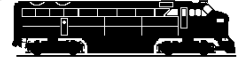




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 32, Mei 2010

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Kaboutertunnels onder Chicago	1
Waar Gert mee bezig is...	3
De Pennsylvania Turnpike	4
Ntrak conventie, Bournemouth, 26-28 februari 2010	5
Hillegom 2010: de modules en de bezoekers	7
De modelspoordagen in Uden	8
The end of Cuyahoga	10
De PH&LF-fotogalerij	11
Siteseeing	11
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	12

THE DEPOT



Wie van jullie wist dat er onder de straten van Chicago een groot smalspoornet heeft gelegen? Ik niet, in ieder geval. Het aardige van onze

hobby is dat je regelmatig iets tegenkomt wat niet echt tot je 'hoofdinteresse' behoort, maar toch voldoende interessant is om je eens verder in te verdiepen. Zo heb ik niet veel met smalspoor en metro's, maar om de een of andere reden sprak de historie van dit ondergrondse smalspoornet mij wel aan. En ja, voor je het weet heb je er een artikel over geschreven!

Ook dit keer hebben we weer artikelen over uiteenlopende onderwerpen. Misschien spreekt niet elk onderwerp je op het eerste gezicht aan, maar wie weet inspireert het je wel om het na te bouwen, of om een artikeltje te schrijven over een aanverwant onderwerp?

Mathieu Hamelers

KABOUTERTUNNELS ONDER CHICAGO

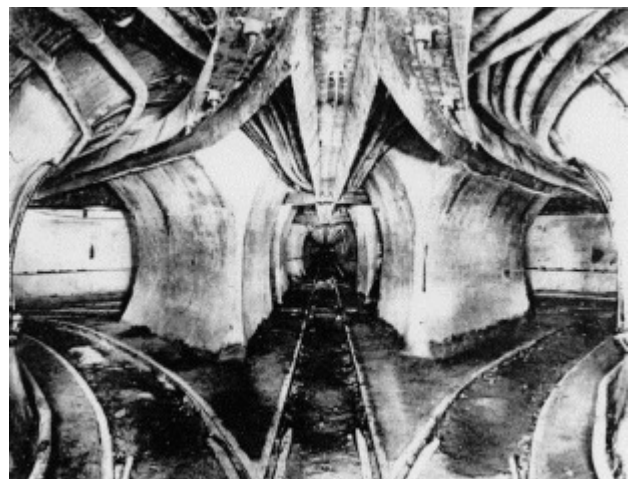
Slechts weinig mensen weten dat er zo'n 14 meter onder Chicago een uitgebreid stelsel van spoortunnels ligt dat ooit is aangelegd om goederen te vervoeren per smalspoor. Van 1906 tot 1959 reden de kleine goederentreintjes onder de straten van de stad om

spullen op te halen en af te leveren bij bedrijven, winkels en kantoren. Na het faillissement van het spoorbedrijfje bleven de spoortunnels verlaten achter, maar ze speelden in 1992 nog wel de hoofdrol in de zogenaamde 'Chicago Flood'.

Telefoonkabels

Het begon allemaal in 1899, toen de Illinois Telephone and Telegraph Company het recht kreeg om tunnels voor telefoonkabels onder de straten van Chicago aan te leggen. De tunnels zouden groot genoeg worden voor onderhoudspersoneel om doorheen te kunnen lopen. Het bedrijf kreeg echter geen toestemming de kabels via putdeksels uit te rollen, dus men moest de plannen wijzigen. Het bedrijf besloot toen om de kabels aan te gaan leggen met behulp van treintje.

De werkzaamheden begonnen in de kelder van een café. Vanuit deze kelder werd eerst een tunnel gegraven naar de straat, en van daaruit groef men de daadwerkelijke tunnels onder de straten van Chicago. 's Nachts werd de weggegraven klei via de cafékelder afgevoerd. De tunnels zijn 228cm hoog en 182cm breed. De muren zijn gemaakt van beton en zijn 25cm dik.

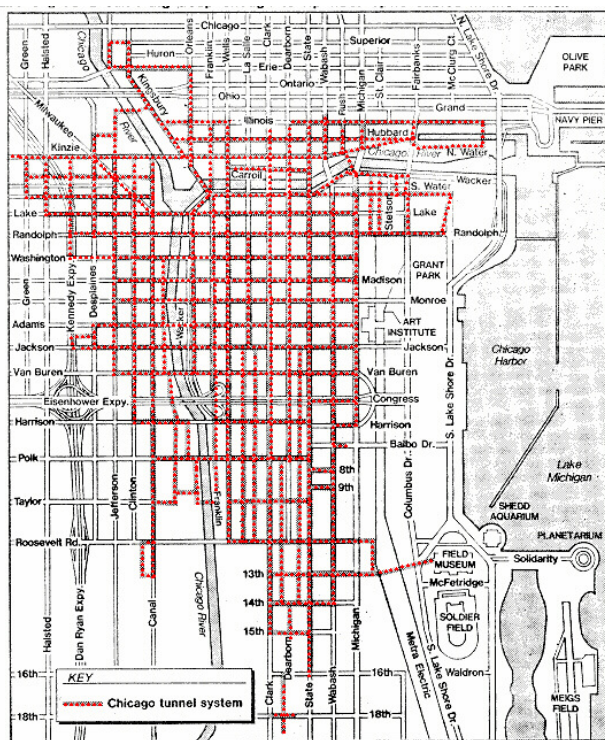


Een 'spoorwegknooppunt' onder de straten van Chicago.

