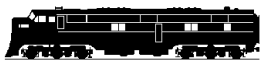
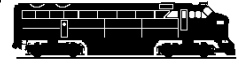




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 6 Nummer 17 - mei 2007

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bericht van de roerganger:	1
Buffalo Boxcars: het verhaal achter een boxcar	2
De eerste PHLF klusdag	2
Old Track : GG-1 in kleur	3
Foute koppelingen.....	5
Filmmodules	6
Hillegom 2007	7
Demonstrators	7
INTERMODELLBAU 2007 in Dortmund	9
Becker Manufacturing	9
Bridging the gap	11
Een nieuw lid	12
Negen uur film in de Kelloggstraat	12
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13

THE DEPOT

Het eerste evenement van 2007 - Hillegom - hebben we inmiddels weer achter de rug. We leven momenteel toe naar de Summer Jamboree in het Duitse Kevelaar, waar we met een flinke oNtrakbaan onze digitale kunsten gaan vertonen. We staan in een oude bunker op een voormalige vliegbasis, weer eens wat anders dan een schoolgebouw!



In deze nieuwsbrief hebben we weer een gevarieerd aanbod van groot- en modelspoor. Dus ook voor hen die echt niets met N-schaal hebben is er voldoende interessants te lezen! En voor mij dit keer een primeur: er is geen enkel artikel van mijn hand.

Mathieu Hamelers

BERICHT VAN DE ROERGANGER:

Blijf het nog steeds een wat zware term vinden, "Roerganger", maar goed ik heb 'm niet zelf verzonnen en anderzijds kan ik een glimlach niet onderdrukken als ik de term weer hoor. Maar eigenlijk klopt het niet,

want vanaf het begin bestaat de PH&LF al uit meerdere Roergangers, eigenlijk een ieder die iets te maken heeft met de PH&LF geeft het roer richting. En dat willen we graag zo houden!

Binnenkort bestaan we alweer 6 jaar. Toch een moment om weer even bij stil te staan. Zeker gezien de ontwikkelingen de laatste twee jaar: nieuwe leden, het forum, opkomst oNtrak, een aardige regelmaat aan evenementen, de digitale revolutie enzovoort enzovoort.

Zes jaar geleden is de PH&LF-trein vertrokken met een bepaald traject en doel in gedachten. Geen doodlopend traject of een ultiem einddoel, meer een streven. De huidige stand opnemend blijkt dat we eigenlijk dat doel en traject enigszins voorbij zijn en ook deels hebben verlaten. Tijd om dus eens de kaart en timetable er bij te pakken en een nieuwe duidelijke richting en bestemming te kiezen. Zeker ook gezien het feit dat het aantal wagons in de PH&LF-trein niet echt is uitgebreid maar dat het aantal passagiers dat is opgestapt wel groter is geworden. Het type passagier is ook duidelijker geworden zoals ik al eens eerder beschreef. We hebben de runners, show'ers en waybillers. Aangezien de PH&LF-trein plaats wil bieden aan diverse passagiers wordt getracht de wensen en behoeften onderling zo goed mogelijk af te stemmen.

Verder dient er ook onderhoud gepleegd te worden aan het materieel. De Ntrak-wagon vertoont toch wat slijtage en mensen stappen minder makkelijk in en kiezen liever voor de vrij nieuwe en door een aantal meer comfortabel gevonden oNtrak-wagon. Da's best jammer aangezien er nog steeds een klein aantal wel bij Ntrak blijft instappen maar zij zien weinig nieuwe gezichten. Dus tijd voor een oppoetsbeurt van de Ntrak-wagon.

Daarom wordt er tijdens de Summer Jamboree 2007 in Duitsland een jaarvergadering gehouden waarbij een aantal punten voor de toekomst de revue zullen passeren. Alle betalende leden ontvangen hiervoor een agenda (of hebben deze inmiddels al ontvangen). Belangrijk daarbij is dat wij absoluut geen elite clubje willen worden, denk dat dan het eindstation snel in zicht zou zijn.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Uiteraard is een ieder vrij om mij suggesties, op- en aanmerkingen te geven betreffende de PH&LF, we zijn tenslotte allen Roergangers hiervan....

