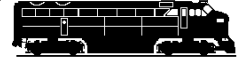




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 6 Nummer 5, of nummer 2, of nummer 14 Oktober 2006

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Spelregels oNtrak operations	2
Old Track : Ingalls 4-S	4
Erica: return of the PH&LF	5
La Tuque, Québec	5
Siteseeing	6
De NZH in Haarlem	6
De PH&LF-fotogalerij	7
Uitspraken en gewoontes van de PH&LF in beeld	8
Bezoek PHLF aan GermanTrak	8
The Timetable	10
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

## THE DEPOT



Is dit echt de laatste nieuwsbrief van 2006? Hans en ik hadden er voor dit jaar 4 gepland, maar de hoeveelheid artikeltjes

bleek groot genoeg om nog een 5<sup>e</sup> nummer te vullen. En wie weet, is er wel voldoende materiaal om zelfs een 6<sup>e</sup> editie uit te brengen?

*Mathieu Hamelers*

## MODULES IN PROGRESS.

Het gemakkelijkste van modulebouw is misschien wel het baanontwerp. Het is meer een luxe probleem van welk thema ga je nabootsen. Er is zoveel inspiratie op het Internet te vinden waar naar je uren lang likkebaardend kunt kijken, dat je het liefst en zo zal het jullie vast ook wel vergaan, je met meerdere projecten tegelijk aan de slag wilt.

Het baanontwerp was snel gemaakt. Na nog wat nuttige adviezen op het forum te hebben ingewonnen, ben ik begonnen met het maken van de modules. Naast het bezig zijn met mijn modules had ik ook nog een vaste baan die verder afgebouwd moest worden. Mja daar had ik nu even geen tijd voor.

Na ruim een maand geknutseld te hebben waren de modules zo ver klaar dat er een proefopstelling gemaakt kon worden. Niet geheel ontevreden over het geheel, wilde ik vervolgens kijken of het ook in de auto paste. De vier, 4 voet modules pasten zoals verwacht. De twee, 2 voet modules pasten tot mijn stomme verbazing niet op de rijderstoel. Wat ik ook probeerde ik raakte deze modules niet kwijt. Resultaat was dat ik behoorlijk chagrijnig was. De volgende dag met frisse moed het maar weer eens opnieuw geprobeerd. Na enig puzzelwerk wist ik alle modules in de auto te krijgen. Helaas heb je hierbij wel een handleiding nodig.



Na bijna een half jaar bezig te zijn beginnen de modules hun vorm te krijgen. De bergen zijn geplaatst en van de eerste scenery voorzien. Ik heb wat aan kitbashing en aan weathering gedaan. Op beide gebieden had ik nog geen enkele ervaring. Ondanks dat er nog wel wat schoonheidsfoutjes in zitten en sommige onderdelen voor verbetering vatbaar zijn (al doende leert men), beleef ik hier wel vreselijk veel plezier in. En over het resultaat ben ik niet ontevreden. Voor diegenen die denken dat de rails en het elektrische gedeelte allang klaar is: nou niet dus. Er ligt nog geen enkel stukje rails op de modules. Eerst wil ik de bergen zo compleet mogelijk aankleden voordat ik de rails neerleg. Zou ik eerst de rails neergelegd hebben en daarna de bergen van hun scenery hebben voorzien, dan zou het er wel eens op uit kunnen draaien dat de rails ook een bergstructuur krijgt.

Gedurende deze tijd gunde ik mij geen tijd om aan de vaste baan te werken. Af en toe dacht ik zelfs wat moet ik hier nog mee. Na Haarlem heb ik de knop doorgehakt. Omdat de modules samen te integreren met de vaste baan niet tot de mogelijkheden behoorde



heb ik de botte bijl in de vaste baan gezet. Na een week van slopen, gaten dicht plamuren en de wanden opnieuw sausen kon ik weer aan mijn modules werken. Hoewel ..... Nu had ik helemaal niks meer om op te rijden. En als mijn modules uiteindelijk klaar zijn kan het niet op de vrijgemaakte plek staan.



Dus ben ik maar weer naar de houtboer getrokken om een nieuwe plaat beuken multiplex te kopen. Omdat ik toch een hele plaat moest kopen heb ik gelijk maar besloten om er zoveel mogelijk modules uit te halen. De 4 voet modules die ik nu heb vind ik achteraf gezien toch niet zo'n groot succes. Om toch een meer handzame formaat te kiezen heb ik nu besloten om 3 voet modules te bouwen.

