

Nieuwsbrief

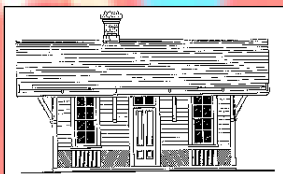


Jaargang 13

Nummer 46, Januari 2014

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bezoek aan Seattle	1
Nieuwe modules op Rail 2014	3
Empire connection II	4
Het 25 jaar NMF-festijn	4
Restyling Ontario Northland	5
Terugblik 2013 en plannen voor module's 2014	7
Beurs Rijnlands Revalidatie Centrum Leiden	7
De Frisco en Harahan Bridge	9
Spoorbreedtes	11
De PH&LF-fotogalerij	12
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13



The depot

De jaarwisseling is een tijd om zowel terug te kijken als vooruit te kijken. Zo ook deze nieuwsbrief waar we terugkijken op het

jubileumfestijn van de NMF en de beurs in het Rijnlandse Revalidatie Centrum. Daarnaast ook een verhaal over het bezoek van Tjark aan Seattle. Met Rail 2014 in het vooruitzicht wordt natuurlijk ook vooruit geblikt. Zo geeft Rob - de Draai - inzicht in zijn moduleplannen. Ook Lars Erik heeft weer nieuwe modules op stapel staan. Zelf ben ik ook druk bezig met een nieuwe module maar dat is voor een volgende nieuwsbrief.

Tot slot nog een belangrijk feit: op 6 januari - vandaag dus - bestaat de PH&LF alweer twaalf en een half jaar!

Hans Sodenkamp

Bezoek aan Seattle

Dit jaar heb ik Thanksgiving Day gevierd bij familie in Seattle. Het was alweer 7 jaar geleden dat ik daar op bezoek was. Ik wilde inspiratie opdoen voor

twee onderwerpen: ten eerste de grote en kleine dieseltreinen voor de PH&LF-hobby en daarnaast de kunstvormen van de indianen in het Noordwesten van de Verenigde Staten en Canada. Maar ik zal vooral schrijven over de treinen.

SoundTransit

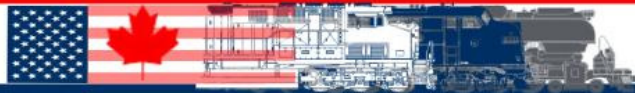
Als je naar de het noordwesten van de USA vliegt rond het middaguur, dan duurt de trip door het 9-uurs tijdsverschil maar een paar uur. Ik kwam na de middag aan en omdat het weer mooi open was, was het niet moeilijk de slaap te onderdrukken. Gelukkig maar want ik had afgesproken met familie in het centrum, en daarvoor neem je tegenwoordig de SoundTransit Light Rail.



Pioneer Square

Voor de veiligheid hebben ze het station een heel eind van de aankomsthal gebouwd. Niet zo praktisch als op Schiphol. De SoundTransit rijdt elke 10 minuten en het is daarmee een goed alternatief voor de bus of auto. De hele rit tot het centrum van de stad neemt ongeveer 38 minuten in beslag.

De plannen voor deze snelle verbinding waren al goedgekeurd in 1996, maar pas in 2009 vond de opening plaats. De lightrail gaat tot het centrum steeds boven de grond en onder het centrum door de 2 km lange trolleybus-tunnel, die speciaal aangepast is voor de light rail. De bodem is verlaagd en nu rijden zowel speciale bussen als de light rail door deze tunnel met diverse haltes.



De Sounder

Ik heb helaas niet meer in passagierstreinen gereden, wat wel de bedoeling was. De voornaamste reden was dat ze in november niet bij daglicht rijden. De Sounder Train (die ik in schaalmodel heb van Athearn) rijdt zowel van Seattle naar Everett in het noorden - een afstand van zo'n 60 km (5x in de ochtend en 1x in de avond) - als naar Tacoma in het zuiden - dat ook op ca. 60 km ligt (8x in de ochtend en 2x in de late middag).



SoundTransit heeft verder Express-bussen tussen Seattle en de plaatsen in de omgeving. De grote gelede bussen zie je door het centrum rijden, met aan de voorzijde van de bus een rek waar passagiers hun fiets op kunnen zetten.



Trainspotting

Omdat ik logeerde in de wijk Magnolia, kon ik op loopafstand treinen spotten die over de beweegbare brug reden (draw bridge bij de Ballard schutsluizen). Maar zonder timetable is dat lastig. Als je de enorme toetsers hoort, ben je meestal te laat. Maar ik heb een paar fraaie BNSF-transporten gezien van noord naar zuid. Veel open wagons met plywood, en boxcars. Mijn mooiste shots zijn genomen vanaf een voetgangersbrug.



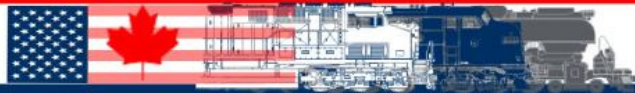
De beweegbare brug (voor de kenners een Strausz-brug, type 2) staat normaliter open voor het scheepvaartverkeer, voornamelijk zeilboten en vissersboten die van Alaska terugkomen met hun vangst. Gaat de brug dicht dan is dat een signaal dat er iets over het spoor komt. Amtrak, de Sounder of één van de vele goederentreinen of een inspectie-auto van BNSF.

