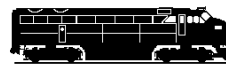


*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 10 Nummer 33, Juli 2010

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Dairy County	1
Huron Central Railway	2
Shortlines, kriskras door Amerika!	3
Louisville & Indiana Railroad	4
Transkentucky Transport Railroad (TTI)	5
For sale	6
Genesee & Wyoming	7
De PH&LF-fotogalerij	8
The Timetable	9
PH&LF Guidelines	9
The caboose	9

THE DEPOT



Inmiddels is de zomer in volle hevigheid losgebarsten. De modelspoorhobby komt dan vaak even tot stilstand. Toch blijft het onderhuids

doorsmeulen om dan in het najaar weer toe te slaan. Dat smeulen uit zich dan vaak in het opdoen van nieuwe ideeën en thema's.

Daar sluit deze nieuwsbrief misschien wel heel goed op aan! Het thema van de nieuwsbrief staat in het teken van shortlines. Wat dan opvalt is de grote variatie in kleur, materieel en omgeving. Daar zijn prachtige thema's voor nieuwe model- of modulebanen van te maken. Daarom veel plezier met het lezen van deze weer bijzondere nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

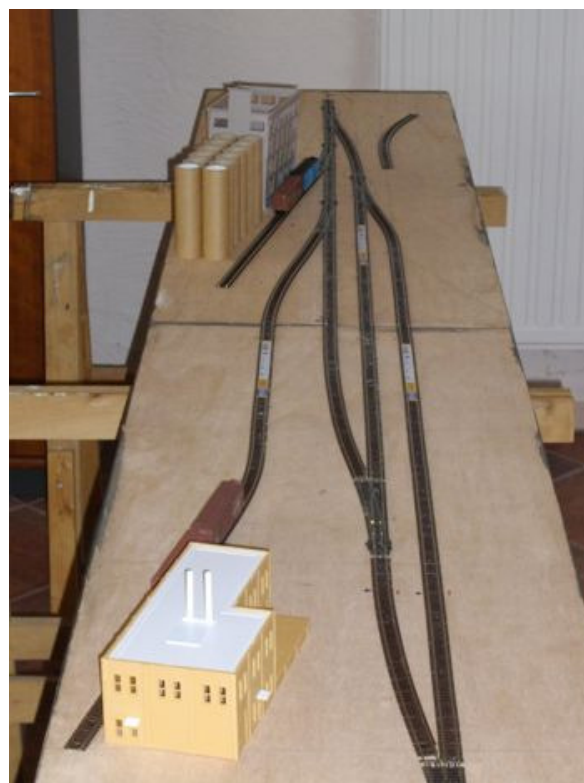
DAIRY COUNTY

Sinds eind vorig jaar ben ik bezig om 3 modules voor de PH&LF-modulebaan te maken. Dit is voor mij de eerste echte ervaring met N-Spoor. Tot nog toe was ik een Märklin H0 man! Mede door Wim Kieskamp en zijn enthousiasme voor N-Spoor en de PLEF, heb ik mij aangemeld als lid.

De 3 modules hebben elk een afmeting van 120 x 40 cm. Alles is inmiddels in grachtengroen geschilderd. De achtergrond is natuurlijk SusaN-blauw. Het moeilijkste

voor mij was toch om inspiratie te vinden voor een goed ontwerp en een verantwoord sporenplan.

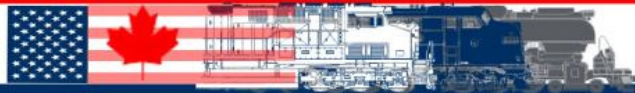
Als het kwartje is gevallen gaat het daarna redelijk soepel: het sporenplan volgt dan eigenlijk automatisch.



Als onderwerp heb ik gekozen voor een zuivelfabriek in een agrarisch landschap. Vandaar de naam Dairy County. Mijn inspiratie haalde ik uit mijn dagelijkse werkzaamheden als logistics manager bij een boterolie- en roomboterproducent in mijn woonplaats Zelhem.