In totaal stonden er zes 3 voet modules in de planning. En omdat standaardisatie bij de PH&LF toch een vloekwoord is stonden er ook nog eens 2 hoekmodules van 2 voet in plaats van de voorgeschreven 3 voet hoekmodules in de planning. Nu kan ik weer rustig werken aan mijn andere modules.



De bedoeling is om een modulair systeem op mijn zolder neer te zetten. In het achterhoofd maak ik het

banenplan zo dat ik de modules in de verre toekomst ook een keer mee kan nemen tijdens een meeting van de PH&LF.

Groet,  
Roland

## SPELREGELS ONETRAK OPERATIONS

Na een evenement is het altijd goed om één en ander te evalueren. Op 26 en 27 augustus j.l. hebben wij met veel plezier gestaan in Erica bij het Industrieel Smalspoor Museum. De opbouw van de baan ging voorspoedig ondanks dat we door autopech later konden gaan opbouwen dan gepland. Het leek wel of je met minder mensen de boel sneller kan opbouwen en up-and-running kan hebben. Dus qua opbouw ging het prima.

Dan de operations. Hier zijn wel wat kantekeningen te plaatsen. Een oNtrak baan heeft operationeel heel andere voeten in de aarde dan een Ntrak baan. Er is een enkelsporig traject met vele industriële aansluitingen. Terwijl je op de Ntrak baan ongestoord op je "eigen" spoor rondjes kan draaien heb je bij oNtrak met anderen te maken. Die anderen zijn volgens mij in de volgende groepen te verdelen:

- De show'ers
- De runners
- De waybillers

Een show'er kenmerkt zich door weinig te rijden en wordt vooral gekenmerkt door de behoefte om zijn/haar materieel op de baan uit te stallen. De baan is een soort vitrine bestaande uit diverse diorama's waarbij af-en-toe met een lokje en wat wagons wordt gereden.

Een runner kenmerkt zich door graag veel te rijden zonder veel poespas. Gewoon van A naar B en van B naar A en van A naar B etcetera.

Een waybiller kenmerkt zich door een op de werkelijkheid gebaseerde goederenstroom te realiseren met behulp van carcards en waybills.

Hoewel de personele bezetting in Erica vrij klein was waren toch alle bovengenoemde typen aanwezig. Uitgaand van de beschikbare spoorruimte geeft dat een interessant beeld waaruit wat mij betreft vooral geconcludeerd moet worden dat er meer afstemming tussen de typen nodig is.



Als we het binnen de PH&LF over regels gaan hebben schrik ik er zelf ook nog steeds van. Het moet te allen tijde een ongedwongen club blijven waarin ieder zijn wensen en behoeften op Noord-Amerikaans N-modelspoorgebied kwijt kan. Maar laat ik het zo stellen, zelfs bij de grootste anarchie zie je na verloop van tijd toch regels ontstaan om problemen te voorkomen.

Daarom hebben Rob, Martien en ik een kleine brainstorm sessie gehad op dinsdag 29 augustus j.l. Daarbij kwam het volgende naar voren waarbij de modelbaan in Erica als basis wordt genomen. De baan bestond uit een traject met diverse aansluitingen naar



industrieën en enkele passeersporen en aan beide einden een yard. Het eerste belangrijke gegeven is het totaal aantal beschikbaar spoor, simpel gezegd: alle

rails kun je helemaal volzetten met wagons. Er is dan 1 probleem: hoe kun je nog rijden. Dus wat kan er maximaal op de sporen gezet worden om tot goede operations te komen?

Wat betreft het aantal op de oNtrak baan op te stellen wagons kan het volgende gelden. Op basis van de industrieën en de vervoersbehoefte wordt het minimaal noodzakelijke aantal wagons met carcard geplaatst. Van iedere wagon kan op 1 van de yards een reserve wagon geplaatst worden zodat tijdens het werken met waybills ook andere wagons ingezet kunnen worden. Tevens dient het aantal waybills gelimiteerd te worden naar het aantal industrieën. Als er b.v. voor maximaal 4 goederen wagons plek is bij Timford Junction dan kunnen er maximaal 4 waybills in omloop zijn waarop deze bestemming vermeld staat. Aan het begin van het spel met het werken met waybills dienen we daarom niet te starten vanuit de yards maar vanuit de industrieën. Verder is te overwegen dat de inzet van persoonlijke wagons onderling wordt overlegd. Indien iemand wagons met carcards heeft dan dient ieder lid een evenredig aantal in te kunnen zetten. Indien iemand afziet van zijn deel dan kan een ander hiervoor zijn/haar wagons inzetten. Andere optie is dat de inzet van de eigen wagons wordt gerelateerd aan de inbreng van het aantal zelf ingebrachte industrieën met opstelsporen.