Het bleek opnieuw erg lastig te zijn om rijdende objecten scherp op de plaat vast te leggen. Maar dat is voor mij de enige manier om het één en ander te onthouden. Er zijn fraaie websites ontwikkeld met een database vol met railfanfoto's gesorteerd op loc-nummer. Wil je het prototype van je modeltrein zien, kijk dan eens op <http://www.railpictures.net/> en <http://rrpicturearchives.net/>



Cabooseshotel

Port Townsend, gesticht in 1851, zou de grote haven van de regio worden. Een vuurtoren, een fort en een aansluiting aan het spoorwegnet zouden leiden tot grote bloei. Er werd geïnvesteerd in mooie Victoriaanse huizen (zoals die van de DPM-modellen). Maar de recessie van 1893/1894 stopte alle ontwikkelingen. Seattle en Tacoma groeiden daarna wel uit tot steden.



Momenteel is de omgeving van Port Townsend een toeristische attractie. Nergens vind je zoveel originele Victoriaanse huizen binnen de staat Washington. Daarnaast zie je dat ook de traditionele kunst van de indianen in dit gebied meer en meer gewaardeerd wordt. Onder andere door totempalen en veel beschilderingen.



In Sequim is dan wel nooit een trein gekomen, maar vanaf de weg kan je de Red Caboose Getaway niet missen. Het biedt 'bed en breakfast'-accommodatie aan in talrijke cabooses. Het ontbijt en dineer worden in een voormalig rijtuig geserveerd. Misschien nog wel iets voor de PHLF om van oude N-scale cabooses eens een fraaie module-camping te maken.

Modelspoor

Naast het 1:1-spul ben ik ook nog bij diverse modeltrainshops geweest. In Kirkwood vind je Eastside Trains. De zaak is gevestigd in een houten gebouw dat doet denken aan een railway station. Ze hebben wel een behoorlijke N-scale, H0- en LGB-collectie, maar ze zijn gespecialiseerd in nieuw en tweedehands Lionel-treinen (O scale). De moderne locs en wagons zijn wel fraai, maar ook erg kostbaar. Ik heb dit keer vooral de Ebay-aankopen meegenomen die ik had laten bezorgen op het adres van mijn familie.

Tjark van Heuvel

Nieuwe modules op Rail 2014

De laatste maanden zat de hobby weer wat in het slop bij mij. Behalve de gebruikelijke dip na de zomervakantie had de opname van moeders in het ziekenhuis en haar overlijden in oktober een behoorlijke impact. De energie om aan modules te bouwen of überhaupt de gedachte er aan was er even niet meer.

Maar cliché of niet, "life goes on" en door goed handelen van broer Hans nemen wij weer deel aan Rail in 2014. Aangezien ik van mening ben dat je niet op dezelfde beurs twee jaar achter elkaar met (alleen) hetzelfde kan komen heb ik mijzelf toch weer een deadline opgelegd: de bouw van twee nieuwe modules.

Gebleken is dat ik goed kan werken met deadlines, het levert wat stress op maar is voor mij een prima stok achter de deur. Aangezien het binnen onze club aan echte trajectmodules ontbreekt en tevens de behoefte bestaat aan langere passeersporen, heb ik besloten om twee twintrak-modules te maken van ieder 91,5 bij 40 cm. Deze zullen aansluiten op de nieuwe hoekmodules (Barnesboro) van broer Hans waardoor er, in combinatie met mijn bestaande overgangsmoedules van twintrak naar oNetrak, een dubbelspoor ontstaat met een totale lengte van circa 360 cm. Voor het uitwerken van het ontwerp ben ik het internet ingedoken voor voorbeelden en om inspiratie te krijgen en ik heb tevens nog ideeën opgedaan op Eurospoor.

De modules kunnen uiteraard ook prima aansluiten op Meesville waardoor er totaal nu een dubbelspoortraject ontstaat van zo'n 6,5 meter. Aangezien mijn voorkeur uitgaat naar alleen nog maar twintrak-modules zullen mijn oNetrak-modules dan ook plaats moeten maken. Na een aantal jaren trouwe dienst worden de Lake Erik-modules daarom ook ontmanteld en zullen mogelijk delen elders worden hergebruikt.

De twee kleine bochtmodules die er zijn worden in de toekomst ook vervangen door waarschijnlijk een twintrak-boog van 1,83 bij 1,83. Ook deze worden dan pure trajectmodules.

Na Rail 2014 ga ik overigens weer eerst verder met de New Eastbrook-modules in de hoop dat deze tijdens een beurs in 2015 voor het eerst aan het publiek getoond kunnen worden. Alle rails liggen op deze modules en allereerst zullen een aantal wissels worden voorzien van Tortoise-wisselaandrijvingen waarna gestart kan worden met de verdere scenery. Maar daarover hopelijk in de volgende nieuwsbrief meer.