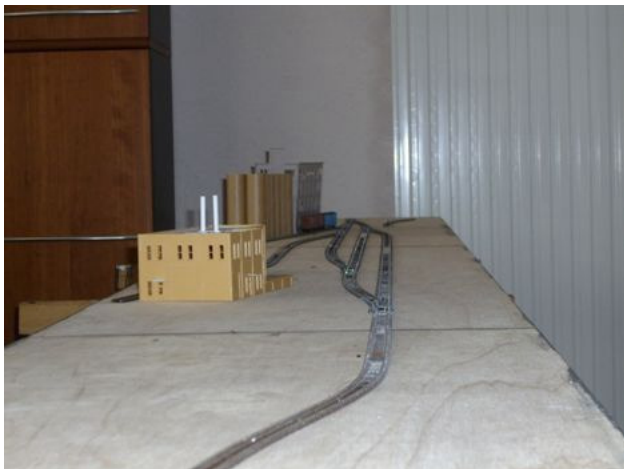
Ook mijn keuze voor de spoorwegmaatschappij Chicago, Burlington & Quincy (CB&Q) maakt mijn onderwerp geloofwaardig: deze maatschappij verzorgde het transport in een overwegend vlak en agrarisch landschap, in the midwest of the USA.

Zoals jullie op de foto's kunnen zien, zijn de sporen inmiddels gelegd. De Peco-rails code 55 laten zich uitstekend verwerken. De elektrische aansluiting volgde begin juni.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De diverse gebouwen zijn inmiddels in aanbouw. Alle materialen voor de scenery zijn ook al in huis.

Natuurlijk moet er nog een hoop gebeuren, maar de modules zullen hun vuurdoop ondergaan in het weekend van 18-19 september tijdens de beurs van Freebit in de Gudulakerk te Lochem.

Ik heb na deze beurs dan nog een maand voor de fine-tuning van de modules. 29 t/m 31 oktober is natuurlijk het uiteindelijke doel: Eurospoor Utrecht!

Tot nu toe beleef ik veel plezier in het bouwen van de modules. Het leukste moet nog komen: het maken van de scenery.

Ik hoop dat ik jullie een beetje nieuwsgierig heb kunnen maken naar het eindresultaat. We zien elkaar in september en oktober waar we zeker kunnen genieten van onze PH&LF-baan tijdens de shows!

Ferry Vermandel

HURON CENTRAL RAILWAY

Als je aan Canadese spoorwegen denkt is dat meestal CN & CP. Maar er zijn veel meer Canadese spoorwegmaatschappijen, sommige redelijk groot en andere klein van omvang. Eén zo'n maatschappij is het kleine Huron Central Railway (HCRY). Deze maatschappij is, net als Quebec & Gatineau (zie nieuwsbrief 18), onderdeel van Genesee & Wyoming Inc. (zie elders in deze nieuwsbrief)



De enige GP40-3 van Huron Central trekt samen met andere locs een 131 wagens lange goederentrein uit Sudbury

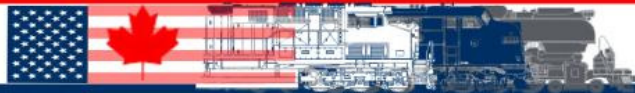
De Huron Central Railway is in juli 1997 ontstaan en exploiteert de 305 km lange spoorlijn - voorheen van Canadian Pacific - tussen Sudbury en Sault Ste. Marie, Ontario. Men rijdt één trein per dag in iedere richting: 's morgens richting Sudbury en 's avonds de andere kant op. De belangrijkste klanten zijn Essar Algoma Steel in Sault Ste. Marie en de Domtar papierfabriek in Espanola die samen circa 80% van het goederenvervoer genereren. Denk daarbij aan houtpulp, chemicaliën, staalplaten en coils, papier. Totaal wordt zo'n 23.000 wagenladingen vervoerd.

De treinen worden meestal getrokken door drie of vier GP40's met tussen de 40 en 60 wagons. De spoorlijn loopt grotendeels parallel aan Highway 17. De vloot van Huron Central Railway bestaat een viertal GP9's (ex B&O en C&O), vier SD45's (ex Southern Pacific), vier GP40-2LW (ex CN) en één GP40-3.