De personele baanbezetting bestaat uit:

- 2 yardmasters: in Erica zouden die staan/zitten bij Jasper Yard en Eastbrook yard.
- 2 engineers local freights: één voor elke richting, dus startende uit Jasper Yard en b.v. Eastbrook yard. Zij werken met de waybills. Uiteraard kan dit ook één engineer zijn in plaats van twee.
- 1 engineer voor express freight of passengertrein.
- 1 dispatcher indien mogelijk.

Voor het waybillsysteem heb je dus drie tot vier personen in actie dat bij een grotere bezetting kan worden uitgebreid met een switcher die de engineer van de local freight assisteert bij het rangeren.

De engineer voor de express freight of passenger train bestaat uit de zogenaamde runner of show'er. Dus diegene die niet wil deelnemen aan het waybillsysteem. De engineer dient samen met de local freights contact te houden over de passeer mogelijkheden en het beschikbaar zijn van het traject. De express of passenger train heeft in principe voorrang, echter dient de engineer van de express/passenger train wel rekening te houden met het waybillsysteem door de local voldoende tijd te gunnen voor het uitvoeren van de rangeer bewegingen.

De yardmasters geven het signaal wanneer een trein de yard mag verlaten.

Bij al het bovenstaande geldt dat geduld een belangrijke zaak is. Er zal soms gewacht moeten worden, maar is dat in de werkelijkheid ook niet zo?

Verder geldt voor loks hetzelfde als voor de wagons: er mogen niet meer loks op de baan staan dan voor de bovenvermelde treinen noodzakelijk zijn met op iedere yard maximaal 1 reserve lok.

Indien je jezelf ontrekt aan het spel dan zijn er twee opties voor het materieel dat je zelf hebt ingebracht: opbergen of overdragen aan een vervanger. Indien er geen vervanger is dan kan er in overleg met 1 van de yardmasters de trein die bediend werd opgesteld worden op een **ZIJ-spoor** van de yard. Laat nooit en te nimmer de trein op een willekeurige plek op de baan staan!!!! Dit is zeer hinderlijk voor diegene die nog wel actief zijn. Wagons en loks die van de rails worden gehaald worden opgeborgen in doosjes of uit het zicht van het publiek en dus niet midden op een weg of in een bos of in een graanveld geplaatst. Dit staat slordig en doet de veelal netjes ingerichte modules te niet!!! Verder dienen throttles die niet meer gebruikt worden eveneens keurig opgeborgen te worden uit het zicht van het publiek, dit is ook in eigen belang!



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

Indien je materieel wil showen zonder er mee te rijden dan stellen we voor dit in overleg met de yardmaster te doen of te zorgen voor een vitrine waarin het materieel getoond kan worden. De andere mogelijkheid is uiteraard als runner deel te nemen met het materieel.

Misschien klinkt bovenstaan allemaal ingewikkeld. Vrees niet, dat is het namelijk niet. Puur een kwestie van een goede start waarbij iedere deelnemer de spelregels accepteert.

*Lars-Erik Sodenkamp*

## OLD TRACK : INGALLS 4-S

Sommigen denken dat ik alles al weet en ken over Amerikaanse spoorwegen maar da's beslist niet zo, gelukkig! Zo waren we op een dinsdagavond bij Rob op internet wat aan het zoeken toen we een foto tegen kwamen van een voor iedereen onbekende loc. Het bleek te gaan om de 4-S van de Ingalls Shipbuilding Company. Een heel intrigerend model met z'n hoogliggende cabine met de wat merkwaardige achterkant in de kleuren Gulf, Mobile & Ohio.



De 4-S was een poging van Ingalls Shipbuilding Company, direct na de Tweede Wereldoorlog, om een deel van de lucratieve dieselmarkt te veroveren. De diesellocomotief is gebouwd begin 1946 en maakte direct daarop een rondtoer bij diverse spoorwegbedrijven. Enerzijds om de loc te testen en anderzijds om de loc te demonstreren. Dat laatste deed deze loc o.a. bij GM&O, L&N, Seaboard, Southern en het kleine "Tennessee Coal, Iron & Railroad Co".