Lars-Erik Sodenkamp

BUFFALO BOXCARS: HET VERHAAL ACHTER EEN BOXCAR

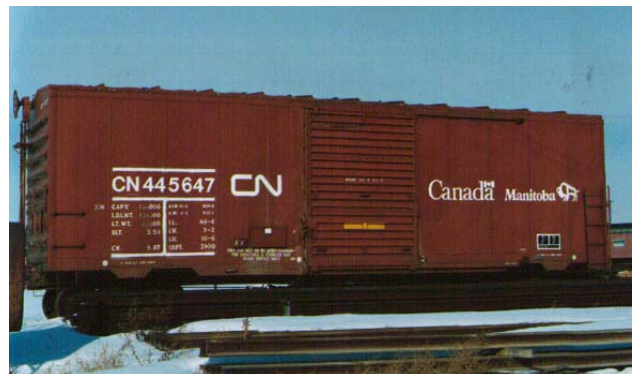
Enige tijd geleden stond er in het tijdschrift "Trains" een klein stukje over een bepaald type boxcar, en wel de "Buffalo Boxcar". Een tijdje later heb ik bij Harlaar een Micro-Trainsmodel van deze boxcar gekocht.



"Buffalo Boxcars" waren 40 voet stalen boxcars die gebruikt werden om graan te vervoeren naar Churchill en Thunder Bay. Terwijl overal in west Canada graan werd vervoerd in graanhoppers was dat tussen Churchill en Thunder Bay niet mogelijk doordat de railbedding te zwak was.

Deze boxcars waren origineel gemaakt als "newsprint cars". In 1987-88 werden ze omgebouwd om graan te vervoeren door middel van een programma gefinancierd door de overheden van Canada en Manitoba. Als opschrift was er een Canadese vlag en ook de Buffel van Manitoba (vandaar de naam "Buffalo Boxcars"). De boxcars waren genummerd van 445000 tot 446615 er was nog een serie met nummers in de 429000.

De laatste Buffalo Boxcars werden tot 1996 en 1997 gebruikt.



Hierbij een foto van nummer 445647 die nu in Edmonton staat en als materiaalwagon wordt gebruikt sinds 1995. Gebouwd in mei 1956 en omgebouwd naar een "Buffalo Boxcar" in september 1987. Op de wagon staat de tekst:

"THIS CAR NOT TO BE INTERCHANGED – FOR CHURCHILL AND THUNDER BAY GRAIN SERVICE ONLY".

De boxcars zijn ongeveer tien jaar exclusief voor deze lijn gebruikt. Maar het traject is intussen verbeterd zodat er nu met hoppers gereden kan worden en de "Buffalo boxcars" zijn nu verdwenen.

Martien Baak

DE EERSTE PHLF KLUSDAG

Wie zijn idee was dit eigenlijk???? Ik weet het in ieder geval niet meer, maar het was, bleek achteraf, wel een goed idee. Op 24 februari j.l. hield de PHLF zijn eerste klusdag. Er zijn altijd mensen die ergens goed in zijn, denk b.v. aan ons orakel, de soldeerkoning en de



roerganger. Maar die mensen hebben meestal ook iets waar ze niet goed in zijn. Daarvoor is de klusdag in het leven geroepen. Een dag om samen te werken en elkaar te helpen waar nodig

is. De ruimte hiervoor werd beschikbaar gesteld door "de Waterwolf" in Nieuw Vennepe, de werkgever van Rob.

Om 9.00 uur gingen de deuren open en werd er koffie gezet. Korte tijd later kwamen de eerste klussers al binnen en al snel was de loods / kantine gevuld met 9 enthousiaste klussers. Er is die dag veel werk verzet.



Zo is er o.a. een mini-module in elkaar gezet voor Mathieu, er zijn precisiegaten geboord, gesoldeerd, plastic modelbouw, gelezen, en niet onbelangrijk, we hebben gelachen.