Lars Erik Sodenkamp



Empire connection II

In de PH&LF Nieuwsbrief van oktober 2012 (#42) schreef ik over de Empire Connection die Pennstation in New York City verbindt met het net ten noorden van de stad. Onlangs zag ik een cab ride video op youtube (<http://www.youtube.com/watch?v=r7EblXyJh2g>) waarin deze lijn bereden wordt. Boeiend is om te zien hoe de spoorlijn zich langs de Hudson een weg baant tussen de bebouwing en wegen richting Penn Station.

Hans Sodenkamp

Het 25 jaar NMF-festijn

Op zaterdag 21 en zondag 22 september vierde de NMF haar 25 jarig bestaan met een jubileum-modelspoorfestijn. Geen besloten jubileum maar een beurs waar ook de PH&LF niet mocht ontbreken. Het werd gehouden in de fraaie Fokkerschool in Den Haag.

Door omstandigheden waren er dit maal niet heel veel PH&LF'ers die deelnamen waardoor er een "bescheiden" modulebaan opgesteld stond. Nou, bescheiden, dat viel eigenlijk ook wel mee. Naast de complete Jasper Yard-modules waren ook de "Milkfactory" en "Northland" aanwezig. Tevens was het de primeur voor de nieuwe "Fargo"-modules, inclusief de ruime hoekmodule en natuurlijk "Shamokin", de langverwachte keerlusmodule.



Ondanks de betrekkelijke korte modulebaan -circa 15m rijlengte -werd elke rit verdubbeld door het gebruik van de keerlusmodule. Het was daardoor eveneens mogelijk om de yard in z'n geheel aan één zijde neer te zetten. Om toch lengte te hebben voor het rangeren had ik één van de E-Line Junction-modules gekoppeld aan de andere kant van de yard. Door dit alles was het nu mogelijk om langere treinen te rijden.



Vrijdagmiddag start de opbouw en dat gaat redelijk eenvoudig door het openschuiven van de gigantische hangardeuren. Doordat iedereen redelijk vlot arriveert is de opbouw van de baan een fluitje van een cent. Na wat schoonmaken staat de baan gereed om bereden te worden.



Op zaterdag en zondag wordt dan ook veel gereden. Doordat we met een kleine groep zijn zetten enkele leden nog een tweede trein van zichzelf op de baan. Op zich geen probleem maar het heeft geen zin om drie treinen op de baan te zetten omdat de yard, ondanks de grote hoeveelheid sporen, toch erg vol wordt. Je kunt tenslotte toch maar met één trein tegelijk (en veilig) rijden!



Al met al is het terugkijkend een geslaagde beurs. Dank voor de prima organisatie van de NMF en Peter-Martijn in het bijzonder!

Hans Sodenkamp

Restyling Ontario Northland

Ach, van het een komt het ander. Zo raakte ik samen met Baakie (M) in gesprek over het gebrek aan 'rijmogelijkheden' van onze treinen. Martien, klein behuisd, kampt het hetzelfde probleem waar ook onze 'paddo' mee te maken heeft. Paddo? Voor degene die onwetend zijn, hier wordt de heer T. uit Utreg mee bedoeld. Ik leg het u even uit. Waar een ander een molen op schaal in de tuin heeft staan, of wat sierplanten, is T. op het lumineuze idee gekomen om drie enorme paddenstoelen van beton in de directe nabijheid van zijn voordeur te posteren. Daardoor ontbreekt enige ruimte voor een vaste baanopstelling.

Maar ik dwaal af. Het gaat dus over het gebrek aan draaiuren van onze locs. Opvouwen zou een optie kunnen zijn. Voor T. heb ik dit opgelost door een klapbaan voor hem te maken, dusdanig geconstrueerd dat er gewoon huisjes op gezet kunnen worden zonder dat deze geplet worden bij het opklappen. Hoe dat er in de praktijk uit ziet? Helaas, de bak staat stof te vergaren in de kelderbox want heer T heeft al zijn aandacht verlegd naar een blokkendoosysteem dat voor het eerst aan de wereld getoond zal gaan worden op een beurs in de eerste maand van 2014 waar ook ons echtpaar Wim en Suus acte de presente zullen geven. Een beetje als mijn timesaverbaantje maar dan anders.

Oeps, ik raak opnieuw het spoor bijster, niet onlogisch voor een member van een treinenclub. We waren bij de Baakies gebleven. De meeste PHLF-ers weten dat ik in een grijs verleden Martien al eens een klapbaan heb geschonken, d.w.z. de oude testbaan van de club. Nadeel, hier kan geen scenery op gemaakt worden omdat de baan als een oester sluit bij opvouwen. Maar zoals u allen weet ben ik een warm en innemend mens (deze zin is door mijn liefvallige echtgenote ingetikt, doch dit terzijde) en nadat Baakie M drie jaar aan mijn hoofd heeft lopen zeuren besloot ik voor hem eveneens een klapbaan, - waar wel scenery op gebouwd kan worden! - te maken. Zo kon het dus gebeuren dat begin december er een gifgroene

Citroen bij mij de straat indraaide om de klapbaan op te halen. Maar bij het openen van de voordeur bleek dat Martien niet alleen iets kwam ophalen (de klapbaan) maar een tas met gereedschap en - oh wonder - zijn beide modulebakken bij zich had. Of ik ze kon aanpassen? Zo kom je dus van het een op het ander.