Uitgerust met een zes cilinder 1500pk sterke "Superior Model 65" motor kon de loc in serie rijden met locs van andere fabrikanten. Uiteindelijk had niemand belangstelling en de loc is vervolgens verkocht aan GM&O. Deze heeft er toch twee decennia lang plezier van gehad en heeft de loc uiteindelijk begin jaren zestig verkocht aan EMD en de loc is vervolgens gesloopt.



Hier is goed de merkwaardige achterzijde te zien met de ramen en deur. Ook zijn de treden zichtbaar voor het rangeren. Al met al een opmerkelijk ontwerp

Overigens, de scheepswerf van Ingalls in Pascagoula, Mississippi, bestaat nog steeds als onderdeel van de "Northrop Grumman Ship Systems". Het is alleen wel vorig jaar, 29 augustus, beschadigd geraakt door de hurricane Katrina.

*Hans Sodenkamp*



## ERICA: RETURN OF THE PH&LF

Op een regenachtige dag trokken twee voertuigen richting het oosten: een rode en een zwarte auto, volgeladen met modules, slaapzakken en leden, waren op weg naar de turf fabriek in Erica. Na het geslaagde bezoek in 2005 waren de overwerkte PH&LF-ers blij dat ze weer een weekendje konden 'onthaasten'.

Het weekend ging echter niet vlekkeloos van start. Rob had 's middags zijn woning nog bijna moeten



evacueren wegens wolkbreuken in de Randstad, en Tjark en ik hobbelden van file naar file. Terwijl Rob en Lars al in Erica aan de koffie zaten, namen wij een verkeerde afslag en kwamen

in Emmen terecht, waar de koppeling plotseling kuren vertoonde. Gestrand op een kruispunt, konden we niet meer doen dan de auto naar een bushalte duwen, hierbij terzijde gestaan door de zeer vriendelijke dierenambulance. En dan maar wachten op de Wegenwacht....

Uiteindelijk bereikten ook wij Erica, maar het was inmiddels zo laat geworden dat we weinig meer konden en wilden doen aan de modelbaan. Met veel moeite vielen we in slaap, behalve Tjark dan: die slaapt al als hij zijn ogen dicht doet, hetgeen tot jaloezische reacties van de andere PH&LF-ers leidde.

's Ochtends weer vroeg uit de veren! De modulebaan was in een ongekend tempo 'up and running', iets dat zéér uniek is voor de PH&LF. Werkelijk alles deed het! Nou ja, alles..... Mijn RS-1 was al snel de kluts kwijt en reed zelfstandig rond, niet gehinderd door enig digitaal commando. En de E7 van Lars besloot om zijn schitterende geluid te beperken tot een vreemd gezoem. Zelfs de SD-9 van Rob kreeg kuren: de loc kwam niet verder dan een slakkentempo.....



Gelukkig gingen er ook dingen goed. Zo hadden Roland en zijn vrouw gezorgd voor een perfecte catering: broodjes, frisdrank, we werden twee dagen lang voorzien van een rijkelijke lunch en een

stevig ontbijt. En de slaapruijme was prima, met het toilet (= bomen en struikgewas) op kruipafstand.

's Avonds had het museum een barbecue georganiseerd. Dat ging er wel in! We dronken ons alvast wat moed in voor de traditionele avondrit door het donkere veengebied, waarbij de genodigden altijd worden getraakteerd op diverse horrorachtige ontmoetingen met museummedewerkers. Het begin van de rit werd echter een humoristische happening, omdat het locje de trein niet de heuvel op kreeg: tot 3 keer toe gleed de trein met 50 man in de rijtuigjes weer terug naar het perron! Uiteindelijk lukte het toch en genoten we van de rit door donker Drenthe.

Na afloop liepen de PH&LF-ers terug naar de slaapplekken. Maar wat was dat daar op het terrein tussen de locloods en onze barak??? Wie hing daar aan een kraanwagen? En waarom zag ze zo groen? En wat deed Rob met de arme dame? En waarom zag de voorzitter meteen kansen op een duurzame relatie? In ieder geval hebben we flinke lol gehad met het groene veenlijk!