Na een dag gezellig klussen, ouwehoeren, lezen, lachen enz was er al snel besloten het niet bij één klusdag te houden. De volgende staat alweer gepland en wel op 19 mei aanstaande. Dus voor iedereen van de PHLF die wil klussen of gewoon zin heeft in een gezellig dagje is weer van harte welkom. Voor eventuele info kun je contact opnemen met Rob Draaisma: draaisma9@quicknet.nl

Rob Draaisma

OLD TRACK : GG-1 IN KLEUR

Rond het verschijnen van de vorige nieuwsbrief ontstond bij een aantal PH&LF'ers de vraag in welke kleuren de GG-1 allemaal gereden had. Die vraag is slechts beperkt beantwoord in de vorige nieuwsbrief en daarom nu dit artikel. Ik ga hier overigens niet in op varianten in belettering e.d. en kleinere, minder opvallende details.

Van de GG-1 zijn in totaal 139 locs gebouwd tussen 1934 en 1943. De eerste van de reeks was oorspronkelijk als #4899 genummerd en had de onderstaande beschildering. Helaas heb ik geen kleurenfoto gevonden.



Later werd de #4899 omgenummerd tot #4800. In één opzicht wijkt deze loc sterk af van de rest: het plaatswerk van de loc is geklonken in plaats van gelast. Dit laatste is op advies van Raymond Loewy gedaan om het geheel een nog beter uiterlijk te geven.

Van het begin af hadden alle andere GG-1's het bekende "Brunswick green" met de vijf strepen.



Gelukkig zijn er ook uitzonderingen want anders zou het een wat kort verhaal worden. Een heel bijzondere beschildering had #4829. Hiervan heb ik helaas ook geen kleurenfoto van gevonden maar de hoofdkleur was "greenswick green" maar de strepen waren zilverkleurig.



Toen in 1952 de roestvrijstalen rijkuiten voor de "Congressional limited" werden aangeschaft werden verschillende GG-1's in de 49xx-reeks geschilderd in "Toscaans" rood met de traditionele vijf, goudkleurige, strepen. Zeker een heel fraaie kleurencombinatie.





"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

In 1954 werd een consultant ingehuurd om het bedrijf door te lichten en van een nieuw imago te voorzien. Dit leidde tot bijvoorbeeld het "keystone" logo met 3-D schaduw effect. Ook een drietal GG-1's moest er aan geloven, namelijk de #4866, #4872 en #4880. Deze werden zilverkleurig geschilderd met een enkele rode streep om zo een aan te sluiten bij de roestvrijstalen rijtuigen.



Helaas bleek dit een erg besmettelijke kleur vanwege vuil en roest, afkomstig van de pantograaf. Al spoedig werd het drietal weer teruggeschilderd in het bekende "Brunswick green", alleen nu met een enkele streep.



De locs in "Toscaans" rood werden ondertussen ook voorzien van een enkele streep.



.... En toen kwam Penn Central! Favoriete kleur: zwart.



Veel variatie op thema zwart was er niet bij Penn Central en daarom koos Amtrak voor.....



Curieus is nog de GG-1 #921 met een bijzonder logo:



Ook New Jersey Transit was blijkbaar erg ingenomen met het zwart.





Toch bestonden er nog andere variant in het zwart bij Amtrak.



Daarnaast werden op de GG-1 ook de Amtrak-kleuren toegepast:



Penn Central ging uiteindelijk in 1976 over in Conrail. Qua kleur maakte dit niet veel uit, oordeel zelf:



En ook de variant met streep.....



In 1976 bestonden de Verenigde Staten 200 jaar en uiteraard had Conrail ook een GG-1 in Bicentennial kleuren:



Tot slot heeft Conrail toch nog een GG-1 in de huisstijl geschilderd:



Zo blijkt de GG-1, vooral #4800, toch wel redelijk veel kleurschema's gehad te hebben.....

Hans Sodenkamp

FOUTE KOPPELINGEN.....

Het is van wezenlijk belang voor onze hobby: de koppelingen aan de wagons en locomotieven. Nu heb je de Micro-Trains koppelingen en de afgeleide vormen daarvoor zoals Accumate en nog een aantal andere. Daarnaast bestaat nog altijd de Rapido-style koppeling. Over die laatste wil ik het graag hebben in dit artikel.