Eenmaal de bakken naar zolder gesleept en beide op de werkbank vastgezet en gekoppeld, kwam vanzelfsprekend de vraag om de hoek kijken 'wat wil je dan gewijzigd zien?' Allereerst wilde Martien dat de #*!@!\$&#&% tussenpasstukjes zouden verdwijnen. Er moesten dus 'koude' aansluitingen komen. Martien had gezien hoe snel mijn bakken stonden op een beurs (gewoon tegen elkaar aanschuiven, even op hoogte brengen, vastzetten en klaar, rijden maar) terwijl hij uren bezig was om 3 stukjes pas-rail ertussen te frommelen. Ik waarschuwde nog: 'dat zullen Tjark en vooral 'the chair' niet leuk vinden'. Zij zijn beiden voorstander van lang etteren met stukjes ertussen frommelen waardoor het opbouwen nodeloos uren en uren duurt. Terwijl het dus zo simpel kan.

Martien hield voet bij stuk. Hij wilde dezelfde oplossing als op mijn bakken, gewoon 'koud' tegen elkaar. Dus gingen we aan de slag. Na een paar uur zaten de tussenstukken op hun plek (denk je het eens in, dit gezever op elke beurs) en kon het instrooien beginnen.



Maar de rails aanpassen daar bleef het niet bij, ook qua scenery wilde Baakie M. een en ander gewijzigd zien. Wat dan? vroeg ik belangstellend. Antwoord: 'nou de bakken zijn zo 'grijs'. Hetgeen ik ergens wel met hem eens was. Railbedding, terrein, omgeving, alles had een overheersende grijze kleur, maar ja, als iemand toentertijd dat nou mooi vond? Ik ben dus in mijn kerstvakantie aan de slag gegaan. Het overgrote deel van de allesoverheersende grijze kleur is verdwenen en ik heb 70% van de autootjes er af gehaald. Want 8.790 auto's op een module van 0.40 X 2 meter is wat erg veel.

De modules stellen een klein landelijk tafereel voor in Canada, met een klein station en wat fabriekjes en in de hoek een diner. Dat daar enige bedrijvigheid heerst is logisch. Zoals gezegd, het is een dorp in de middle of nowhere, dus de plaatselijke bevolking van Northland wil wel een burger scoren op z'n tijd. Vanuit je raam de gehele dag naar geraniums kijken gaat ook vervelen tenslotte en dan is een keer week gezellig samenkomen in een vreetschuur een fijne doorbreking van de sleur.

Maar met deze diner heb je het wel gehad. Traffic? Welnee, kijk naar films die zich in soortgelijke omgevingen afspelen. Je moet je best doen om aangereden te worden, veel vracht- en overig verkeer is er niet de vinden op de lokale wegen. En omdat twee fabriekjes wat krap was voor een industriegebiedje heb ik er een distributiecentrum van Canada Dry bijgebouwd. Ik had tevens nog een watertoren-bouwpakket liggen die ik in elkaar heb gezet en een mooi plekje naast het station heb gegeven. Ook een uit hout opgetrokken cabine had ik nog op de plank dus de Bronco die over het zandpad aan kwam razen heeft nu een 'home' gekregen waar hij naartoe op weg is. Martien had zelf nog een wooden cabin liggen en

na deze geschilderd te hebben is ook dit stukje vakwerk op de module geplaatst. Een pad ernaar toe en hoppa opnieuw een leuk stukje scenery erbij.

Wat ik eveneens heb gedaan is de bestaande bergrug doortrekken. Nu komt de bus dus vanuit een tunneltje aangereden. En dmv een spiegel is nu de illusie ontstaan dat de bus niet, zoals in de oude situatie, vanuit het niets de module is opgereden, maar vanuit het tunneltje is gekomen (see pictures). Ook viel het op dat er op de oude modules nergens poppetjes te bekennen waren. Heel veel auto's maar nergens bedrijvigheid van 'mensen'. Het leek wel een scene uit 'the walking dead'. Dat is intussen ook verholpen waardoor de modules er nu veel levendiger uitzien. Vergelijk de foto's die jullie allen ongetwijfeld hebben van Martiens bakken maar eens met de nieuwe opzet (te zien op de eerste beurs van het jaar in Houten) en ga zelf op zoek naar de overige verschillen.



Betekent dat dan dat je nu dus klaar bent dude? Uhhhh nee! Want Baakie M heeft ook nog een tussenbak achtergelaten. Daar moeten de sporen nog op gemaakt worden. Dat wil zeggen de doorgaande vaste sporen vooraan op de modules. Het spoor achteraan dat naar de fabriekjes loopt, daar had Martien wat ideeën over, dus die klus mag hij zelf gaan klaren. Maar over die klus, daar zal Martien jullie allen zeker in de nog komende nieuwsbrieven over informeren.

