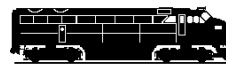


*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 7 Nummer 19 - oktober 2007

THE SWITCHING YARD

The depot	1
American Locomotive Company	1
Het model en zijn voorbeeld: de Shay van Bachmann	3
Montreal Locomotive Works	4
Modelbouwtips: wegen en waterplassen	5
Baldwin Locomotive Works	5
Shreveport Union Station	6
Ntrak, maar dan anders	7
Mag ik er even passeren?	8
The Timetable	9
De PH&LF-fotogalerij	9
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

THE DEPOT



Deze nieuwsbrief is er redelijk veel aandacht voor enkele locomotiefabrieken die ooit de dienst uitmaakten in het spoorbedrijf van Amerika en

Canada. Voor ons modelspoorders is vooral Alco van groot belang: de jaren 50 en 60 zijn de populairste periodes om na te bouwen en in die periode drukte Alco een belangrijke stempel op het locomotievenpark van menige spoorwegmaatschappij. Atlas heeft diverse Alco-locs in N-schaal uitgebracht, en menig model rijdt dan ook rond op onze clubbaan.

Uiteraard is er ook voldoende aandacht voor andere spoorse zaken. Zelfs een artikel over de Noorse spoorwegen ontbreekt niet. Klopt, dat gaat niet over Noord-Amerika, maar de inhoud van het artikel is voor ons modelbouwers wel een goede inspiratie en vooral een prima rechtvaardiging voor onze passeerperikelen op de modelbaan.

Mathieu Hamelers

AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY

Toen de American Locomotive Company (afgekort tot Alco) in 1969 stopte met de productie van locomotieven, verdween een bedrijf dat geliefd was bij vele spoorfans. De twee andere grote fabrikanten, EMD en General Electric (GE), hadden het ooit machtige Alco

op achterstand gezet in de diesellocomarkt. Hierdoor zag Alco zich uiteindelijk genoodzaakt om de productie te staken. Het bedrijf hield echter niet op te bestaan!

Stoomlocs

Alco ontstond in 1901 uit een fusie tussen verschillende locomotievenbouwers. Het hoofdkwartier en de fabriek kwamen in Schenectady; alle andere vestigingen werden gesloten.



Er vonden nog enkele overnames plaats, waaronder die van een Canadees bedrijf dat later bekend stond als Montreal Locomotive Works.

Alco werd na Baldwin de grootste fabrikant van stoomlocs in de Verenigde Staten en produceerde beroemde locs als de Challenger, Berkshire en de Big Boy. De laatste stoomlocomotief reed in 1948 de fabriek uit, het tijdperk van de diesellocs was aangebroken.

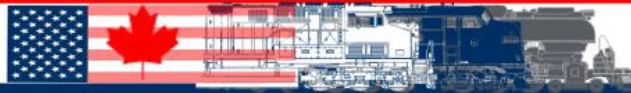
Auto's?

Alco heeft nog een kort uitstapje gemaakt in de constructie van auto's. Tussen 1906 en 1913 bouwde Alco in zijn fabriek in Providence (Rhode Island) kwalitatief hoogstaande modellen, maar helaas bleven de verkoopcijfers achter. De productie werd dan ook stopgezet. Overigens startte Walter Chrysler zijn loopbaan in de autofabriek van Alco!



Diesellocs

Het bedrijf hield zich al vroeg bezig met de bouw van diesellocomotieven. De eerste commercieel succesvolle diesellocom in de USA werd in 1924 door Alco gebouwd in samenwerking met General Electric en Ingersoll-Rand. De overname van een



dieselmotorenfabrikant in 1929 zorgde ervoor dat Alco voortaan zelf zijn motoren kon bouwen. Voor de elektrische bedrading echter bleven ze afhankelijk van GE.