De eerste treintjes reden op een spoor van slechts 35,5cm breed en werden door lastdieren voortgetrokken. Met de treintjes werd de klei afgevoerd en nieuwe kabels aangevoerd. Het bedrijf vatte echter al in 1903 het plan op om goederen en post via de tunnels te gaan vervoeren en legde stiekem een



smalspoornet aan. Er werd gekozen voor een 2 ft breed (61cm) smalspoor. De eerste testtreintjes kregen hun stroom via een middengeleiding tussen de rails, maar er werd uiteindelijk gekozen voor voeding via een bovenleiding. In 1905 werd de Chicago Tunnel Company opgericht om de treintjes te gaan exploiteren en een jaar later reed de eerste officiële goederentrein door de tunnels onder de stad. Op dat moment was er een netwerk van 72 km. In 1914 zou het netwerk zijn maximale lengte bereiken van maar liefst 97km.



Het spoorwegnet onder Chicago is in rood aangegeven.

Faillissement en doorstart

In 1909 was het geld echter op en ging de Illinois Tunnel Company failliet. Een reorganisatie volgde en drie jaar later ging het bedrijf verder als de Chicago Tunnel Company. De telefoonactiviteiten werden verkocht aan AT&T, de telefoonkabels verwijderd, en daarmee werden de tunnels voortaan exclusief gebruikt voor het spoorvervoer.

Vervoer

Omdat de treintjes ondergronds reden, kon het aan- en afleveren van goederen alleen via de kelders van de klanten plaatsvinden. Sommige winkels en bedrijven hadden een kelder die diep genoeg was om direct toegang te krijgen tot de tunnels: wagons konden dan gewoon de kelder worden binnengereden. Klanten die een kelder hadden die hoger lag dan de tunnel, konden gebruikmaken van speciale liften: hierin

werden de wagons in hun geheel naar de kelder getakeld. Sommige liften brachten de wagons zelfs naar de oppervlakte of naar hogere verdiepingen, waar ze - dankzij sporen in de vloer - konden worden geleegd en gevuld.

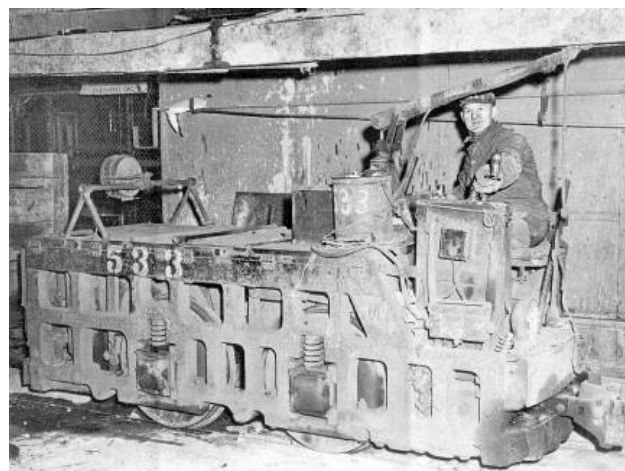
Ook waren er enkele algemene stations waar iedereen zijn goederen kon afhalen en afleveren.

De tunnels liepen tevens langs de freight houses van reguliere spoorwegmaatschappijen. Hierdoor was het mogelijk om goederen uit te wisselen met het bovengrondse spoorvervoer.

Het postvervoer is nooit een succes geworden. In 1906 startte het bedrijf met het vervoeren van post, maar het had grote problemen om alles op tijd af te leveren. Het contract liep twee jaar later af en werd door de posterijen niet meer verlengd.

De Chicago Tunnel Company vervoerde veel afval dat afkomstig was van bouwputten. Een groot deel van dit afval is in Lake Michigan gestort.

Ook werd er steenkool aangevoerd voor de verwarming van gebouwen in de binnenstad en werden de asresten weer afgevoerd. De kolen werden vanuit spoorwegwagons gestort in een verzamelbak en dankzij de zwaartekracht konden zo de smalspoorwagonnetjes worden gevuld. Het afleveren van de kolen bij de diverse klanten was lastiger: speciale lopendebandsystemen brachten de kolen richting de verwarmingsruimte van de klant. De asresten kwamen met de zwaartekracht weer terug in de wagons.



Dit locje is in 1913 door Baldwin gebouwd.

In 1929 had het bedrijf 150 locjes en meer dan 3000 wagons, waarvan 2693 stuks voor het algemene



goederenvervoer, 151 wagons voor kolenvervoer en 400 voor asresten en graaafval.