Vaak hoor je de benaming 'foute koppelingen' of 'die haak' als benaming voor de Rapido-koppelingen. Deze benamingen zijn voortgekomen uit de grote omvang en de niet-realistische oplossing voor het aan elkaar koppelen van wagons en locomotieven.

Maar voor je de woorden foute koppeling of haak gebruikt denk eens aan de volgende dingen. De Rapido-koppeling heeft het onder meer mogelijk gemaakt dat de prijzen voor startsets niet zo hoog



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

liggen als bij de Micro-Trains koppelingen het geval is. Wie is er niet begonnen met een startsetje met Rapido-koppelingen?

Nog een voorbeeld: in HO wordt van alles en nog wat aan koppelingen door elkaar gebruikt. Märklin heeft zijn eigen koppelingen, Fleischmann etc. Wees blij dat men de Rapido-koppeling als standaard heeft gebruikt in de schaal N want hoe je het wendt of keert je kunt altijd uit de voeten met deze koppeling. Ook al is deze koppeling misschien niet moeders mooiste maar het heeft de schaal N mede gebracht tot wat het nu is.

Ivo Willemsen

FILMMODULES

Eindelijk was het zo ver! Het lijf werkte mee (na vele maanden van ongerief), de auto was afgetankt en de route uitgestippeld naar Hillegom. Een beetje met de zenuwen in de buik ging ik op zoek naar de boys. Hoe zou men reageren? Ik was tenslotte al bijna twee jaar aangesloten maar m'n kop hadden ze nog niet gezien. Bayern Munchen heeft zijn fantoom in de persoon Makaay, ik werd een beetje beschouwd als de 'geest' van de N trak dutch divison. Had thuis wel tegen mijn liefvallig echtgenote gezegd: 'als ze raar reageren, ben ik gelijk weg' maar dat gelijk weg werd bijna 4 uur want het voelde goed, that first time. Het enige ongemak dat ik er aan over heb gehouden zijn blauwe vingers van het schrijven want de ene tip was nog mooier dan de andere wijze raad die ik gretig tot me nam.

En de modules zelf waren een lust voor het oog, vooral die van Johannes was tranentrekkend mooi. Je zou er als beginnend modulebouwer bijna een complex aan overhouden. En helemaal gaaf vond ik de module Joey's Diner, met wat hulp door ons jongste lid in elkaar geknutseld en qua pracht en praal niet onderdeed voor het werk van Johannes. Een knap stukje werk waar ik de pet diep voor afneem.

Thuis gekomen en 's nacht woelend in bed kwam de inspiratie, in grote golven over me heen. Om maar direct de lat hoog te leggen (en met veel hulp van Johannes, een ware steun en toeverlaat via de mail) hakte ik op zondag de knoop door. Ik ga 4 modules bouwen, te weten Twin Peaks (waar ik mee zal starten), vervolgens Sleepy Holly, Bodega Bay en tot slot Timberland lodge. Ik zocht Illustere namen en denk dat ik ze gevonden heb. Ik zou zeggen, sla de filmencyclopedie er maar op na en huiver :)

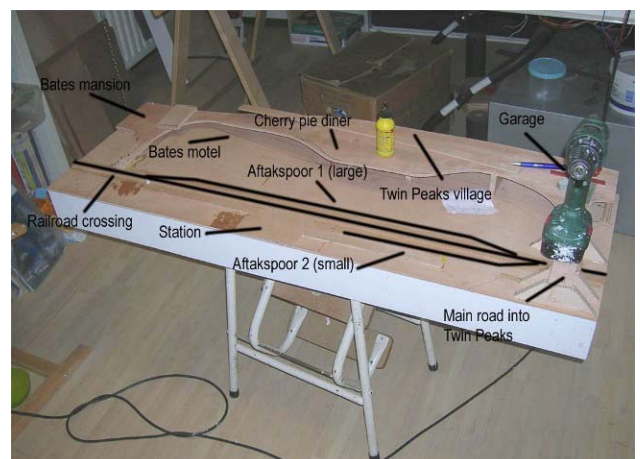
Miles		GOING EAST.		STATIONS.	GOING WEST.		Miles	
		No.1.	No.3.		No.2.	No.4.		
		A.M.	P.M.		A.M.	P.M.		
0	7.40	4.00	Dep.	TWIN PEAKS	Arr.	9.15	5.25	10
2	7.45	4.05		SLEEPY HOLLOW		9.10	5.20	8
5	7.55	4.15		BODEGA BAY		9.00	5.10	5
10	8.10	4.30		X TIMBERLINE LODGE		8.45	4.55	0
—	8.15	4.35				8.40	4.50	—