De 3012, een GP40-2LW in Massey, Ontario

De Huron Central Railway heeft al sinds 2006 Ontario om subsidie gevraagd om de spoorlijn te verbeteren. Vanaf april 2009 waarschuwt Genesee & Wyoming Ontario dat zij de lijn sluiten wegens de slechte staat en toegenomen kosten van onderhoud indien

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

financiële bijstand uitblijft. Uiteindelijk heeft Genesee & Wyoming op 15 juni 2009 aangekondigd dat per 1 oktober 2009 de Huron Central Railway zijn diensten staakt ten gevolge van de economische crises. De hoeveelheid lading is drastisch gedaald en bijna gehalveerd in vergelijking met 2008. Deze aankondiging heeft tot gevolg gehad dat de stad Sault Ste. Marie, en de bedrijven Essar & Domtar onderhandelingen zijn begonnen met Huron Central Railway. Dit heeft geleid tot een financiële bijdrage van C\$15,9 miljoen voor onderhoud en exploitatie tot 15 augustus 2010. Inmiddels zijn Ontario en de Canadese regering overeengekomen om 90% van de kosten voor verbetering van de spoorlijn, totaal begroot op C\$33 miljoen, te betalen. Daarmee lijkt de toekomst voor Huron Central Railway weer zeker.

Hans Sodenkamp

SHORTLINES, KRISKRAS DOOR AMERIKA!

Shortlines, een benaming, door de Federal Railroad Administration (FRA) gehangen aan spoorlijnen die tot het zogenaamde klasse III vervoer behoren, net als rangeer- en terminalspoorwegen. De shortline maatschappijen nemen een niet onaanzienlijk stuk van het spoorwegnet in gebruik, Amerika heeft er op het moment van schrijven zo'n 500. Tevens definieert de Association of American Railroads (AAR) elke spoorlijn die minder verdient dan \$ 10 miljoen aan jaarlijkse exploitatie-inkomsten als shortline.



Shortline spoorwegmaatschappijen zijn veruit de kleinste spelers op railroadgebied, want er zijn er bij die zo kort zijn qua railsdekking (Kanawa Railroad, Parkersburg, West Virginia) dat de lengte van het traject nog geen mijl behelst. En toch is deze maatschappij selfsupporting.

Voor liefhebbers van oude locomotieven zijn de shortlines een must. Ze zijn overvloedig aanwezig, van kleine switchers als General Electric (GE) 44 tonners,

zoals Thieu er een in miniatuur heeft rondrijden in New Haven-kleuren. Ook ALCO's zijn volop te bewonderen op shortlines, de S-1, gebouwd tussen 1930 en 1940, de General Motors werkpaarden, de GP 7 en 9 (bekend als Gee-ps, spreek uit Djie-pies). Ook locs uit de latere jaren '50 (de SD 9 bijvoorbeeld) zijn populair op de diverse shortlinetrajecten. Al deze historische diesels, aangevuld met een variatie van andere locs, stoom en diesel zijn terug te vinden op de shortlines.

Het gebrek aan spoorlengte, of beter gezegd *"formaat en expansie"* van de maatschappij wordt vrijwel altijd gecompenseerd in de service voor de klant. Het wapen waarmee de meeste shortlines zich in stand houden. Een eigenschap waar men hoofdzakelijk hun populariteit aan te danken heeft. Omdat het een kwestie is van failliet gaan of overleven - *we hebben het hier over het mislopen van het vervoer van een of twee kostbare ladingen* - is men er dus alles aan gelegen om klanten aan zich te binden. Gebruiken hun wat grotere broertjes (de Class I en regionale maatschappijen) nog al eens de truc om wat (vracht)vervoer onder de gemiddelde prijs te vervoeren alleen om aan het eind van een boekjaar wat mooiere cijfers te kunnen overleggen, shortlines zullen dit sowieso al snel doen. Hun service spreekt voor hen.

Er zijn zelfs shortlines die louter en alleen op één klant draaien. Besluit de klant om zijn waren ergens anders heen te brengen en een andere vervoerder te zoeken, dan betekent dat het in veel gevallen het eind van de shortline. Het enige dat de ten dode opgeschreven maatschappij kan doen is wachten op een nieuwe vaste klant c.q. afnemer of de stekker eruit trekken.



De Pittsburgh & Ohio Central GP-11 en SW1200 in McKees Rock, Pennsylvania.

Een voorbeeld hiervan was de Elk River spoorwegmaatschappij in Gassaway, West Virginia, opgericht in 1989 om kolen te vervoeren uit een nieuwe steenkolenmijn. Tien jaar later, na sluiting van de mijn leidt de maatschappij een slapend bestaan en



beperkt zich af en toe tot herstelwerk aan rijdend materieel.