Het einde

Financieel is de Chicago Tunnel Company nooit een echt succes geweest. Het systeem was kostbaar en arbeidsintensief, aangezien goederen altijd van en naar de oppervlakte moesten worden gebracht. Voor bijvoorbeeld steenkool werd het uiteindelijk praktischer om vrachtwagens in te zetten: dat scheelde dure transportbanden. Het gebruik van steenkool nam overigens ook steeds meer af ten gunste van gas.

Alleen de afvoer van verbrandingsresten verliep efficiënter via de tunnels, dus dat vervoer is tot het einde gebleven.

De aanleg van de metro eind jaren 30 had ook geen positieve invloed op het bedrijf. Aanvankelijk leverde het dan wel extra vervoer op (namelijk de afvoer van klei), maar een van de meest winstgevendende lijnen verdween omdat er een metrolijn voor in de plaats moest komen.

Uiteindelijk viel in 1959 het doek. Het was niet langer mogelijk om winst te maken. Men had zelfs geen geld meer om de bij klanten opgehaalde asresten netjes af te voeren. Het bedrijf parkeerde daarom de volgestorte wagons gewoon ergens in een tunnel. In feite stopte de treindienst toen het bedrijf geen lege wagons meer had...

Schuilkelder

De gemeente bleef verantwoordelijk voor de tunnels. Twee oud-medewerkers van de Chicago Tunnel Company werden ingehuurd om dagelijks de tunnels te inspecteren op lekkages en beschadigingen. Het is niet duidelijk hoeveel jaren – of decennia – deze twee mannen hebben rondgelopen in ondergronds Chicago.

De tunnels zelf zijn nauwelijks meer gebruikt. Een gedeelte bij het stadhuis is als schuilkelder ingericht in geval van een kernoorlog. In de jaren 70 heeft een energiemaatschappij een aantal kilometer aan tunnel gebruikt voor hoogspanningskabels. Ook werden sommige gedeeltes gebruikt voor telefoonkabels en stoomleidingen.

The Chicago Flood

Om de tunnels te beschermen tegen wateroverlast, waren er bij de aanleg al diverse maatregelen genomen. Zo konden de tunnels onder de rivier hermetisch worden afgesloten met zware deuren. Ook was er nagedacht over bluswater dat eventueel van een brandend gebouw naar beneden kon vloeien: brandvrije deuren konden de kelders afsluiten van het

tunnelsysteem. En het water dat ondanks alles toch nog de tunnel binnenkwam, kon dankzij 71 pompen snel worden afgevoerd.

Na het beëindigen van het spoorvervoer werden de tunnels leeggehaald: alles wat enige waarde had – zoals de koperen bovenleiding, stalen wagons en locjes, de pompen, en de deuren die tegen overstromingen moesten beschermen – werd door slopers meegenomen. En dat van die deuren: dat was achteraf gezien niet zo slim.....

Tijdens werkzaamheden bij de Kinzie Street Bridge in 1991 werd per ongeluk een van de tunnels geraakt: een van de zojuist geslagen houten palen, bedoeld om de brug te beschermen tegen het scheepvaartverkeer, raakte de buitenkant van een tunnel en veroorzaakte een lek. Begin 1992 werd het lek opgemerkt door een medewerker van de kabeltelevisie en op video opgenomen. De gemeente werd gewaarschuwd.

De reactie van de overheid was echter uitermate traag: in plaats van het lek meteen te dichten, werd er eerst een aanbestedingsprocedure opgestart voor de reparatiewerkzaamheden. Hierdoor kon het lek nog maanden doorgroeien. In april brak de muur echter door en het rivierwater stroomde de tunnels in. Omdat veel gebouwen nog waren aangesloten op de tunnels, stroomden ook de kelders vol met water. Het centrum van Chicago heeft enkele dagen stilgelegen vanwege deze ondergrondse overstroming. Het lek is toen alsnog gedicht en de tunnels zijn leeggepompt, maar de overstroming had al voor miljoenen dollars aan schade aangericht. Er is nog jaren strijd geleverd wegens de verzekeringen, omdat een lekkage wél zorgt voor uitbetaling maar een 'overstroming' niet. Uiteindelijk is de ramp betiteld als 'lekkage'.

En de tunnels? Die liggen nog steeds onder de straten van Chicago.

Mathieu Hamelers

WAAR GERT MEE BEZIG IS...

Vrienden en vriendinnen van het kleiNe spoor, het is alweer een tijdje geleden dat ik mijn gezicht heb laten zien of iets van me heb laten weten. Beetje de schuld van mijn eigen bijdehanderigheid, beetje ook omdat ik met heel veel dingen bezig ben en daarbij nauwelijks toe kom aan N-schaal.

De bijdehanderigheid zat hem vooral in het denken de weg wel te weten richting de locaties waar jullie



hebben gewerkt aan en geshowd met de bakken. "Hoe verkeerd kun je rijden in Hazerswoude? Nou erg verkeerd, zeker als je de straatnaam niet opschrijft of je mobiel met internet niet hebt opgeladen". Stom, stom, stom.

Eind maart was het te druk met atletiek en dat gaat bij mij bijna altijd voor, zeker als ik er wat van leren kan of als de beide dochters ook meedoen...