x Flag Station—Will stop on signal.

A.J. HITCHCOCK Managing Director.

Omdat het moeilijk wordt om er echt uit te springen met een module moet je van goede huize komen (kijk naar het prachtexemplaar dat Mathieu in elkaar heeft gezet voor Railmagazine) dus heb ik besloten om de aandacht wat af te leiden. Ik zal dus trachten om in mijn modules wat dingen te verstoppen die voor het publiek ook leuk zijn om ze op te sporen als we op een beurs of evenement staan. Zo heb ik de timetable al klaar, geplastificeerd en wel, en die wil ik dan aan mijn module hangen. Voor degenen die de uitdaging aan willen gaan, ook hier zitten 6 verwijzingen, (plaats)namen etc. in verstoppt.

Er komt er op de Twin Peaks-module een Cherry Pie coffee shop, een garage die een rol speelt in de film Christine, een motel genaamd Bates, met een bijbehorend house on the hill (oh no...mother...), een fabriek (F.Krueger Ltd), bier van een bepaald merk (Fargo). Kortom, het lijkt me erg leuk (zonder het treingebeuren uit het oog te verliezen) aparte dingetjes op te nemen.

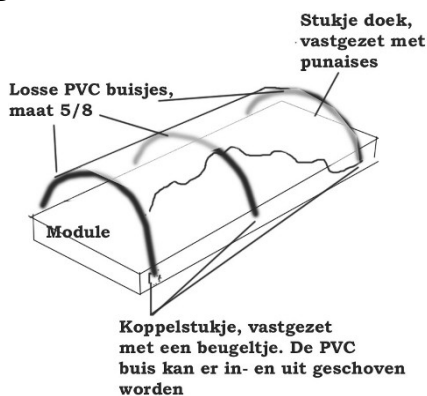




Ik ben al druk bezig en het eerste begin gaat goed, al heb ik de eerste tegenvaller al binnen. Ik hoopte dat PECO een driewegwissel in haar assortiment had (om ruimte uit te sparen) maar dat is helaas niet het geval. Daarom moet in nu noodgedwongen twee wissels achter elkaar leggen (left and right turnout) en dat betekent dat ik mijn Amtraktrein niet in volle bezetting dat wil zeggen 6 coaches and a Genesis loco, 'tijdelijk' in het station te stallen om zo de trein van Rob, Peter, Hans of een van de anderen te laten passeren. Ik zal een coach dus eerst tijdelijk ergens moeten stallen. Mijn tweede module zal dit probleem in een veel later stadium oplossen want ik ben voornemens om hier een turntable in te verwerken. Eerst maar eens module 1 tot een goed eind brengen maar ik heb er alle vertrouwen in en met jullie hulp gaat het me ongetwijfeld lukken!

Vervoer van de modules

Een ander probleem waar ik mee rondliep was het vervoer van de modules. Je moet er toch niet aan denken dat je werk in een klap teniet wordt gedaan als tijdens het vervoer iets gebeurt! Het bleef maar door de kop spoken en zie hier, al fietsend door de polder stuitte ik opeens op de oplossing. Simpel, goedkoop en zeer doeltreffend. Wel eens langs een volkstuin gereden? Vast wel, ik dus ook.