Dit onzekere bestaan, vol mogelijke tegenspoed is echter wel een reden waarom shortlines zo'n aparte plek innemen in het vervoer per rails in Amerika. De vastberadenheid waarmee men vasthoudt aan de spoorweg. Want een shortline is in bijna alle gevallen nauw verweven met de lokale economie. Dus, als je ooit de kans krijgt om een plaatselijke shortline in de directe omgeving van je (vakantie)bestemming te bekijken, grijp deze mogelijkheid dan aan. Hou wel rekening met de werkdagen en uren. Want zeg nou zelf, het is toch geweldig om een shortline maatschappij aan het werk te zien, het laden en lossen, het rangeren. Shortlines zijn geoliede organisaties, waar de grotere maatschappijen nog wat van kunnen leren. Dus als je de meest optimale samenwerking tussen mens en machine wilt zien, gaat er niets boven een shortline.

Voor meer informatie over een aantal shortlines die actief zijn door het gehele land, zie deze link:
<http://www.american-rails.com/shortlines.html>

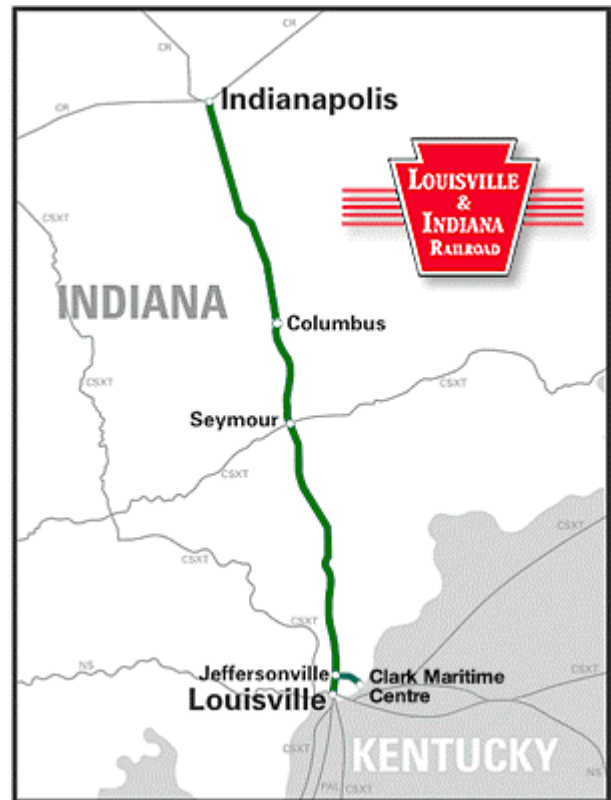
The dude ☺

LOUISVILLE & INDIANA RAILROAD

In voorgaande nieuwsbrieven heb ik aandacht besteed aan kleine spoorbedrijven als de Chicago South Shore & South Bend Railroad en de New York & Atlantic Railway. Deze bedrijven zijn onderdeel van de Anacostia & Pacific Company, een firma die gespecialiseerd is in het opzetten en exploiteren van kleinschalig railvervoer. Op dit moment zijn ze in het bezit van zeven spoorwegmaatschappijen en één daarvan is de Louisville & Indiana Railroad (LIRC).

Pennsy

De LIRC is een zogenaamde Class III railroad en exploiteert een 171 kilometer lange spoorlijn van Indianapolis (Indiana) naar Louisville (Kentucky). Deze lijn was ooit van de Pennsylvania Railroad (hetgeen nog zichtbaar is aan het huidige bedrijfslogo) en diens opvolger Penn Central. Uiteindelijk kwam het traject in handen van Conrail. Zij wilden in 1994 echter de lijn afstoten. De LIRC werd opgericht en nam in maart 1994 de spoorlijn over.