Dude

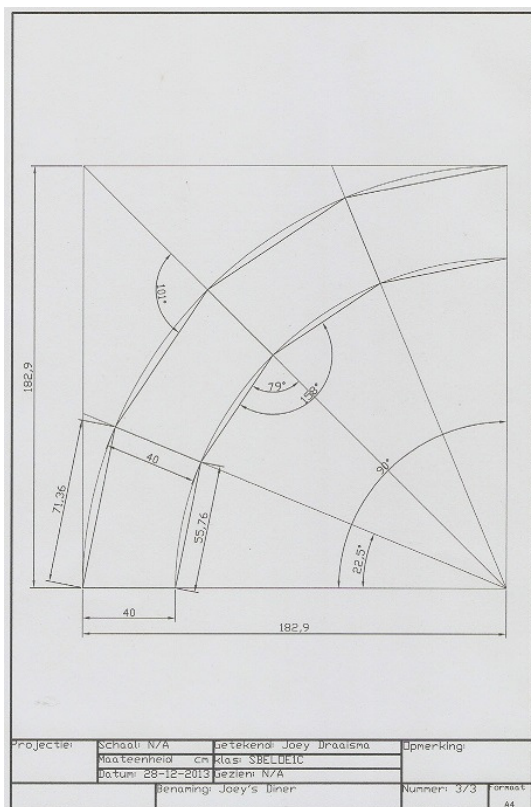


Terugblik 2013 en plannen voor module's 2014

Als eerste wil ik iedereen die ik nog niet heb gezien tijdens de meet and greet een goede en gelukkige toekomst wensen voor 2014 en verder.

2013 is voor mij een druk en bewogen jaar geweest, gelukkig geen zeer schokkende zaken maar gewoon druk met van alles. Ik heb afgelopen jaar zelfs overwogen om de modelspoorhobby tijdelijk aan de wilgen te hangen en eens een poosje rust te nemen rondom de hobby; ditzelfde gold voor mijn geliefde motorfiets waar ik afgelopen jaar amper 500 km mee gereden heb. Vooralsnog ziet 2014 er voor mij rustiger uit wat hopelijk weer wat ruimte geeft voor onze gezamenlijke hobby.

Daarom wil ik maar direct verder gaan met mijn moduleplannen voor 2014. Ik ben reeds begonnen met het vervaardigen van vierdelige bochtmodule voor een bocht van zes feet. Hierop wil ik Joey's Diner laten terugkeren als 'New Joey's diner'.



Omdat deze bocht groter zal zijn dan de oude 120x30 cm module zal er ook ruimte zijn voor extra scenery waarbij het tevens de bedoeling is om Tiny Town op deze modulaire bocht aan te laten sluiten en er één geheel van te maken.

Verder wil ik proberen weer moed te verzamelen om verder te gaan met Viewroad. Deze modules zullen niet op korte termijn aan een beurs deelnemen omdat ik eerst toonbare scenery op deze modules wil hebben staan. Ik ben nu op zoek naar ideeën om een simpel maar doeltreffend geheel van deze modules te maken. Foto's en ideeën rondom lichte industrie / bedrijventerreinen zijn meer dan welkom.



Als het goed is hebben we de Meet and Greet reeds achter de rug en gaan we op naar 21/22/23 februari naar Rail met onze modules waar ik hopelijk voor het eerst Joey's Diner weer aan de baan kan koppelen.

Rob (Robbie) Draaisma

Beurs Rijnlands Revalidatie Centrum Leiden

Door een contact van Theo tijdens het NMF-jubileum in Den Haag kregen wij een uitnodiging om op zaterdag 2 november 2013 deel te nemen aan een kleine beurs met gratis toegang in het Rijnlands Revalidatie Centrum in Leiden. Aangezien ik al een tijd geen baan meer had neergezet en het ook nog eens voor een aantal PH&LF'ers mooi in de buurt is, was de keuze voor deelname snel gemaakt. Het feit dat het een beurs was van één dag was absoluut geen belemmering om de boel op vrijdagavond op te bouwen en zaterdagmiddag na de beurs weer af te breken. We hadden tijdens de Canadian Connection Day ter ere van James van Blitterswijk tenslotte een prima ervaring met een eendaagse opstelling.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Vrijdagavond na 19.00 uur konden we starten met de opbouw en zodoende bouwden Martien, Theo, Rob "de Draai", Wiki Hans, Tjark en ondergetekende binnen een kleine drie uur een leuke baan op. We hadden een prachtige plek in de kantine gekregen met goed licht en de begeleiding vanuit de organisatie was prima. Ons werd gevraagd wat wij als vergoeding wilden ontvangen en wij gaven aan dat we dat graag aan de organisatie overlieten en we al blij waren met zo'n mooie gelegenheid en plek.

Zaterdagochtend om 10.00 uur begon de beurs officieel. Naast ons betrof het vooral een aantal handelaren en nog twee niet verder aangeklede demobaantjes zodat onze baan de topper op de beurs was. Aangezien wij in de kantine stonden was er al ruim voor de opening publiek. Dit waren vooral ouders met kleine kinderen die aldaar zwemles kregen. De rest van de dag bestond ook uit vooral gezinnen met kinderen wat een ontzettend leuk en dankbaar publiek was. Het was gedurende de dag dan ook behoorlijk druk bij de baan.