Ondertussen hard aan het werk om werk te vinden en daar tussendoor word ik ook nog eens "lastiggevallen" door modelspoorders van zowel NMRA-origine als van de voor jullie zelfs kleine schaal Z.

Daar wil ik het even met jullie over hebben. Ik was ooit lid, bestuurslid en zelfs voorzitter van de Contactgroep NMRA Nederland (CNN) en schijnbaar heeft dat toch bij een fors aantal mensen indruk gemaakt, want "men" weet mij te vinden. Het verhaal is steeds hetzelfde: de CNN doet niks meer, de site is verouderd, we horen niks, we zien niks, bestaat het nog wel enzovoorts. Ik ben er de man niet naar om dat botweg af te kappen met een opmerking als "moet je bij het bestuur zijn", het gaat mij aan het hart dat een club waar ik heel veel plezier in en mee beleefd heb zo naar de knoppen gaat. Daarom heb ik actie ondernomen in de hoop dat de Contactgroep NMRA Nederland weer actief gaat worden, weer tekens van leven gaat afgeven, weer iets gaat doen, laat zien.

Het idee is om in oktober of zo weer eens als NMRA (of gewoon als vrienden van Amerikaans modelspoor) bij elkaar te komen en eens te praten over de toekomst van die Contactgroep. Doorgaan? Dan zal vers bloed belangrijk zijn... Stoppen? Dan netjes afhandelen... Mijn idee is om verder te gaan met die Contactgroep, maar dan op een moderne manier. Ik wil van jullie graag horen/lezen of er überhaupt enige interesse is en zo ja, hoe jullie dat dan zien.

Gelijktijd doet zich een probleem voor in de vereniging Z-werk 220, waar ik gewoon lid van ben. Er is wel een bestuur, maar dat is qua aantal nog niet de helft van vorig jaar. Er is geen communicatie met de leden, niks. Nu heb ik me daar ook alweer tegenaan bemoeid en met jullie als enthousiast voorbeeld van een "round robin" groep, daar zo mijn gedachten over laten gaan. Die gedachten worden door verschillende mensen toch wel serieus genomen en dan mag ik slechts blij zijn jullie te kennen. En dat ben ik ook. Ik weet dat er ook onder jullie wat Z-ters zijn, hoe staan zij tegenover misschien wel een Special Interest Group als onderdeel van een hernieuwde NMRA Nederland?

Met een beetje mazzel staat er in 2011 iets heel aardigs op de rails, of het nu HO of N of Z is, dasnie belangrijk. Het gaat om het plezier in deze gezamenlijke hobby van de modelspoor (en in ons geval ook nog eens naar Amerikaans voorbeeld).

Oh ja, op 12 juni sta ik met een kraam in het park Rusthof in Sassenheim als onderdeel van de "verenigingsdag" in Teylingen met (sorry) wat HO spul, maar ook met aandacht voor N en Z en zelfs een O-schaal wagentje. Jullie zijn allemaal van harte welkom, ook al weet ik dat het zo'n weekeinde is waarop iedereen van alles organiseert.

Oh ja 2. De meest recente aankoop in N is een Ortnet car met (ja wel) Conrail-belettering. Hij zal er zijn in Sassem..

Veel plezier allen.

Gert Velthuizen

DE PENNSYLVANIA TURNPIKE

Tijdens een autorit, op weg naar Harrisburg, reed ik over de Interstate 76. Onderweg waren nog enkele tunnels onder een bergrug. Wat wel bijzonder is omdat autosnelwegen meestal over i.p.v. onder bergen gaan in de Verenigde Staten. Achteraf bleek er dan ook een verhaal achter te zitten maar dan moeten we terug naar 5 mei 1854.

Op die datum werd namelijk de Ducannon, Landisburg & Broad Top Railroad opgericht. Na wat halfslachtige pogingen werd de naam op 1 april 1863 veranderd in South Pennsylvania Railroad (SPR). Veel spoor werd er echter niet gebouwd. Maar in 1880 werd er nieuw leven in SPR geblazen.

De New York Central en de Pennsylvania Railroad waren in een strijd verwickeld. NYC was er achter gekomen dat de PRR de New York, West Shore & Buffelo Railway in handen had. De NYWS&BR was aan de westoever van de Hudson (West Shore Project) bezig met de bouw van een spoorlijn. Een spoorlijn midden in het New York Central-territorium en daarmee een groot potentiële bedreiging.

Om PRR een hak te zetten ging William H. Vanderbilt, de eigenaar van NYC, een nieuwe spoorlijn bouwen die Harrisburg met Pittsburgh zou verbinden. Daarbij financieel ondersteund door staalmagnaat Andrew Carnegie en de industrieel Henry Clay Frick, die maar al te graag een einde wilde maken aan de



monopoliepositie van de PRR. Er werd gebruik gemaakt van de rechten van de SPR.