Ondanks deze vliegende start kreeg Alco als bouwer van diesellocs nooit de vooraanstaande positie die het wel had bij de stoomloc. EMD werd de belangrijkste speler. Een aantal factoren speelden hierbij een rol:

- EMD was onderdeel van het rijke General Motors en had dus veel geld voor de ontwikkeling van producten.
- EMD had een agressieve marketing richting de spoorwegbedrijven.
- Alco produceerde naast de diesellocs ook nog stoomlocs en was daarmee dus zijn eigen concurrent: een verkochte dieselloc betekende een niet-verkochte stoomloc. EMD bouwde alleen diesels.
- De overheid bepaalde in de Tweede Wereldoorlog wat voor soort locs door welk bedrijf mochten worden gebouwd. EMD mocht mainline diesels produceren, Alco alleen stoomlocs en rangeerdiesels. Hiermee kon EMD een voorsprong nemen in de ontwikkeling van de dieselloc. De enige mainline diesel die Alco in de oorlogsjaren mocht bouwen was de DL-109, en dat mocht alleen omdat deze loc zowel voor goederen- als reizigersvervoer geschikt was.

In 1948 had Alco toch nog een marktaandeel van 40% in de diesellocmarkt dankzij succesvolle locs als de S-series, de RS-en en de PA en FA. Alco was de 'uitvinder' van de roadswitcher (RS), een loctype dat zowel gebruikt kon worden voor rangeerwerk als voor het rijden van goederentreinen. Dankzij deze successen werd Alco na EMD de 2^e dieselfabrikant van de USA.



De enige RS1 van de AT&SF

Alco verder op achterstand

De samenwerking met GE stopte in 1953, en drie jaar later startte GE met de productie van eigen mainline diesels. Hierin waren ze zo succesvol dat ze hun vroegere partner al snel overschaduwden. Alco verloor zijn positie als nummer twee aan GE. Ondanks innovatieve ontwerpen van nieuwe locs kreeg Alco zijn tweede plaats niet meer terug. De producten van EMD waren betrouwbaarder, en GE was onderdeel van een rijk moederbedrijf dat veel kon investeren. De derde positie van Alco bleek onvoldoende om de fabriek draaiende te houden, de financiële problemen werden te groot. Er werd daarom besloten om in 1969 te stoppen met de productie van locomotieven.

Munitie

Alco was echter groter dan alleen de locomotiefabriek. Van de Tweede Wereldoorlog tot in de Korea-oorlog maakten ze munitie. Na de Korea-oorlog ging Alco onderdelen maken voor de olie-industrie en voor kerncentrales, en werden ze een producent van heat exchangers (een apparaat dat zorgt voor warmte-overbrenging tussen vloeibare stoffen). In 1955 werd het bedrijf dan ook hernoemd tot het algemenere 'Alco Products Inc'.

Overnames en verkoop

In 1964 werd Alco overgenomen door de Worthington Corporation, dat op zijn beurt in 1967 fuseerde met Studebaker tot Studebaker-Worthington Inc. Binnen dit bedrijf was Alco een dochteronderneming.

Toen de productie van locomotieven stopte, werden de locontwerpen verkocht aan Montreal Locomotive Works (MLW); deze fabrikant ging als zelfstandig bedrijf verder met de productie van Alco-locs. MLW is overigens in 1975 weer overgenomen door Bombardier, die in 1985 de productie van locs stopzette.

De productielijn van dieselmotoren werd in 1970 verkocht aan de White Motor Corporation en kwam uiteindelijk in handen van de British General Electric Company, die de naam Alco weer in ere herstelde. Vervolgens is de fabriek weer doorverkocht aan Fairbanks-Morse (jawel, de fabrikant van de Trainmaster!), die tot op de dag van vandaag nog Alco-motoren bouwt.

De fabricage van heat exchangers ging verder als Alco Products, maar kwam via Smithco Engineering terecht bij Nitram Energy. Zij maken nog steeds deze producten onder de naam Alco Products Division.

Er zijn veel locomotieven gebouwd onder licentie van Alco. Zo bouwt de Diesel Locomotive Works (een

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

onderdeel van de Indiase spoorwegen) nog steeds diesellocs op basis van Alco-ontwerpen.