De zondag verliep verder voorspoedig. Er waren geen noemenswaardige problemen met de modelbaan, en Rob heeft zijn tijd goed besteed aan het ontharen van mijn FM-switcher. Ook nog dank aan onze voorzitter die mijn RS-1 weer aan de praat wist te krijgen. Het publiek stelde dezelfde vreemde vragen als de dag ervoor ('meneer, is dit kleine spul nu smalspoor?' en 'is dit Minitrix?'), en de PH&LF-ers namen steeds meer de bekende clubhouding aan: armen over elkaar, op een stoeltje in de zon, niks doen.

Het afbouwen van de modelbaan ging redelijk vlot. Uiteindelijk kon iedereen nog vroeg in de avond huiswaarts. De auto van Tjark werkte prima mee, en zo kwamen we op een mooi tijdstip weer aan in de Randstad.

*Mathieu Hamelers*

## LA TUQUE, QUÉBEC

Soms vraag je af "hoe simpel kan een station zijn"? Timford Junction is zo'n eenvoudig station met slechts één spoor. Tijdens mijn afgelopen vakantie in Canada kwam ik een soortgelijk station tegen. Slechts één spoor en desondanks een redelijk groot stationsgebouw. Vroeger had er nog een spoor gelegen en links en rechts van het stationsgebouw waren parkeerterreinen waarvan ik vermoedde dat daar vroeger een loods heeft gestaan en een teamtrack.



Het station is nog gewoon in gebruik. Per dag rijdt er één VIA Rail trein naar het noorden en één naar het zuiden. Uiteraard passeren de beide treinen elders.

Vlabbij is ook nog een grote houtverwerkende (papier?) fabriek met spoor aansluiting. Zodat er ook nog sprake is van enige lokaal goederenverkeer. Voorts is de lijn een doorgaande verbinding van CN vanuit Trois Rivières naar Cochrane, waar een aansluiting is met ONR, en verder naar het westen.



Helaas heb ik er geen enkele trein of zelfs een goederenwagon gezien. Ondanks dat er geen spoorse activiteiten waren is het soms boeiend om naar allerlei kleine details te kijken. Eén daarvan is de telegraafleiding waarvan een groot aantal leidingen simpel weg zijn afgeknipt. Opmerkelijk is het bordes aan deze paal.

Ook is er nog een telefoonkastje te zien. Al met al leuke details om de modelbaan mee verder aan te kleden.

*Hans Sodenkamp*

## SITSEEEING

Amerikaanse straten hangen vol met affiches, borden en reclameposters. In model moet dit dus navolging krijgen. De volgende sites kunnen je hierbij op weg helpen.

Affiches en reclamemateriaal:

<http://www.trainweb.org/tylick/signintro.htm>

Affiches:

<http://www.gtcom.net/%7emahlkov/page14.html>

Spoorwegborden:

<http://members.aol.com/rcmoeur/rsign.html>

## DE NZH IN HAARLEM

In het weekend van 16 en 17 september vond het voor de PH&LF laatste evenement van 2006 plaats: de open dagen van de NZH Hobbyclub. Niet langer gehuisvest in het centrum, maar in een oud kantoorpand in een Haarlems industriegebied, heeft de NZH een grote kelder tot zijn beschikking voor diverse modelbanen. Voor dit weekend hadden ze tevens een aantal modelspoorclubs uitgenodigd, waaronder de PH&LF.

We stonden op de 1<sup>e</sup> verdieping, samen met een Märklinbaantje, twee TT-baantjes en een prachtige modelbaan in schaal 0. Het was werkelijk bloedheet in deze ruimte: geen ramen, geen airco, alleen een matglazen dak waar de hele dag de zon op had staan branden..... Onder tropische omstandigheden bouwden we onze baan op. Toen we vrijdagavond rond half 11 naar huis wilden, bleek echter het hele gebouw afgesloten. In het donker zochten we naar een uitgang. Gelukkig was er nog een nooddeur die wel een uitgang, maar geen ingang was.

Op zaterdag was het nog steeds warm en zompig op onze verdieping. Bezweet bestuurden we de treintjes, en bezweet



probeerde ik nog wat scenery aan te leggen op de yard-modules van Lars. Gelukkig beschikten we over voldoende koffie- en firsdrankbonnen om het vochtverlies weer aan te vullen.