Klantenkring

Ondanks dat de LIRC slechts één spoorlijn bezit, heeft ze toch aardig wat verschillende klanten. De lijn ligt langs een aantal industriegebieden en het bedrijf probeert nieuwe klanten zich hier te laten vestigen. Ook heeft ze toegang tot de 'Port of Jeffersonville', een haven langs de Ohio River. In Louisville worden wagens uitgewisseld met de Paducah & Louisville Railway en CSX, en de Indiana Railroad wordt bereikt via trackage rights over een oude Monon-lijn. In Indianapolis is CSX de belangrijkste partner.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Nr 2378 in Jeffersonville, Indiana

Overigens heeft CSX ook trackage rights over delen van de LIRC-lijn. Een van de afspraken zorgde ervoor dat CSX een eigen traject kon afstoten. Een andere afspraak bezorgde CSX een omrijroute waarmee de drukke lijn Cincinnati-Louisville kon worden ontlast.



Fourteenth Street Bridge over het Portland Canal, Louisville, Kentucky, 9 april 2004

Vervoer

In Jeffersonville (Indiana) ligt een grote yard; ook het onderhoud aan het materieel vindt daar plaats. De trekkracht wordt verzorgd door 11 locomotieven, waaronder GP39-2, GP38-2 en GP11's. Deze locs zorgen ervoor dat jaarlijks 20.000 wagonladingen over de LIRC worden vervoerd. In die wagons zitten diverse soorten goederen, zoals plastics, cement, chemische producten, staal, hout en graan.

Mathieu Hamelers

TRANSKENTUCKY TRANSPORT RAILROAD (TTI)

In 1850 werd de Maysville & Lexington Railroad opgericht en begon de bouw van de lijn tussen de beide plaatsen in Kentucky. In 1868 werd de M&L gesplitst in M&L Southern Division (Paris – Lexington) en M&L Northern Division (Paris – Maysville). Op 1 januari 1861 nam de Kentucky Central Railroad de M&L over en werd het laatste stuk tussen Maysville en Paris eindelijk in 1873 voltooid. Na het faillissement in 1886 ging de maatschappij verder onder de naam Kentucky Central Railway. Deze kwam in 1891 in handen van Louisville & Nashville. De lijn tussen Paris en Lexington werd in 1951 gesloten en opgebroken.



Een kolentrein getrokken door zes U-boats waaronder de U25B #258 nabij Maysville

Zoals in de nieuwsbrief 30 (december 2009) is te lezen is L&N uiteindelijk opgegaan in CSX. De spoorlijn tussen Maysville en Paris werd tot in 1978 geëxploiteerd door L&N maar vroeg in dat jaar toestemming om de lijn op te heffen en op te breken.

Gelukkig was er een groep investeerders die nog een toekomst in deze lijn zag. Daarom werd in 1979 de Transkentucky Transport Railroad, kortweg TTI, opgericht. Het doel is om de spoorlijn tussen Paris en Maysville, beide in Kentucky, te exploiteren. Deze lijn van 80 km lang is namelijk de kortste route tussen de kolenmijnen in oost-Kentucky en de Ohio rivier. Daardoor kan men tegen lage kosten kolen vervoeren naar de verschillende elektriciteitsbedrijven. In Maysville worden de kolen overgeladen in barges en verder verscheept.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Een lege kolentrein op weg naar Paris in de buurt van Millersburg, Kentucky, met vijf U28B's in september 1988

De TTI kocht de voormalige Maysville & Lexington Northern Division. Vele miljoenen werden gespendeerd om de spoorlijn weer berijdbaar te krijgen. In één van de beide korte tunnels moest grond, afkomstig van een aardverschuiving, worden weggegraven. Het kostte dan ook enkele weken voor de lijn weer in bedrijf kwam maar die is dan ook nu in topconditie. Wat TTI bijzonder maakte waren de vele General Electric U-boats. TTI begon met een aantal tweedehands U25B's en U28B's; later werd de vloot versterkt en vervangen door onder andere U36B's. Inmiddels hebben alle U-boats het veld geruimd voor hun opvolgers, eveneens van General Electric, de "dash-7" series zoals de B36-7.



De TTI-yard in Paris, 21 april 2009, waar het hoofdkantoor is gevestigd

In 1991 is Transkentucky Transport Railroad, samen met het zusterbedrijf Transcontinental Terminals Inc., overgenomen door CSX. TTI blijft echter wel onder eigen naam verder rijden zodat nog dagelijks de lange kolentreinen te zien zijn getrokken door TTI-locs.