Mathieu Hamelers

HET MODEL EN ZIJN VOORBEELD: DE SHAY VAN BACHMANN

Een stukje geschiedenis

Vanaf het begin van de 20ste eeuw tot begin van de jaren 20 domineerde de Lima Locomotive Works (Lima, Ohio) de markt voor logging locomotieven met hun Shay-model. Genoemd naar zijn uitvinder, Ephraim Shay, waren deze via tandwielen en assen aangedreven locomotieven ideaal voor de steile stijgingen en het gedraaid en golvende spoor dat door houthakkers in de bossen werd gebruikt.



Het voorbeeld

De West Virginia Pulp & Paper Company (WVP&P) bouwde de zaagmolen, de spoorweg en zelfs de stad te Cass. De bouw van het spoorlichaam voor de hoofdlijn bereikte de top van Cass Hill in 1900. Het aanleggen was een kwestie van veel handwerk en het nodige dynamiet. In de eerste weken van 1901 werd het spoor zelf gelegd. Hierbij waren ze wel afhankelijk van de vorderingen bij de bouw van de Greenbrier Branch van de C&O. In het voorjaar reden de eerste treinen met hout voor de pulpfabrieken. In 1915 lag er in totaal meer dan 81 miles (130 km) aan bosspoor. In 1960 toen de spoorweg en de zaagmolen werden opgeheven lag er meer dan 250 miles (400 km) aan hoofd- en tijdelijke spoor in de bossen.

Tijdens de enorme houtkapoperatie gebruikte men bijna alleen maar Shay-locomotieven. De eerste wogen nog geen 50 ton, maar het gewicht steeg bij elke aankoop. In 1905 werden twee 80 ton Shays gebruikt voor de beklimming vanuit de stad naar de steile Cass Hill. Tussen 1912 en 1914 namen twee 100 ton Shays de taak over. In 1921 werd een 150 ton zware Shay, No. 12, gekocht voor het bedienen van de hoofdlijn.

Twee gebruikte C&O 150 ton 4-truck Shays werden twee jaar later overgenomen. Eind jaren 20 waren er drie 150-ton machines actief op de hoofdlijn, twee 100-ton Shays voor de beklimming van de Cass Hill en zeven 65 tot 80 ton Shays voor in de bossen. Je kon met recht zeggen dat de WVP&P's Greenbrier Cheat & Elk een erg drukke maatschappij was!



Echter in de jaren'30 zakte de bedrijvigheid in. Zowel door de recessie, maar ook doordat de bossen leeg raakten. In 1942 werd de maatschappij verkocht aan Mower Lumber Co. In de jaren 50 waren er nog maar drie Shays overgebleven. Het doek viel definitief in 1960.

Het model

Bachmann brengt een model uit van de 80 tons 3-truck Shay. Het model in kwestie, nr.5, reed voor de Greenbrier & Elk River. De locomotief is dus een van de eerste modellen van Shay. In de linker detailopname is mooi te zien de drie verticale cilindres die de assen aandrijven. De rechter detailopname laat mooi zien dat hiervoor de ketel asymmetrisch is geplaatst om zo ruimte te maken voor de cilindres. Dit zijn overigens kenmerken waaraan een Shay eenvoudig te herkennen is.



Tekst en foto's: Gino Damen

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS

De bekendste locomotiefabrieken in Noord-Amerika zijn alle gevestigd in de Verenigde Staten. Denk hierbij aan EMD, GE, Alco en Baldwin. Toch kende ook Canada diverse bouwers. Een daarvan was de in 1883 opgerichte 'Locomotive and Machine Company of Montreal Limited'.

Overname

Mede dankzij strenge protectiemaatregelen voor de eigen markt waren Canadese spoorwegbedrijven grotendeels aangewezen op de eigen producenten. Daarom was het praktisch om als Amerikaanse fabrikant een partner in Canada te hebben. Alco, in 1901 ontstaan uit een fusie van diverse kleinere fabrieken, kocht in 1904 de Locomotive and Machine Company of Montreal. Enkele jaren later werd het bedrijf omgedoopt tot Montreal Locomotive Works (MLW).