En terwijl ik het beeld in mijn onderbewustzijn had opgeslagen kreeg ik tijdens het koffiedrinken bij een uitspanning langs de route opeens een ingeving. Tom Poes, verzin een list (ik mag graag heer Bommel citeren namelijk). Want wat blijken tuinierende medemensen te doen als bescherming tegen hagel of vogels? Ze buigen een aantal elektrapijpjes over hun stukje grond en spannen daar plastic overheen. Simpel en doeltreffend. Dus thuisgekomen gelijk doorgereden naar de bouwmarkt, twee lengtes pijp gekocht, wat koppelstukjes en wat zadels (of beugeltjes zo u wilt). De koppelstukjes vastzetten op de module (zie je niks van, komt later het doek voor), dan de gebogen

elektrabuizen erin, plastic of doek erover, vastzetten en spannen met punaises en klaar is Kees!

En ik heb het getest, zelfs een zware hamer stuit er van af en op deze manier kan je je module veilig vervoeren. Geen gebroken (kwetsbare) onderdeeljes meer en nog belangrijker... geen herstelwerk. Ik zou dus zeggen: doe er je voordeel mee!

Rob Spitters

HILLEGOM 2007

Op 31 maart en 1 april stond de PH&LF opnieuw in Hillegom tijdens de Landelijke Modelspoordagen. Rob



Spitters had voor de club bovenstaande vitrine gemaakt. Voortaan kunnen we onze locjes hierin showen aan het publiek! Rob, dank je wel!

Mathieu Hamelers

DEMONSTRATORS

Veel modelspoorders hebben min of meer een voorliefde voor bepaalde "echte" spoorwegen. In ons land meestal NS, maar toch ook wel DB, en soms Zwitserse spoorwegen. Gelukkig komen er steeds meer bij die liever over de Oceaan heen kijken naar de USA of Canada.

Nu zijn daar de spoorwegen hoofdzakelijk in particuliere handen en heeft ieder toch wel een voorkeur voor een of andere – soms kleurrijke - railroad. Tot die groep behoor ik ook met speciale affectie voor de ("Fallen Flag") New Haven. En als je dit dan goed wil volgen dan schaf je alleen die locs aan die er in het echt ook gebruikt werden.

Nu was de New Haven een grote klant van ALCo. Dus had men veel diesels in gebruik van deze



oorspronkelijk grote fabrikant. Daarnaast reden er ook nog enkele series Fairbanks Morse locs plus een klein aantal EMD machines, o.a. SW 1200, GP-9 en de exclusief voor NH gebouwde 60 FL-9's.

Toen men echter begin 60'er jaren weer wat geld had om nog enkele series nieuwe machines aan te schaffen ging men wederom aan EMD denken.



Tegelijkertijd kwam GE met zijn eerste roadswitchers (U-25 B) op de markt.

Zo zag men op een gegeven moment twee DEMONSTRATORS bij de New Haven dienst doen, de GE U-boats en de EMD GP-35.



Uiteindelijk werd de U-25 verkozen boven de GP-35.



Hierna kwam er ook nog een serie ALCo C-425 als laatste nieuwe aanwinst bij tot het einde van de New Haven op 31 december 1968. Overigens was het locpersoneel niet zo ingenomen met deze laatste machines: zij hadden een onrustige loop en werden bij voorkeur in combinatie met de U-25 gebruikt, met de U-boat voorop.

Nu wil het geval dat ik op een héél voordelige manier aan een GP-35 kon komen, en nog wel undecorated ook. Dus die moest ik zelf een kleurtje geven, en je kunt het wel raden: EMD Demonstrator GP-35.

Microscale kwam net uit met een decalset voor deze loc (87-858 of 60-858), dus werd die meteen besteld. Voordat ik met spuiten begon, wilde ik echter de loc wel wat tunen. Athearn was destijds de enige leverancier die dit model aanbood, Kato kwam pas later. Nu waren de Athearn locs niet zó slecht, (alleen was de long hood te breed) maar ik heb er toch maar een Mashima motor ingezet en NW- Shortline wielen.



Ik had al wel wat locs gespoten, dus dat ging goed, en kon ik deze DEMO in dienst nemen. De decalset bevatte ook nog sets voor een GP-20, GP-30 en een EMD Testcar (deze werd gebruikt om nieuwe locs tijdens de proefritten te testen). Je begrijpt het al, ik had de smaak te pakken en er kwam ook nog een GP-20, een GP-30 en tenslotte een Testcar, een iets gewijzigde F7-B. Op de set zitten ook nog decals voor een DDA-35 X. Maar dat ging me te ver, die heb ik maar laten zitten.