De bouw begon in 1881. Omdat verschillende berggruggen doorkruist moesten worden waren er maar liefst negen tunnels nodig en nogal veel grondwerk. Een totaal van 7,2 km aan tunnels werd gegraven. Rond 1885 waren de kosten echter dusdanig hoog opgelopen dat Vanderbilt naar andere oplossingen begon te zoeken.



Andrew Carnegie bezoekt de bouw van de Rays Hill Tunnel in 1882

Allereerst probeerde hij de lijn aan rivaal Pennsylvania Railroad te verkopen. Die vond echter de prijs te hoog. De bankier J.P. Morgan, die de voornaamste bankier was van de New York Central, maakte zich zorgen over de financiële effecten van de concurrentiestrijd. Hij kwam dan ook met een voorstel waarbij de New York Central de West Shore Railroad kocht en zou stoppen met de bouw van de South Pennsylvania. Het tracé zou dan verkocht worden aan de PRR.

Door juridische oorzaken bleef de lijn vervolgens voor bijna 20 jaar ongebruikt. Slechts twee korte delen werden gebruikt voor lokale spoorlijnen. De rest bleef echter ongebruikt. In de jaren dertig ontstonden ideeën om het tracé te gebruiken voor een tolweg. In 1938 werd dan ook het gehele tracé verkocht aan de Pennsylvania Turnpike Commission en begonnen met de bouw van de 260 km lange snelweg. Het eerste deel werd geopend op 1 oktober 1940. Het werd daarmee de eerste lange-afstandssnelweg in de Verenigde Staten. Door de vele tunnels kreeg de snelweg de naam "Tunnel highway".



De westelijke ingang van de 1850 m lange Allegheny Mountain tunnel

De weg bestaat uit vier rijstroken, twee voor iedere richting, behalve bij de tunnels waar de weg versmalde tot één rijstrook in iedere richting. Later zijn er naast de bestaande tunnels nieuwe tunnels gegraven waardoor de weg nu doorgaand van twee rijstroken in iedere richting is voorzien. Enkele tunnels zijn daarbij ook verdwenen door een nieuwer tracé.

Daarmee heeft een bijna nooit gebruikte spoorlijn alsnog een belangrijke bestemming gekregen als de Pennsylvania Turnpike.

Overigens was Harrisburg niet mijn eindbestemming van die rit maar Strasburg waar het Railroad museum of Pennsylvania is gelegen, maar dat is een ander verhaal.

Hans Sodenkamp

NTRAK CONVENTIE, BOURNEMOUTH, 26-28 FEBRUARI 2010

Zoals misschien bekend is, gaan mijn broer en ikzelf al jaren naar verschillende conventies. In 1994 is het begonnen met de NMRA National conventie in Portland, Oregon. Ergens eind 20ste eeuw (exacte datum ben ik kwijt) zijn we voor het eerst naar de NMRA conventie van de British region van de NMRA gegaan en in 2008 zijn we voor het eerst naar de N Scale Collectors conventie in Louisville geweest. Maar met uitzondering van een enkele meeting in Edison in 2002, zijn we eigenlijk nooit naar een Ntrak conventie gegaan.

Vorig jaar tijdens de NMRA conventie van de British Region in Swindon werden we gewezen op een N-Scale meeting/conventie in Bournemouth in februari van dit jaar. Er werd ons verteld, dat het een informele meeting zou zijn met enkele handelaren, een paar N schaal banen en een paar (voor ons bekende) Amerikaanse gasten, namelijk Neal Carnaby van Neal's N-gauging en Russ Kaufmann van de N-Scale Architect.



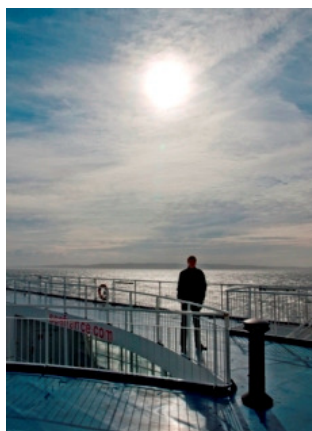
"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Weer thuis gekomen, was de gedachte: "waarom niet? Het is een perfecte break tijdens de winter." Dus snel een kamer geboekt voor ons tweeën (2 nachten inclusief ontbijt en diner voor 90 pond per persoon), bootje geboekt (€61 voor de auto en ons tweeën) en dan maar wachten tot het moment van vertrek.

Bournemouth

Vrijdagochtend 26 februari zijn we vroeg met de auto vertrokken naar Calais, waar rond half twaalf de Seafrance-boot naar Calais hebben genomen. De overtocht was eigenlijk perfect, maar door de sterke wind moesten we even wachten voordat we de haven van Dover binnen konden varen.



De rit van Dover naar Bournemouth was gelukkig rustig, met uitzondering van een stukje voor Southampton. De Britten namelijk zijn geen geweldige automobilisten. Via de M20, M25, M3 en M27 zijn we ongeveer rond 4 uur in de middag in Bournemouth aangekomen. In het hotel troffen we in een aantal zalen op 2 verdiepingen een drietal Ntrak-banen, een aantal handelaren en heel wat bekenden aan.