MLW bouwde locs die door Alco waren ontworpen. Op deze manier kreeg Alco toegang tot de lucratieve Canadese markt. Ook andere Amerikaanse producenten zijn deze tactiek gaan toepassen: EMD richtte een dochterbedrijf op in London, Ontario (waar nu nog steeds de EMD-diesellocs worden gebouwd), en Baldwin ging een samenwerkingsverband aan met de Canadian Locomotive Company. Dit laatste bedrijf is later (toen Baldwin failliet was gegaan) voor Fairbanks-Morse en General Electric gaan werken.



TMLW bouwde ook tanks voor het Canadese leger, zoals bovenstaande tank die in 1941 werd afgeleverd.

Van stoom naar diesel

De overgang van stoom naar diesel kwam in Canada wat later op gang dan in de USA. Dit leidde tot de aanschaf van vele diesellocs, en daar profiteerde MLW van. Het bedrijf produceerde sterke locs die gewild waren in het bergachtige Canada. Bovendien lag MLW

in het politieke wespennest Quebec, waardoor CN (toen nog gecontroleerd door de overheid) een voorkeur kreeg voor locs van dit bedrijf. Ook met de export ging het goed: Amerikaanse bedrijven kregen allerlei beperkingen opgelegd dankzij de Koude Oorlog, maar in Canada was het beleid een stuk soepeler waardoor Canadese fabrikanten hun locs wel konden verkopen.



Alco

Met moederbedrijf Alco ging het echter minder goed. In 1964 werd het gekocht door de Worthington Corporation. Hierdoor werd MLW hernoemd in MLW-Worthington. In 1969 werd de Alco-fabriek gesloten en de Alco-ontwerpen werden aan MLW-Worthington verkocht. De fabricage van dieselmotoren werd een jaar later verkocht aan een ander bedrijf en via diverse overnames kwam dit in 1994 terecht bij Fairbank-Morse.

Bombardier

MLW-Worthington ging verder met de productie van diesellocs. Ze ontwikkelden de 'safety cab', een ontwerp dat tegenwoordig standaard is voor alle locs in Noord-Amerika. In 1975 kreeg Bombardier een meerderheidsbelang in MLW. Helaas ging het midden jaren 80 bergafwaarts met de productie van diesellocs: MLW ontwikkelde enkele nieuwe locs voor CN, maar de locs bleken uitermate onbetrouwbaar te zijn. In 1985 besloot Bombardier om de productie van diesellocs te staken. Drie jaar later kocht GE de MLW-fabrieksgebouwen en begon met een ombouwprogramma van eigen locs uit de jaren 60. In 1993 werden de fabrieken definitief verlaten.

Mathieu Hamelers



MODELBOUWTIPS: WEGEN EN WATERPLASSEN

We laten bij voorkeur het wegverkeer op onze modelbaan gebruikmaken van smalle landwegen. Deze nemen veel minder plaats in dan een grote auto- of snelweg. Bovendien heeft een eenvoudig zandweggetje meer karakter en laat zich gemakkelijker met meer bochten en een niet zo glad wegdek aanleggen. We zijn voor de aanleg geneigd hiervoor zand te gebruiken. Nu is zelfs het fijnste zand, omgerekend naar de werkelijkheid, nogal grof, zeker in de kleinere schalen N en Z.

Na het opruimen van de as van een barbecue-party viel me de fijne structuur van de as op. Ook de kleur - licht geel/grijs - leek mij wel geschikt als materiaal voor een wegdek. Nadat ik alles had gezeefd, een stoffig karweitje dat beter niet bij sterke wind gedaan kan worden, bleef er een flinke hoeveelheid over, genoeg om mijn hele baan van wegdek te voorzien. U kunt het te behandelen weggetje insmeren met houtlijm en dan de as erover strooien met een fijn theezeefje of de as vermengen met verdunde witte houtlijm en de aldus ontstane pasta over het wegdek uitsmeren. Ik gebruik hiervoor met succes een schilderspaletmes. De uitgezeefde grotere stukken zijn altijd nog geschikt om dienst te doen als zwerfkeien of ander natuurlijk puin.