Uiteraard de gebruikelijke vragen en opmerkingen: wat zijn dat een kleine treintjes, is dit Märklin?, kunnen de treinen ook sneller?, is dit Minitrix?, wat een aparte koppelingen, moet die andere loc niet aan de andere kant van de trein want het is toch een treinstel? (opmerking van een volwassene bij twee F A-units....), ojee...die gaan botsen, etc.... Kortom: het blijft leuk, met publiek en de onbekendheid van Amerikaanse spoorwegen. De organisatie had verder prima gezorgd voor een lunch. Lekker belegde broodjes, koffie en uiteraard het heerlijke broodje kroket.



We werkten met één Digitrax-set zonder booster en dat was over het algemeen prima te doen. We hadden een leuke treinenloop en hadden eigenlijk geen opstoppen. Soms wat storing door het bekende "vergeten de wissel om te zetten" maar verder een vlekkeloos verloop. Er was ook flink wat herrie op de baan door twee passagierstreinen die afwisselend werden gereden door drie sets van E8 en E7 units met geluid van Canadian Pacific, Pennsylvania Railroad en uiteraard de New York Central. Puur voor de kinderen natuurlijk lekker toeteren en de bel aanzetten ;-) als we elkaar tegen kwamen halverwege. Verder leuke goederentreinen uiteraard. Naast de eigenaren van de aanwezige modules kwamen op zaterdag ook nog Rick Draaisma, Rob "The Dude", Peter-Martijn (met een prachtige FP9 CN met een CN-passagierstrein) en Peter van Zetten langs. Het was een zeer geslaagde en gezellige beurs. We konden dan ook vol tevredenheid de boel vanaf 15.00 uur afbouwen.

Tot onze grote verrassing kregen wij als club voor de deelname nog een bijdrage van € 50,00 voor de club. Om het goed af te sluiten hebben wij nadat we alles hadden opgeruimd daarvan in de kantine in ieder geval een drankje genomen. De rest is in de clubkas gestort (jazeker, er was nog geld over).

We kunnen terugkijken op een geslaagd evenement en hebben al aangegeven dat wij zeker bereid zijn om nog eens terug te komen als men dat wil. Deze beurs schijnt twee keer per jaar gehouden te worden, dus wie weet....

Lars Erik Sodenkamp



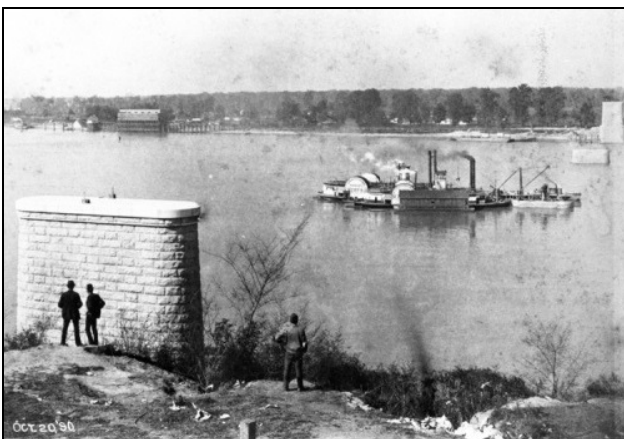
De Frisco en Harahan Bridge

Bruggen spreken altijd tot de verbeelding en voor ons geldt dat nog meer voor (grote) spoorbruggen. Over de brede Mississippi liggen veel van dit soort indrukwekkende bruggen. Enkele zijn al in voorgaande nieuwsbrieven besproken maar dit keer gaat het niet om één maar twee naast elkaar gelegen bruggen (met daarnaast ook nog een fraaie autobrug) gelegen aan de zuidwestzijde van Memphis, Tennessee. Het gaat hier om de enkelsporige Frisco Bridge en de dubbelsporige Harahan Bridge.

De Frisco Bridge

Deze brug was oorspronkelijk bekend als De Grote Brug bij Memphis, later ingekort tot de Memphis Bridge. Het was vanaf de opening op 12 mei 1892 de enige brug in Memphis totdat de naastgelegen Harahan-brug gebouwd werd in 1916. De naam werd veranderd in Frisco Bridge om verwarring te voorkomen.

De Frisco Bridge was een monumentale onderneming. Het was de eerste brug gebouwd over de Mississippi-rivier ten zuiden van St. Louis in die tijd. Het Amerikaanse leger drong aan op een 235 meter vrije overspanning voor de binnenvaart, en ten minste 22 meter doorvaarthoogte onder de brug. Daardoor werd het de brug met de tot dan toe langste overspanning in de Verenigde Staten. De hoofdoverspanningen over de rivier zijn dan ook 274 meter, 189 meter en 184 meter lang.



Een eis in de bouwvergunning was dat er, naast treinen, ook voetgangers en koetsen gebruik konden maken van de brug. Het dek werd dan ook iets breder gebouwd dan nodig zou zijn geweest

voor het spoor en was ingericht voor tweerichtingsverkeer.