Onze modulebaan was relatief klein. Met Eastbrook, Lake Erik, Timford, E-line, Joey's Diner, Tuckerville en de yardmodules beschikten we echter wel over een mooie end-to-end baan waarbij je goed moest letten op het andere treinverkeer. Er werd gereden met niet meer dan 2 treinen tegelijk, terwijl in beide yards de treinen werden samengesteld door yardmasters. Bijna ongelooflijk, maar echt waar: het leek wel alsof er rij-afspraken waren gemaakt binnen de PH&LF!

De zondag verliep een stuk minder warm dankzij een grauwe wolkendeken boven Haarlem. Gelukkig voor ons was de zomer even afwezig!

Net als in Erica werden ook in Haarlem weer de bekende vragen gesteld: 'meneer, is dit nu smalspoor?' en 'meneer, dit is toch Minitrix?'. Een nieuwe



opmerking: 'Nee, dit is geen N-schaal, die wagons zijn daar veel te groot voor'. Jaja, Amerikaanse wagons zijn wel iets groter dan dat kleine Duitse frutspul ☺



Tot slot nog een dank aan de NZH. De gezellige en gemoedelijke sfeer maakten dit weekend tot een geslaagd evenement. De goede verzorging met koffie, fris en broodjes scheelde ons weer een hoop gedoe met boodschappen en bekertjes. Volgend jaar weer Haarlem? Hopelijk dan wel onder wat koelere omstandigheden ☺

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 Fresno, California.

Ik heb helaas weinig opnames van Southern Pacific locs. Het was 11 oktober 1994, een warme ochtend toen ik in Fresno even langs de lijn ging kijken.



Na zo'n kwartier gewacht te hebben kwam er een SD 40-2 van SP



Met een vriendelijk zwaaiende machinist passeerde de 7661 vanuit Fresno SP-yard naar het zuiden



In het tegenlicht zijn nog de laatste wagons, in dit geval covered-hoppers, te zien en het oude station van Fresno

Hans Sodenkamp



**UITSPRAKEN EN GEWOONTES VAN DE PH&LF IN BEELD**

*Hoe dat zo typisch PHLF houding?*



*En n  e het is nooit   n bende bij ons op tafel waar we ook komen*

*Joey wissel*



*Deze vergeet ik toch nooit ???*



*moet ik stoppen???*

*nou dan gaan we maar stoppen*

**BEZOEK PHLF AAN GERMANTRAK**

Jaarlijks organiseert onze Duitse zustervereniging GermaNTrak hun Summer Jamboree. Dat is een informele bijeenkomst van hun leden gedurende een lang weekend ergens in het voorjaar. Dit keer van 16 – 18 juni. Na 2003 in Merzig en 2005 in Hamb  hren (beide keren ook bezocht door een afvaardiging van de PHLF) vond de Jamboree dit keer plaats in het dorpje Weer, niet ver van Innsbruck in Oostenrijk. Een mooie grote aula van een school stond drie dagen ter beschikking voor de Jamboree. Namens PHLF waren Hans en ondergetekende daarbij aanwezig. Bij ons hadden we de modules E-Line Junction en Lake Erik tezamen met de (toen nog) drie roze opstelmodules "Jasper yard". Kortom: van onze kant alleen maar oNetrak.

Het is altijd leuk om bij GermaNTrak op bezoek te zijn. Leuk vanwege de sympathieke clubleden en om hun modules te zien. Leuk is ook om te constateren dat, ondanks dat we natuurlijk dezelfde standaarden hebben, er toch grote verschillen zijn ontstaan.





## "The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Allereerst constateerden we dat wij nagenoeg de enigen waren met oNetrak. Niks dus discussie over N-Trak of oNetrak. Zij rijden gewoon standaard N-Trak. Slechts één andere oNetrak module was aanwezig, nota bene van een naar Nieuw-Zeeland geëmigreerd clublid, die zijn oNetrak module om milieutechnische redenen niet mocht invoeren in Nieuw-Zeeland. Een ander clublid heeft die module toen maar overgenomen.

Een tweede opmerkelijk afwezig iets: ze rijden niet digitaal. Dus geen piep-piep-piep als er een wissel fout staat. (Heerlijk rustig overigens!) Alles is nog analoog met gebruikmaking van Aristo's. Een enkeling waagde het wel zijn digitale spullen te voorschijn te halen, en kon op ons geïsoleerde oNetrak -deel (voor het eerst?) één en ander even digitaal uitproberen. Het zorgde wel voor enige *Begeisterung* bij hem. Dus wie weet?