De Ntrak-banen

Zoals eerder gezegd, waren er drie Ntrak-banen neergezet. Een van de banen was volledig DCC, een was volledig analoog en de laatste had een mix van DCC op het buitenspoor en analoog op het binnenspoor.



De banen zelf waren wat betreft scenery misschien niet het meest hoogstaande, maar ze reden gelukkig wel

heel goed. En men deed niet moeilijk als wij iets van ons eigen materieel erop wilde laten rijden. Het gevolg was dan ook, dat al gauw onze PRR T1 en Q2 zonder enig probleem hun rondjes draaiden. Voor de rest spreken de foto's denk ik voor zichzelf.



De rest van de meeting

Het rijden met treinen is natuurlijk maar een kant van het verhaal. Een van

de belangrijkste redenen waarom wij dit soort conventies doen, is het contact met mede modelspoor 'gekken'. En aan contact geen



gebrek. Zo was er meer dan genoeg gelegenheid om onder het genot van een pint Guinness (voor Hans, voor mij bleef het bij Cola) informatie uit te wisselen, goede gesprekken te hebben en gewoon te praten over modelspoor in het algemeen.

Daarnaast waren er ook de gezamenlijke diners op vrijdag en zaterdag avond en (typisch engels) ontbijten op zaterdag- en zondagochtend en de raffle op zaterdagmiddag. Een raffle is een soort loterij, waarbij de prijzen door verschillende personen en handelaren beschikbaar waren gesteld. Normaal gesproken zijn we niet zo gelukkig met een raffle, maar deze keer was het goed raak. We liepen weg met een fles wijn, een MT wagonnetje en een Walthers RS2 in niet onaardige kleuren (New Haven voor de kenners). Desondanks kan men ervan uitgaan, dat deze loc in de nabije toekomst omgespoten gaat worden in die hele mooie groene kleur van de Pennsy.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Naast het eten, het praten en de raffle hebben we ons ook een klein beetje uitgeleefd bij de handelaren. We zijn in ieder geval weg gegaan met 2 locomotieven (een NYC GP9 en FM C-liner voor 45 pond), een craftsman kit van MG tower langs de PRR-hoofdlijn en verschillende decoders voor onder meer de RS2 en een loc voor Rob Spitters.



Afsluiting

Om een lang verhaal kort te maken: we hebben een werkelijk geweldig weekend in Bournemouth gehad. Gedurende de meeting hoorde wij van de organisator, dat hij eigenlijk bang was, dat we ons zouden vervelen. Ik kon hem zonder meer geruststellen, dat dit helemaal niet het geval was geweest. Zondagmiddag rond 2 uur zijn we weer vertrokken naar Dover maar wel met het gevoel, dat dit zeker niet de laatste keer is geweest.

Marc Starmans

advertentie



HILLEGOM 2010: DE MODULES EN DE BEZOEKERS

De beurs in Hillegom bracht ons niet veel bezoekers, helaas. Over twee dagen genomen slechts een handvol en dat is wel een beetje triest voor alle werk en tijd die we er in gestopt hebben. En dat vind ik persoonlijk erg jammer, want wat is nu leuker dat een heleboel mensen ons werk zien waar we bloed, zweet en tranen in hebben zitten.

Maar zei Johan Cruijff al niet eens "elk nadeel heb zijn voordeel"? En zo is het natuurlijk ook. De Starmannen konden zich optimaal uitleven aan de stroomtoevoer van onze modules (al jaren een zorgenkindje - de stroom, niet de broers Hans en Marc natuurlijk) en de heren hebben nu het lek boven. Tevens heeft de saamhorigheid een enorme boost gekregen. We vinden elkaar weer ontzettend leuk en dat is ook wel eens anders geweest ☺

Toch heb ik een klein minpuntje. De losse handjes van sommige bezoekers. Ik erger me er oprecht aan, zeker als men kinderen meezeult die het begrip 'kijken doe je met je ogen en niet met je handen' niet van huis uit hebben meegekregen. Als we als officer of duty 3 keer 'afblijven' tegen zo'n grijppraag mensje hebben gezegd en bij de vierde keer onze waarschuwing een ietwat dreigender toon geven, kijk de bewuste ouder je aan met een blik alsof je het knaapje zijn ijsje hebt afgepakt. Terwijl het ventje het bijna was gelukt om een peperdure loc van de baan te lichten. Maar dat vind de bewuste papa of mama blijkbaar de gewoonste zaak van de wereld.



Maar ook volwassenen kunnen er wat van hoor. Zo had ik zo'n kokosmacroon te pakken die wanhopig probeerde een van mijn sceneryautootjes van de module te lichten. Toen ik de man aansprak was het enige dat hij kon uitbrengen, 'wat vreemd, ze staan vastgelijmd'. Nou ja!



Ik vraag me dan wel eens af hoe men het zelf zou vinden als ik bij een eerste bezoek aan hun woning direct alles van z'n plaats haalde, het uitvoerig ging bekijken zonder het eerst te vragen. Je zou bij het tweede of derde object ongetwijfeld met vriendelijke hand de deur zijn geweest. De regel van de juiste etiquette geldt niet alleen thuis maar is ook van toepassing rond het gebied van onze modules.

