesse melden.

Weitere Infos demnächst unter:

<http://www.spur-n.com/jamboree2007.html>

Mit freundlichen Grüßen
Markus Schiavo



THE CABOOSE

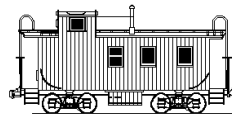
Het actieve PH&LF-jaar zit er alweer bijna op. We hebben een aantal keren onze modules aan elkaar gekoppeld, zowel 'in de privésfeer' als op openbaar toegankelijke evenementen. De winter zullen we gebruiken om nieuwe modules te plannen, en hopelijk ook te bouwen.

Met de nieuwe normen van Ntrak Light, verder uit te werken en in de praktijk uit te voeren door de gebroeders Sodenkamp, en het uittesten van de Atlasrails code 55 hebben we voldoende spannende ontwikkelingen in het vooruitzicht.

Komend weekend staan we met een modulebaan in Erica. Vorig jaar hebben de deelnemers dit weekend als zeer prettig en succesvol ervaren, dus ook nu gaan we er weer helemaal voor! Iedereen is welkom om

eens langs te komen, neem vooral je (nieuwe) materieel mee om op de baan te kunnen rijden. Let op: alléén digitale locs kunnen op de baan rijden, er is dus geen analoog spoor!

Voor Hans en mij geldt dat we nu een volle jaargang de Nieuwsbrief hebben gemaakt. Elke keer weer zijn we verrast dat zo veel artikeltjes, en met zulke uiteenlopende onderwerpen, de pagina's lekker goed vullen. Iedereen die heeft bijgedragen willen we dan ook bedanken, en we hopen dat nieuwe artikeltjes blijven komen!



Mathieu Hamelers