Waterplassen

Water op de modelspoorbaan is een hoofdstuk apart. Er werden hiervoor reeds vele manieren beschreven: heldere vernis, polyesterhars (stinkt ontzettend), epoxyhars, glanzend medium enz. Welk materiaal u gebruikt hangt af van uw eigen inzicht en/of ervaring. Hoe dan ook u zult na het vervaardigen van rivier, vijver of kanaal altijd wel een beetje overhouden.

Wat kunnen we er zoal mee doen? Hier een aantal voorbeelden die u alvast kunt meeplannen als u met 'modelwater' aan de gang gaat. Onder de waterpomp op een locdepot blijft altijd wel wat water staan. In de kuilen van een hobbelige landweg blijft, na een regenbui, ook altijd wel wat water in plassen over. Onder een geparkeerde auto, die zojuist wordt gewassen. Bij een benzinstation worden ook wel eens auto's gewassen, ook hier is de grond na afloop nog nat. Zet een auto aan de kant van de weg, plasje 'water' eronder, de eigenaar met zwaaiende armen er naast: leuke radiator! Enfin u kunt ongetwijfeld zelf nog wel meer ideeën verzinnen om ook op het 'land' van uw modelbaan de boel niet droog te laten.

Fons Bossaers

BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS

Lange tijd was Baldwin Locomotive Works de grootste fabrikant van locomotieven in de USA. Maar net als andere producenten van stoomlocs is ook dit bedrijf gestruikeld in de periode na de Tweede Wereldoorlog, toen de diesellocc zijn opmars maakte en de stoomloc van het spoor verdween.

In 1825 startte Matthias Baldwin in Philadelphia een bedrijfje dat machines maakte voor drukkerijen. Voor eigen gebruik bouwde hij een motor, en deze was zo succesvol dat hij al gauw exemplaren ging maken voor andere bedrijven. Zijn eerste stap op spoorweggebied was een miniatuurloc door een museum. Omdat deze loc erg goed in elkaar zat, kreeg hij de opdracht om een echte locomotief te bouwen. Op basis van de John Bull, een stoomloc uit Engeland, ontwikkelde hij de Old Ironsides. Deze stoomloc werd in



1832 afgeleverd en heeft 20 jaar dienst gedaan. Dit was het begin van een periode van groei die uiteindelijk leidde tot de positie van marktleider op het gebied van stoomlocs. Omdat de fabriek in Philadelphia te klein werd, verhuisde Baldwin

Locomotive Works in 1906 deels naar een nieuw onderkomen in Eddystone. In 1928 werd de gehele productie naar Eddystone verplaatst.

Naast stoomlocomotieven was Baldwin ook actief in de productie van elektrische locs. Samen met Westinghouse bouwde Baldwin diverse locs voor de New Haven en de Pennsylvania RR. Ook hebben ze na de Tweede Wereldoorlog het ontwerp en diverse onderdelen geleverd voor de 1200-serie van de NS.

Baldwin heeft na de oorlog tevens gezocht naar een nieuwe vorm van brandstof: elektrische locomotieven die gebruik maakten van kolen. Helaas bleken de testmodellen weinig betrouwbaar. Te veel storingen en te hoge onderhoudskosten beëindigden deze experimenten.

Op het gebied van dieselloccs bleef Baldwin achter op de concurrentie. In 1939 produceerden ze hun eerste rangeerdiesel. Aan de ontwikkeling van mainline diesels kwam Baldwin niet toe, omdat de Amerikaanse overheid hen verplichtte om tijdens de oorlog alleen stoomlocs en rangeerdiesels te bouwen. Net als bij Alco liep ook Baldwin daardoor een achterstand op ten opzichte van EMD, dat wél mainline diesels mocht bouwen.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

*Een S12, gebouwd voor de Milwaukee Road in 1951*

Na afloop van de oorlog startte Baldwin met de uitbouw van het dieselprogramma, maar het is hen niet gelukt om succesvolle locs te bouwen voor gebruik op de hoofdlijnen. Het marktaandeel van Baldwin zakte steeds verder weg. In 1950 fuseerde het bedrijf met een andere kwakkelende locbouwer tot Baldwin-Lima-Hamilton. In 1953 stopte Westinghouse met de productie van elektrische componenten, en was men aangewezen op General Electric. Drie jaar later moest Baldwin uiteindelijk de fabriekspoorten sluiten. De grootste fabrikant van locomotieven was niet meer.