Ik wil er dus voor pleiten om kleine kaartjes op te hangen als we de volgende keer acte de présence geven op een beurs. En een eventuele lijst of boek waarin mensen iets kunnen schrijven. Lijkt me leuk, toch? Ik heb wat regels opgesteld die bijvoorbeeld op zo'n kaartje gezet kunnen worden, al dan niet in een andere vorm of volgorde. Feel free om aan te vullen zou ik zeggen:

- Kijken mag, maar pak niets van de modules.
- Wilt u een beter overzicht hebben voor het maken van een foto, vraag dan een van ons om toestemming, maar ga niet over onze spullen heen hangen.
- Leunt u alstublieft niet op de modules, daar zijn ze niet voor gemaakt.
- Blijf van de modules af, duw er niet tegen en verplaats niets.
- Dat u nieuwsgierig bent dat vinden we leuk, geïnteresseerd is nog beter, maar om de les te worden gelezen over alle dingen die we in uw ogen fout doen, daar zitten we niet op te wachten.

- Wees tolerant over schaal en vaardigheden, bedenk: spreken is zilver, zwijgen is goud.
- We zouden het leuk vinden als u iets in ons gastenboek zou willen schrijven.
- Respecteer ons om wat we zijn, mensen die van modeltreinen houden. Daar is niets vreemds aan.
- Denk ook aan een ander, beneem elkaars zichtveld niet. Laat iedereen genieten van de lay-out.
- Vraag toestemming om te fotograferen. Alle foto's die u neemt zijn voor uw eigen persoonlijk gebruik en mogen niet worden verkocht of commercieel worden gebruikt. Commerciële fotorechten behoren toe aan de lay-out eigenaar.
- Blokkeer het gangpad niet tussen de modules.
- Boven alles, wees niet zo ernstig! Dit is immers een hobby en het is leuk!

Dude

DE MODELSPoordagen IN UDEN

Wat hebben files, een vulkaan, een zingende ober, bitter lemon, een burgemeester en Sharks met elkaar te maken? Het zijn slechts een paar ingrediënten van de modelspoordagen in Uden 2010!

Het is vrijdagmiddag vier uur als ik vertrek. Even snel nog gekeken naar eventuele files onderweg met hun lengte. Dat valt mee, slechts twee korte files die ook nog lijken te verdwijnen aldus de site. Hoe naïef kun je zijn denk je dan achteraf.... Al snel sta ik dan ook vast in een trage file ter hoogte van Amstelveen. Toch is het op een bepaald moment weer mogelijk om 70/80 km/u te rijden om vervolgens weer in de volgende file terecht te komen. Ach ik ben vroeg genoeg en hoop er zo rond zes uur te zijn. Uiteindelijk doe ik er anderhalf uur over om Utrecht te bereiken. Pas na het knooppunt Deil kan ik eindelijk normaal doorrijden. Ondanks dat ik me bij Uden één afrit vergis sta ik al spoedig bij de tennishal. Het is dan wel al bijna zeven uur. Ik zie verderop dat Lars en Mathieu bezig zijn met uitladen.



De modulebaan staat

De opbouw verloopt redelijk voorspoedig. De "familie Kieskamp" staan naast onze modulebaan. Ondanks dat er maar een beperkt aantal PH&LF'ers meedoen is het een forse modulebaan. Er zijn alleen wat problemen met het elektrisch aansluiten van de nieuwe hoekmodule van Tjark. Ik vertrek in ieder geval bijtijds omdat ik richting Jürgen ga om daar te overnachten. Na een hartelijk ontvangst en nog wat eten en bier ga ik slapen. Overigens blijkt uit de mail dat Ferry helaas wegens ziekte niet kan komen.

De volgende ochtend vertrekken Jürgen en ik bijtijds omdat we voor negen uur in de tennishal moeten zijn in verband met de opening door de burgemeester van Uden. In Uden aangekomen zie ik ook een motorrijder het terrein op rijden. Het blijkt Rob te zijn. In de hal zijn Mathieu en Hans Starman dan al druk bezig de laatste hand te leggen aan de baan. Met z'n vijven bemensen we de baan. De baan wordt bevolkt door onder andere Alco's C420, EMD's BL-2, GE's 44-ton en Baldwin RF-16's, beter bekend als Shark's. Ook mogen de stoomlocs uit de stal van de heren Starmans niet ontbreken.



Een Pennsylvania L-1 Mikado in Kingstreet Curve

Ondertussen knippert de reclame van White Fuel. Doordat de hal goed verlicht is gaat jammer genoeg het effect van de reclame wat verloren helaas. Ook jammer is het bericht dat Marc niet kan komen. Voor

zijn werk zit hij in Marseille maar door de vulkaanuitbarsting in IJsland die een grote wolk as boven Europa veroorzaakt, ligt het vliegverkeer stil en kan Marc daarom niet op tijd komen om zondag mee te doen. In de loop van de middag komt Tjark binnen.