Hans Sodenkamp

FOR SALE



Voordat ik deze prachtige – en nauwelijks gereden- GP 38 HIGH HOOD op e-bay zet, wil ik toch de PHLF-ers een eerste keuze bieden. Omdat ik 'noodgedwongen' ☺ mijn vloot aan treinen heb uitgedund (zo is o.a. Western Maryland, MONON, RF&P reeds van het toneel verdwenen op nadrukkelijk verzoek van een member die ik hier niet bij naam noem maar zwart als groen ervaart ☺), rest mij nog slechts één loc die als vreemde eend (maatschappij) tussen de rest van mijn verzameling stof staat te vergaren. Zoals gezegd een GP-38 in de RAIL AMERICA colours, een leasebak dus.



De GP heeft weinig dienst-miles achter zijn tandwielen, en is reeds voorzien van Rapido-koppelingen die los worden bijgeleverd (sorry, geen MT).

Het is een nieuwere uitgave van Atlas, een drop-in decoder erin frommelen is a piece of cake en je hebt voor weinig een pracht van een loc. Want zeg nou zelf, € 35 eurie is toch geen geld. Comes with a plastic box.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

En ik gooi als een bonus er ook nog twee lege (complete) bodyshells tegenaan. Een GP-30 van CSX en een C-628 van MONON.

Interesse? kooplust gewekt? And the stuff is yours!

So, drop me line.

Dude

GENESEE & WYOMING

Naast de grote Class 1's als CSX, BNSF en UP zijn er talloze kleine maatschappijen. Sommige – zoals de Quincy Railroad in Californië – zijn slechts enkele kilometers lang, andere – zoals Montana Rail Link – beslaan grote delen van de USA. Een deel van deze kleine spoorwegbedrijven is onderdeel van een overkoepelend moederbedrijf, zoals de Anacostia & Pacific of de Genesee & Wyoming (G&W). Over deze laatste wil ik graag iets vertellen, mede gezien het feit dat de G&W tegenwoordig ook op Nederlandse rails rijdt.



Zout

De oorsprong van de G&W ligt in de staat New York. In 1894 werd een 23 kilometer lange spoorlijn aangelegd tussen Retsof en Caledonia. Belangrijkste reden voor de aanleg was de zoutmijn in Retsof. Al snel ging het mis en raakte het spoorwegbedrijfje failliet. In 1899 namen Edward Fuller en enkele investeerders de spoorlijn over. Op deze manier stelden ze het vervoer van zout vanuit hun zoutmijn veilig. Ze hernoemden de spoorlijn tot Genesee & Wyoming Railroad Company. De G&W bleef overigens wel zelfstandig.



Leasemaatschappij

In de driekwart eeuw die volgt verandert er eigenlijk niets bij de G&W. Nog steeds is zout het belangrijkste product dat ze vervoeren; de lengte van de spoorlijn

blijft 23 kilometer. In 1977 echter neemt Mortimer Fuller III – de achterkleinzoon van Edward – een meerderheidsbelang in de G&W. Het is de bedoeling dat het bedrijf zich op meerdere activiteiten gaat richten, zoals de verhuur van covered hoppers t.b.v. zoutvervoer. Men richt de houdstermaatschappij Genesee & Wyoming Industries op en de spoorlijn wordt hier een onderdeel van.

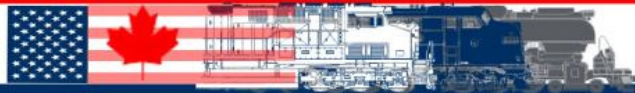
Overnames

Als in 1980 de Staggers Act wordt aangenomen waarmee de overheid het spoorvervoer meer vrijheid geeft, start de groei van G&W Industries. Grote spoorwegmaatschappijen beginnen met het afstoten van onrendabele trajecten en de G&W Industries neemt diverse lijnen van hen over. Een van die lijnen is een B&O-traject van Rochester naar Silver Springs dat door G&W Industries wordt overgenomen in 1986 en ondergebracht in het nieuwe spoorwegbedrijf Rochester & Southern (R&S). Naast het uitwisselen van wagons met de grote jongens CSX en NS, wisselde de Rochester & Southern ook wagons uit met de oorspronkelijke Genesee & Wyoming. Dit duurde echter tot 2003: toen werd de G&W onderdeel van de R&S en hield dus op te bestaan als apart spoorwegbedrijf. Overigens worden de oude werkplaatsen van de G&W nog steeds gebruikt voor het materieel van de R&S. Het spoorvervoer gaat tegenwoordig verder richting het zuiden – met halverwege een aftakking naar een nieuwe zoutmijn – over onder andere een voormalige spoorlijn van de Lackawanna.