Mathieu Hamelers

SHREVEPORT UNION STATION

Tijdens het lezen van een boek over de "Kansas City Southern in Color" kwam ik foto's tegen van het Union Station van Shreveport, Louisiana. Voor wat betreft de

*Het stationsgebouw vanaf de straatzijde gezien*

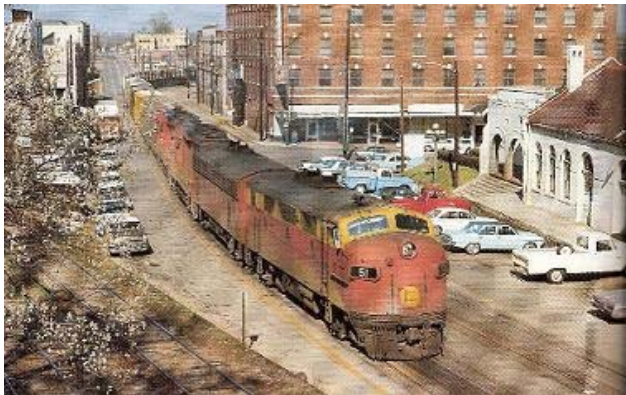
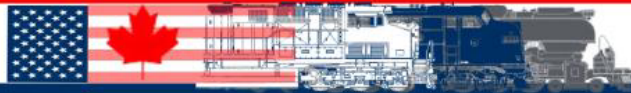
afmeting en ligging geknipt voor een model- of modulebaan. Gelegen aan een kruispunt van lijnen naar o.a. New Orleans, Kansas City, Houston, Dallas/Ft.Worth was het een redelijk druk station.

*Het station gezien met Google Earth*

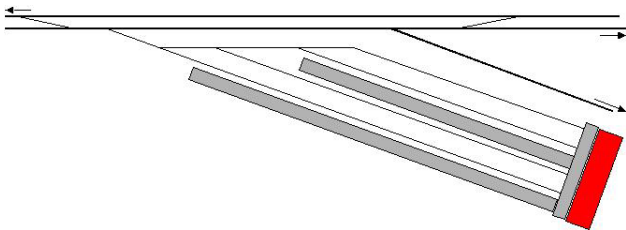
Bijzonder aan dit station is dat het een kopstation is dat gelegen is naast een dubbelsporige lijn van Illinois Central waarbij ook nog een lijn van KCS aftakt. Treinen die vanuit het noorden of oosten kwamen reden zodoende eerst het station voorbij en gingen vervolgens achteruit het station in. Voor de andere richting ging dit uiteraard omgekeerd. Dit soort rangeerbewegingen zijn typisch Amerikaans en kwamen/komen op meer plaatsen voor.

*KCS E8 #27 vertrekt met trein #9 naar een "wye" om te keren en gaat dan langs het station richting New Orleans*

Voordeel van een kopstation in een model- /modulebaan is dat je slechts aan één kant wissels nodig hebt. In dit geval konden goederentreinen het station probleemloos passeren. Inmiddels ligt het station er leeg en verlaten bij maar de lijnen er omheen worden nog steeds gebruikt. Met name de aftakking van KCS is hierbij bijzonder omdat die langs het stationsgebouw loopt over de straat. Deze gaat nog één blok verder, langs het Jefferson hotel, voordat de dubbelsporige (!) spoorlijn weer de straat verlaat en op z'n eigen baan verder gaat richting New Orleans.

*Streetrunning in Shreveport, Louisiana*

Gebruikers van het station waren Illinois Central, Kansas City Southern en Texas & Pacific (SP). Vanaf 26 mei 1940 kwamen daar ook nog de Louisiana & Arkansas en de Cotton Belt bij. Al met al een kleurrijk geheel! Met 7 perronsporen is het station niet al te groot en in model eventueel te reduceren tot vijf of zelfs maar drie sporen. Dan was er nog een kort spoor naast het kortste perronspoor waar de diesellocomotieven stonden opgesteld tussen de bedrijven door.