De PRR en B & O Sharks staan gereed voor vertrek op Jasper Yard

De dag vliegt voorbij en na afloop is er een happy hour. Menig PH&LF'er giet zich vol met de befaamde clubdrank bitter lemon. Enigszins nog beneveld van de bitter lemon stappen we in de auto's en op de motor om in colonne naar het restaurant te rijden. Door allerlei rotondes raken we echter de rest van de groep kwijt. Rob gaat daarom vooruit op verkenning en vindt dan gelukkig al spoedig het Thaise restaurant waar de overige beursdeelnemers heen gereden waren.

Het duurt even voor we, achterin het restaurant, de drank en eten krijgen. Tijdens het eten blijkt dat de ober ook nog gaat zingen. Eerst zijn we nog bang dat het een karaoke-avond wordt maar het blijft beperkt tot de ober. Duidelijk is wel dat de PH&LF zeker niet onder de indruk is van de "zangkunsten" van deze ober.

De volgende dag bestaat de PH&LF-ploeg uit Mathieu, Martien, Tjark, Hans en ondergetekende. Net als op zaterdag wordt iedere yard, aan het uiteinde van de modulebaan, bemand door één persoon en rijden de overige deelnemers dan van de ene naar de andere Yard. Helaas wordt er geen gebruik gemaakt van waybills. Je kunt je afvragen of dat ook wel handig is gezien de geringe bemensing en het feit dat de treinbewegingen dan erg lokaal blijven. Afijn, er is toch nog wel redelijk treinverkeer. Probleem is wel dat op het moment dat iemand van ons over de beurs wil lopen het wel erg stil wordt met het treinverkeer.



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



Een ONR-goederentrein rijdt over de nieuwe hoekmodule met paardenranche

Het eind van de middag nadert snel. Na afloop wordt er door de organisatie nog een groepsfoto gemaakt van alle deelnemers. Het afbreken van de modulebaan verloopt daarna vlot. In iets meer dan een uur is alles ingeladen in de auto's. Op de parkeerplaats wensen we elkaar een voorspoedige terugreis. Daarmee zijn de geslaagde modelspoordagen teneinde. Onderweg kom ik ook nog Mathieu en Martien tegen. Ditmaal ook geen files!

Hans Sodenkamp

THE END OF CUYAHOGA

Het is lang geleden dat de Cuyahoga-modules gebruikt werden. Nadien lagen de modules dan ook te verstoffen in de opslag bij Lars-Erik. Omdat de modules enkele nadelen hebben is uiteindelijk besloten deze te ontmantelen en daarvoor in de plaats ter zijner tijd een nieuwe grote hoekmodulescombi te bouwen.



Tijdens de knutselavond op 6 april zijn de modules dan ook ontmanteld. De bruikbare rails en een enkel gebouw en wat groen zijn er afgehaald. De rest is uiteindelijk in Haarlem op de afvalverzamelplaats terecht gekomen. Hier enkele foto's van de afbraak van Cuyahoga.

Hans Sodenkamp





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 de Modelspoordagen in Uden.



De befaamde spoorbrug in North Bridgeport (foto: Mathieu Hamelers)



De Sounder in het station van Fort Yft (foto: Tjark van Heuvel)



De Canadian Pacific E-8 #1801 passeert zojuist Lake Erik (foto: Martien Baak)

SITSEEEING

Via Google ontdekte ik een site met schitterende foto's van Oklahoma. De site is van een organisatie die filmproductenten wil stimuleren hun opnames in Oklahoma te maken. Talloze foto's geven hierbij inspiratie voor mogelijke filmlocaties. Althans, dat denk ik, want erg veel duidelijke info kan ik niet ontdekken. Zelfs de fotopagina terugvinden via de homepage lukt me niet. Nou ja, wat maakt het uit, ik heb de URL naar de foto's netjes bewaard:

www.oklahomafilm.org/photos

Mathieu Hamelers

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 3 t/m 6 juni 2010: Jamboree GermanTrak in Ehekirchen (Beieren). Geen PH&LF-ers aanwezig dit keer.
- 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 oNtraknormen kennen de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

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



Voor oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk is aan 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

Alle clubleden weten wel wat een caboose is. Grappig is om na te gaan wat er in Wikipedia staat. In het

Engels noemen ze het een "Brake van" of "Guard's van". Daarmee wordt het doel van de caboose toch wel een stuk duidelijker. Het was en is een rijtuig aan het eind van een goederentrein bedoeld als verblijf voor de bemanning. Veelal werd er de administratie afgehandeld (bijvoorbeeld waybills ;-)



Daarnaast was het mogelijk om eten te koken en er te slapen.

Er valt heel wat over de Caboose te schrijven maar wil mij nu even

beperken tot de oorsprong van het woord "caboose". Het zou namelijk een verbastering zijn van het (oud-)Nederlandse (!) woord Kabhuis, de keuken op het achterschip, wat wij nu beter kennen als kombuis.

Zo zie je maar dat er soms een relatie is tussen iets typisch Amerikaans, zoals een Caboose, en het Nederlands.

Hans Sodenkamp