Nederland

Genesee & Wyoming Industries werd in 1996 hernoemd tot Genesee & Wyoming Inc. Het rangeerbedrijf Rail Link – vooral actief in havens – werd overgenomen. In 1997 zet het bedrijf zijn eerste stappen buiten de USA: in Canada verwerven ze onder andere de Huron Central en in Australië de Australia Southern. En jawel, in 2008 nemen ze het Nederlandse bedrijfje Rotterdam Rail Feeding over. Omdat G&W Inc in principe al zijn materieel in een standaardschema spuit en het G&W-logo altijd de basis is voor logo van het betreffende spoorwegbedrijf, kan het gebeuren dat je een loc met een G&W-logo over de Nederlandse sporen ziet rijden. Ik keek pas geleden dan ook verrast op toen ik zo'n trein door Utrecht zag rollen!



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Het laatste wapenfeit van de G&W is de aankoop van een transcontinentale spoorlijn door Australië. Ze gaan dus treinen rijden van Aidelaide naar Darwin.

Zo zie je maar weer wat er kan komen van een ogenschijnlijk onbetekenend zoutlijnje!

Mathieu Hamelers

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. In dit geval foto's van Amerikaanse shortlines.



Op 28 september 1995 is deze GP7u van de Florida Central gefotografeerd in Apopka, Florida. De diesel is in juni 1953 gebouwd voor de Santa Fe en in mei 1979 omgebouwd tot GP7u (foto Hans Sodenkamp).



De Ottawa Valley Railway GP38 2002 is in 1995 gezien in North Bay, Ontario. Het blijkt dat deze diesel ook in model verkrijgbaar is (foto Lars-Erik Sodenkamp).



De Rail America high-nose GP35 is gespot op 22 augustus 1998 in Omak, Washington. De loc rijdt voor de Cascade & Columbia River Tailroad en is sinds 1996 onderdeel van Rail America. Een model van deze loc is elders in dit nummer te koop! (foto Hans Sodenkamp).

Hans Sodenkamp



THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 18 en 19 september 2010: deelname aan modelspoorbeurs Lochem.
- 29 t/m 31 oktober: deelname aan Eurospoor, Utrecht.

PH&LF GUIDELINES

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen).
- Standaardkleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen").



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



- Breedte van de bak kan 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40 cm breedte in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een

afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.

- Achtergrond is niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE



We zitten al weer op de helft van 2010.

Plannen genoeg, maar de uitwerking gaat traag. Erg traag... De computer vreet meer tijd dan zou moeten.

OK, een groot deel van de tijd dat ik achter de laptop zit, besteed ik aan de hobby: fora, e-mail, sites bekijken, nieuwsbrief schrijven. Maar toch. Hoeveel modules had ik al afgeleverd als ik de computer wat vaker had uitgezet?

Ik ben al jaren bezig met de Old Main Line. Dit project bestaat uit drie modules van 3ft elk, en beeldt de oude hoofdlijn van de B&O uit. Een slingerend traject, omzoomd door heuvels en bossen, en altijd vergezeld door een van de vele riviertjes en beekjes die de regio rijk is. Een paar jaar geleden heb ik de bakken getimmerd en vrouwlief heeft toen een bos aan bomen gemaakt; toen bleef het echter lang, heel lang stil.

Uiteindelijk begonnen met de zelfbouw van enkele woonhuizen die je zo veel ziet (of schijnt te zien, want ik ben er zelf nog nooit geweest) in Maryland: gebouwtjes van grote grijze en bruine stenen, met een leistenen (?) dak. En toen ging het met de modulebakken opeens ook snel: poten, rails, bedrading, aan alle randvoorwaarden om met de scenery te kunnen beginnen, is voldaan. De eerste rosen zijn dan ook geplaatst, en met muurvuller en klei is de heuvel vormgegeven.

Laat ik proberen dit bouwtempo vol te houden, hoe aanlokkelijk de computer ook is. En het warme zomerweer? Ach, ook als het buiten lekker warm is, kan ik gewoon doorgaan met mijn modules. Want het een sluit het ander niet uit, nietwaar?

Mathieu Hamelers