*Een ontwerp van Shreveport Union Station in model*

Kortom een leuk station wat vraagt om nagebouwd te worden.

Hans Sodenkamp

NTRAK, MAAR DAN ANDERS

Zoals de meesten wel weten is Ntrak een modulevorm die aan bepaalde normen behoort te voldoen, zie hiervoor ook <http://www.ntrak.org/>. Als meest bekende afgeleide hiervan is oNtrak, zie hiervoor <http://www.nvntrak.org/nb/onettrak.php>. Over de jaren zijn door enige PHLF-ers, en anderen, wat varianten hierop bedacht:

Notrak: Module met als thema treinen, echter zonder spoor. Enige jaren geleden werd als 1 aprilgrap dit gelanceerd door Model Railroader Magazine. Persoonlijk is dit wel een leuke thema, bijvoorbeeld

een module met daarop alleen de spoordijk die omgebouwd is als fietspad.

oNtrak: Module met één doorgaand hoofdspoor, binnen de PHLF is dit een welbekende modulevorm. Is sterk verwant aan Ntrak, alleen is niet zo gebonden aan regels (wat ook weer een zwak punt is, zie de wat veel afwijkende maten binnen de PHLF).

Duotrak, doubleTrak, twiNtrak: Module met twee doorgaande hoofdsporen, een nieuwe ontwikkeling binnen de PHLF, is nog steeds in nevelen gehuld hoe dit er uit komt te zien.

Ntrak: De basis, module met drie doorgaande hoofdsporen.

Ntrak light: Dit is geen modulevorm voor dieetfiguren onder ons, maar is bedacht om een wat handzamere modulegrootte te maken, maten zijn: lengte 3 voet, breedte 45 cm. De standaard Ntrakmodule is toch gauw 4 voet bij 2 voet (1,22 meter x 0,61 meter) wat redelijk fors is.

Shreddertrak: Modules die om de één of andere reden zijn gesloopt, over de jaren heen zijn er al enige modules gesloopt, de meest bekende is toch wel Turners Mine.

Planktrak: Stukje plank met daarop rails als noodoplossing o.i.d. Als eerste geïntroduceerd bij een bijeenkomst in Leiden (2005) waar we met een grote baan stonden met veel oNtrakmodules. Door de grote variatie in modulelengtes en -vormen konden we geen sluitend rondje maken, waarop één van de leden een plank van huis mee nam en deze tussen de modules knutselde, rails er op en voilà, we konden rond.

Microbenttrak, naNotrak: In het kader dat we zo veel spul mee moeten slepen om een grote baan te maken is dit ontwikkeld. Heeft enige nadelen: waait makkelijk weg, en wordt nog wel eens voor iets anders aangezien (poeder suiker).

Kabouter Plop Trak: Kleine modules, maximaal 2 voet lang. Een uitspraak in het kader van de tendens om steeds kleinere modules te bouwen.

NudistenTrak: Om op de Kamasutrabeurs te kunnen staan is deze modulevorm ontwikkeld. Het heeft meer betrekking op de kleding (of beter gezegd: geen) van de clubleden dan op de modules.

Fremotrak: binnen de Fremogroep, zie <http://www.fremo.org/>, is ook een Amerikaanse

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

afdeling bezig, bekendste is wel <http://www.america-n.de/> uit Duitsland.

Rock 'n' roll trak: Een bij velen gewaardeerde manier van spoorleggen, beter bekend als een slecht stukkie spoor. Een trein die hier over heen rijdt zal ook zeer slingeren en moet daarom ook met een aangepaste snelheid rijden om niet te ontsporen.

Trak: Meestal zullen na een bijeenkomst van de PHLF de leden wel zin hebben in iets, traditioneel is dit vaak een pizza.

Hij Trakt het niet: Meestal wordt hiermee bedoeld dat de loc niet voldoende trekkracht heeft, maar soms ook als iemand het geestelijk niet meer aan kan.

eeNtrakkie

(ook wel bekend als: Johannes Winus)

MAG IK ER EVEN PASSEREN?