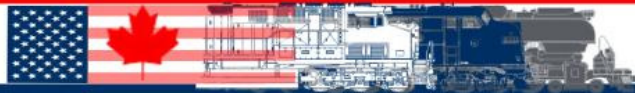
Als een trein in aantocht was werd het overige verkeer stopgezet zodat de trein de brug kon gebruiken. Het overige verkeer bleef gebruik maken van de brug tot de Harahan-brug werd geopend.



De Frisco Bridge werd gebouwd door de Kansas City & Memphis Railway en de Bridge Company, een bedrijf dat werd gevormd door de Kansas City, Fort Scott & Memphis Railroad om specifiek aan een brug over de Mississippi-rivier te bouwen. In 1901 werd KCFS & M gekocht door de Saint Louis & San Francisco Railroad, beter bekend als de Frisco. De Frisco is uiteindelijk in 1980 opgegaan in de Burlington Northern die op haar beurt gefuseerd is met de Santa Fe tot BNSF. Gemiddeld maken nu 30 treinen per dag gebruik van de brug. De totale lengte van de brug bedraagt 1.490 meter.

De Harahan Bridge

De Harahan Bridge werd gebouwd tussen 1914 en 1916. Toen de brug werd geopend in juli 1916 bestond deze uit twee sporen en twee rijstroken voor het autoverkeer. De brug was eigendom van drie spoorwegmaatschappijen: de Chicago, Rock Island & Pacific, de Missouri Pacific, en de Saint Louis Southwestern. Deze drie werkten samen als de Arkansas & Memphis Railway Bridge & Terminal Company.

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



De totale lengte van de brug bedraagt 775 meter. Het grootste deel bestaat uit vakwerkliggers. De pijlers staan in lijn met de stroomafwaarts gelegen Frisco Bridge. Aan beide zijden van de feitelijke spoorbrug kraagt een 4,25 meter breed rijdek uit. Nadat in 1949 de nieuwe autobrug, die stroomafwaarts ligt ten opzichte van beide spoorbruggen, werd gebouwd, werden de rijdekken verwijderd. Een deel van het betonnen rijdek op de westelijke oever bestaat nog steeds en vormde de oprit naar de spoorbrug.



De brug zou oorspronkelijk de Rock Island Bridge gaan heten. Voordat de brug klaar was verongelukte echter de president J.T. Harahan van de Rock Island Railroad. De auto waarin hij zat werd aangereden door een trein. Als gevolg van dit ongeluk werd de nieuwe brug omgedoopt tot Harahan Bridge.

Op 17 september 1928 vloog 's middags het oostelijke rijdek, dat bestond uit houten planken,

in brand. Door de brand verdween circa 240 meter rijdek en ook het rijdek voor de westelijke richting raakte beschadigd. De brug was dan ook voor enkele maanden gesloten om een nieuw stalen dek aan te brengen.



Voor de Harahan-brug zijn plannen om opnieuw een wegdek aan te leggen voor fietsers en voetgangers als onderdeel van de Mississippi River Trail. Hiermee krijg je spectaculair uitzicht over de rivier en het spoorwegverkeer. Om een idee te geven is een korte 'impressive video' gemaakt:

http://www.youtube.com/watch?v=3qjJG14WIE&feature=player_embedded

Tot slot is er nog de autobrug, de Memphis & Arkansas Bridge, waarover Interstate 55 loopt. De totale lengte van deze brug is 1.592 meter en de brug is op 17 december 1949 geopend. Van een autorit over deze brug heb ik een korte video gemaakt die op YouTube is te vinden:

<http://www.youtube.com/watch?v=3ipeqLiAMdE>

Hans Sodenkamp



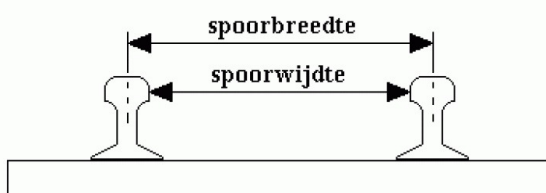
Spoorbreedtes

Wij (de PLEFFIES) rijden vrolijk rond met treinen over modules, grote, vaste layouts of time-saver bakjes, maar staan we wel eens stil 'hoe' men in het verleden aan de spoorbreedte is gekomen? Op zich een goede vraag die ik zal trachten te beantwoorden in dit stukje proza.



Strikt wetenschappelijk is de basis voor de keuze van een spoorbreedte niet. Er is slechts een bepaalde spoorbreedte voor voldoende stabiliteit van de trein die erover rijdt. Verder hangt de spoorbreedte (niet te verwarren met spoorwijdte, de maat tussen de stalen rails, zie tekening) ook samen met de benodigde ruimte in de trein. Bij onze treinen is dit berekend op zitplaatsen voor 4 personen in de breedte en een gangpad.

Er zijn meerdere spoorbreedtes wereldwijd en soms zelfs binnen hetzelfde land. Deze breedtes zijn toen onder andere financieel en historisch bepaald. In de bergen is een smal spoortje bijvoorbeeld goedkoper in aanleg. Australië heeft zelfs drie verschillende breedtes! De reden ervan is dat men op diverse plaatsen en momenten in dat immense land is begonnen met het opzetten van een spoorwegnetwerk.