Wat de Duitsers in hun club ook niet hebben is chaos en anarchie. Het strikt rijden volgens de



standaardnorm is daar een voorbeeld van. Ook wordt de zondagochtend van elke Jamboree besteed aan de *Jahreshauptversammlung* oftewel de jaarlijkse algemene ledenvergadering. Daar wordt keurig een voorzitter, een penningmeester en een secretaris benoemd of herbenoemd die elk *sehr gründlich* verslag doen van het afgelopen jaar. De leden zijn ook trouw

aanwezig, en van de vergadering wordt een keurig *Protokoll* gemaakt.

De dit jaar opgestelde baan had de vorm van een *dog-bone* met keerlussen rood/geel respectievelijk geel/rood. Bij een van de keerlussen was een aftakking voor onze oNetrak modules gemaakt. Die vorm gaf natuurlijk een twee keer zo lange rijlengte, maar door het analoog rijden, was er dus maar ruimte voor één trein die dan dus zowel het rode als gele spoor bereed. Het blauwe spoor werd voor een tweede trein gebruikt waarbij heen-en-weer werd gereden tussen de twee eindpunten. Een soort trek-duw goederentrein dus. Op één module, die van de gastheer van dit jaar, Ottmar, is nog een smalspoortraject aangelegd. Een voorzichtige schatting mijnerzijds is dat de ongeveer 10-12 aanwezige leden



ongeveer 20 N-trak modules achter elkaar hadden, inclusief keerlussen. Een aardige rijlengte dus, zeker ook omdat het als *dog-bone* twee keer zo lang is. Dat mag ook wel want tractie en thema waren vaak lange treinen en qua tijdsperiode rijden zij iets moderner dan wij rijden. Weinig E-tjes en F-jes dus, om maar te zwijgen van de volstrekte afwezigheid van BL2's.

Er werd misschien relatief weinig gereden, des te meer vloeide het bier. Want naast het rijden en de *Jahreshauptversammlung* is de Jamboree vooral ook een gezellig samen zijn, met veel bier en barbecue. Er was zelfs extra bier ingeslagen omdat aanvankelijk ook onze voorzitter mee zou gaan, maar hij haakte op het laatst af.

Vanwege de afstanden tussen de clubleden wordt de Jamboree afwisselend in het Noorden en het Zuiden gehouden. Dat betekent dat volgende jaar de Jamboree in het Noorden (i.c. het Westen) gaat plaatsvinden en wel in de buurt van de woonplaats van Markus Schiavo, enkelen van ons wel bekend. Hij woont vlak over de grens achter Venlo. Voorwaar een mooie reden om volgend jaar met een grote groep PHLF'ers aan te sluiten met onze modules, hetzij



N-Trak hetzij oNtrak. Onze voorzitter en het clubblad houden je op de hoogte.

Peter Sodenkamp

## THE TIMETABLE

Nee, dit keer géén spoorboekje voor de komende periode! De PH&LF gaat in winterslaap, althans: voor zover het gaat om beurzen en rijweekenden. Want achter de schermen wordt druk gebouwd aan nieuwe modules in diverse maten: oNtrak, Ntrak en Ntrak-light. Als dan in het voorjaar de eerste beurs van start gaat (Hillegom?), kunnen we de 'buitenwereld' een (grotendeels) nieuwe modulebaan tonen.



Ook de jongste generatie wordt aan het werk gezet

## 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 zijanten modules: IG D-052 ("grachtengroen")

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

- Breedte van de bak 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 CABOOSE

Zo, alweer vijf Nieuwsbrieven verschenen dit jaar. Da's volgens mij een nieuw record! Het is alleen wel af en toe werken om zo'n Nieuwsbrief voor elkaar te krijgen.

Maar dat geldt uiteindelijk ook voor onze hobby als geheel. Het vervelende is alleen dat het soms lijkt dat het daardoor de overhand heeft en dat we weinig of geen plezier meer in deze hobby beleven. Dat leidt soms ook tot onderlinge spanningen. Een beetje spanning is niet slecht, tenslotte rijden daarop onze modeltreinen ☺, maar te veel is nu echt niet de bedoeling! Laten we daarom reëel zijn, het is tenslotte een hobby. Ik denk dan ook altijd aan de slogan "Modelrailroading is FUN!"

Hans Sodenkamp