Soms maak je wel eens dingen mee waarvan je denkt "ik dacht dat dit alleen op een modelbaan gebeurt....". Zo was ik tijdens m'n afgelopen vakantie in Noorwegen en reed langs de enkelsporige, geëlektrificeerde spoorlijn tussen Kongsvinger en Lilleström. Deze lijn is o.a. een deel in de verbinding Oslo-Stockholm. Sandra maakte mij opmerkzaam dat zij in de verte een trein zag aankomen. Omdat ik toevallig vlakbij een station was stopte ik de auto daar en rende naar het perron met m'n videocamera. In het station, Haga, stond een goederentrein stil die dus wachtte op de tegentrein die Sandra reeds had gezien. De trein werd getrokken door een RC van Green Cargo en stond pal voor het uitrijsein. Green Cargo is overigens een Zweedse goederenspoorwegmaatschappij afgesplitst van Statens Järnväg. Een situatie vergelijkbaar met Railion Nederland en de Nederlandse Spoorwegen.



Ik verwachtte de tegentrein ieder moment maar na een minuut vond ik dat het wel allemaal erg lang duurde. Ik keek nog eens goed in de verte en wat bleek..... De tegentrein stond eveneens stil voor een sein! Hoewel het station slechts uit twee sporen bestond waarvan één dus bezet vond ik dit wel heel vreemd. Ik loop daarom maar eens naar de andere kant van het station en zie daar tot mijn verbazing een situatie die je normaal gesproken alleen verwacht op een modelbaan: de laatste wagon van de uit 28 wagons bestaande gemengde Green Cargo goederentrein staat nog deels op de wissel! Daarom staat dus de tegentrein blijkbaar stil.



Terwijl ik terug loop hoor ik dat eindelijk de tegentrein, getrokken door een EI 16 van CargoNet, in beweging is gekomen. CargoNet is overigens een joint venture van NSB (de Noorse staatsspoorwegen) en Green Cargo. Langzaam rijdt de lange trein bestaande uit rongenwagons beladen met (uiteraard) hout aan mij voorbij.



Als de laatste wagon de wissel voorbij is zet meteen de Green Cargo trein zich in beweging. Daardoor hoeft de CargoNet trein maar heel kort stil te staan en gaat daarna langzaam weer verder. Daarna gaat het sneller



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

en spoedig zijn beide treinen weer uit het zicht verdwenen.



Zo zie je maar. Wat regelmatig op de oNtrakmodules gebeurt, het elkaar passeren met eigenlijk te lange treinen, gebeurt dus ook in werkelijkheid!

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 19 en 20 januari: Landelijke Modelspoordagen Rijswijk.
- 22 tot en met 25 mei, Jamboree 2008 in Ehekirchen, Beieren.

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 de elektrische AEM-7. Dit type e-loc is afgeleid van de Zweedse RC's. Deze rijden/rede niet alleen in Europa (zie bijvoorbeeld de EL16 van CargoNet elders in deze nieuwsbrief) in verschillende landen maar zijn ook in Noord-Amerika zeer succesvol gebleken.



Een AEM-7 van New Jersey Transit passeert het station Harrison, New Jersey. September 1992

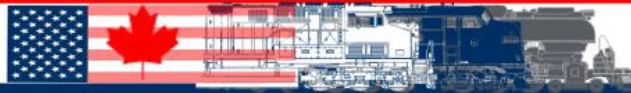


MARC, de maatschappij die het voorstadsverkeer rijdt rond Washington, rijdt met een AEM-7 Washington Union station uit. Oktober 1996



De Amtrak AEM-7 rijdt Washington Union station binnen. Oktober 1996

Hans Sodenkamp



PH&LF GUIDELINES

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

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- Standaard kleur zijkanen 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 is 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.
- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE

Zo, dat was het weer helaas voor wat betreft de Nieuwsbrief. Opvallend is dat we als redactie geen vaste momenten hebben waarin de Nieuwsbrief verschijnt. Toch is dit alweer het vierde nummer van dit jaar. We zijn dan ook telkens erg positief verrast door de vele schrijvers en artikelen. Daarom zou ik zeggen: "Vooral zo doorgaan"!

Hans Sodenkamp