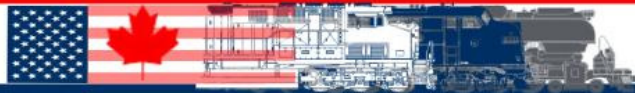
Verder spelen er in eerste instantie onverwachte overwegingen bij de keuze van spoorbreedte, zoals politieke. Zonder Europese standaard voor

spoorbreedte zou internationaal hogesnelheidsverkeer op het continent onmogelijk zijn. Bij eilanden als Ierland speelt dit aspect natuurlijk niet. En anderzijds hebben sommige landen op ons continent, zoals de Russen, bewust gekozen voor een afwijkende nationale spoorbreedte, zodat buitenlandse treinen niet zondermeer het land kunnen binnenrijden. Tijdens de 2e Wereldoorlog bleek dit een briljant idee te zijn, want Duitsland was toen voor hun logistieke oorlogsmachine aangewezen op de wegen. En de gevolgen daarvan heeft men in de Russische herfst aan den lijve ondervonden. De Duitse stoomlocomotieven kwamen niet verder dan de grens. De oorlogsmachine (operatie Barbarossa) liep spaak, terwijl Rusland zijn fabrieken kon afbreken en via het spoor naar het achterland transporteren om ze daar weer op te bouwen, buiten het bereik van de vijand.

Een ander voorbeeld van afwijkende breedte is de Spaans-Franse grens. Hier moeten aanpassingen gebeuren aan de draaistellen die de grens willen passeren. Misschien een idee voor ons? Allemaal een andere spoorbreedte aanhouden (Thieu gebruikt Z spoor, Martien TT, Wiki N en de Starmannetjes H0, dat gaat een hoop lol opleveren!) En bijkomend voordeel, de yard staat dan ook niet zo snel vol met treinen :-)

Dude

Geraadpleegde info en literatuur, dr.ir. M. Steenbergen, TU Delft

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

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. Dit keer foto's van vader Sodenkamp tijdens zijn verblijf in de Verenigde Staten in 1954-55, met als thema stationsgebouwen.



Het Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway Station in Minneapolis is tegenwoordig het Depot Renaissance Minneapolis hotel.



Zowel het "SOO line Passenger Station" als het achtergelegen Union Station in Duluth zijn zichtbaar. Het eerste genoemde station is in 1972 gesloopt maar Union Station is tegenwoordig een museum waar het Lake Superior Railroad Museum in is gevestigd.



In tegenstelling tot de voorgaande stations is het Washington Union Station, geopend op 27 oktober 1907, nog dagelijks in gebruik. Alleen is vanaf 1962 de tram uit het straatbeeld verdwenen.

The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Rail 2014, Houten, 21 t/m 23 februari.
- Landelijke Modelspoor Dagen, Alkmaar, eind maart.
- Jamboree, datum en locatie volgen.

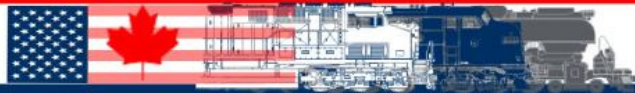
PH&LF Guidelines

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. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal



afwijkende breedte maten mogelijk maar 40cm is standaard:



- De lengte van de (rechte) modulebak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt op 20 cm van de achterzijde van de module.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNetrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulennormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNetrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.



The caboose

Precies op het 12,5-jarig jubileum van de PH&LF komt deze nieuwsbrief uit. Goed gepland, nietwaar? De club is

begonnen in hartje zomer, maar het eerste echte jubileum vindt plaats in het seizoen dat traditioneel bol staat van de modelspoorhobby.

Als je de oude foto's en filmpjes ziet van de beginnende van de PH&LF, vallen je twee zaken op: men bouwde toen alleen in Ntrak, en de leden waren over het algemeen nog jonge, slanke kerels. Inmiddels is Ntrak verleden tijd - we bouwen alleen nog in Onetrak en aanverwante maatvoeringen - en de leden zijn in al die jaren vaak enigszins aangekomen. Jawel, de club is in omvang toegenomen, zowel qua leden als in kilo's ☺

Maar ook op andere fronten hebben we progressie gemaakt. Zo hebben we ons eerste clubhuwelijk achter de rug, heeft een deel van de leden het bouwen van kitjes ingeruild voor scratchbuilden, en is analoog een woord uit de tijd dat we nog in grotten woonden en via rooksignalen met elkaar communiceerden (alhoewel sommige decoders nog wel eens dit oeroude Indianen-gebruik willen nabootsen...). Ook hebben we een flinke bijdrage geleverd aan zowel de bosbouw (ergens moet al dat hout toch vandaan komen) als de vuilverbranding (want wat is er leuker dan 'shreddertrak'?). Kortom, deze club heeft beslist niet stilgezeten!

Over 12,5 jaar bestaan we een kwart eeuw. Hoe zouden we er dan voor staan? Nou ja, staan.... Waarschijnlijk hangt een deel van de leden de halve dag op een rollator, en doen sommige leden een middagslaapje. Hoe dan ook: als we 12,5 jaar met elkaar hebben volgehouden, dan moet 25 jaar ook wel lukken ☺

Mathieu Hamelers