Wat ik met dit artikel aan heb willen tonen, is het feit dat er (bijna) altijd wel een loc te vinden/maken is, die



je mooi vindt, maar toevallig niet in je schema valt. Heel simpel dus, neem een DEMONSTRATOR. Gelukkig zijn er de laatste tijd toch wel

fabrikanten die er een in hun assortiment opnemen (Life Like b.v.), dus zoekt en je zult vast wel vinden. Of anders..... pak de spuit en doe het zelf. Wil je wat meer over dit onderwerp weten? Vraag het gerust.

Fons Bossaers



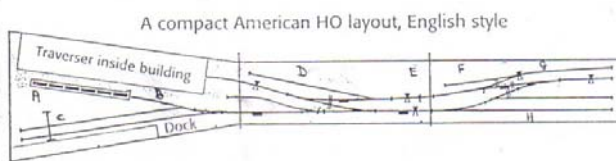
INTERMODELLBAU 2007 IN DORTMUND

Zoals elk jaar was er dit jaar ook weer een beurs in Dortmund, we zijn er op vrijdag 20 april heen gegaan.

Als je niet van Duitse modelbanen houdt moet je niet gaan, je ziet wel een paar buitenlandse banen, maar de hoofdzaak is Duits. Mij stoort dit niet, ik vind toch her en der leuke dingen waarvan ik dan denk: dat is ook op mijn baan te gebruiken. Dit jaar vielen een paar dingen op: er waren relatief veel banen met de spoorgrootte O en groter, er waren 3 modelbanen naar Amerikaans voorbeeld, en bij de handelaren was haast geen spoor N te koop (laat staan Amerikaans).

Gezien heb ik:

Alain Kap uit Brouch Luxemburg met de First & Alice Street Yard, met als thema de AT&SF in 1952. Het is een HO Switching Yard op drie modules:



Persoonlijk heeft deze modulebaan de meeste indruk op mij achtergelaten. (voor de waybillers: de heren werkten ook met carcards en waybills, alleen hadden ze de waybills vergeten mee te nemen....)



Hans Heinrich Schubert uit Höchststadt Duitsland met een HO modulebaan met als thema houtlogging. Op

deze baan staat een hele mooie trestle, verder de nodige shay's en ander houtlogging materieel.



De baan staat vol met details, materiaal en andere dingetjes, haast te veel van het goede.



AG 7/11 uit Aschersleben Duitsland, een spoor O baan met als thema de Chicago, Burlington and Quincy Railroad.

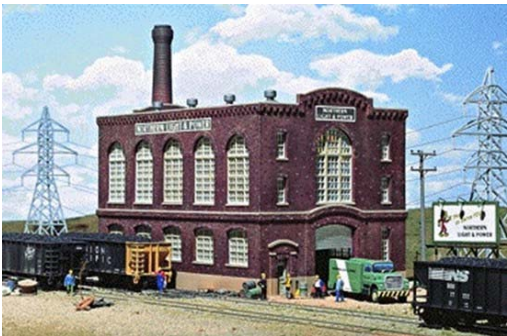
Door deze grote schaal en de daarbij horende grote baan viel hier weinig te beleven. Er werd gerangeerd, en zo nu en dan kwam er een doorlopende trein langs kruipen.

Wat mij over het algemeen opviel was dat 80% van de modulebanen geen achtergrondpanelen hadden, misschien wel leuk als je beide zijden van de modelbaan wilt bekijken. Het geeft een niet echt realistische indruk, zeker niet als je foto's maakt: schitterende banen met als achtergrond buiken van het bedienende personeel.

Johannes Winius

BECKER MANUFACTURING

Op zaterdag 7 april 2007 is in Eastbrook de eerste paal geslagen voor het bedrijfsgebouw van Becker Manufacturing. Bij de bouw wordt gebruik gemaakt van materialen van twee bouw pakketten van het Northern Light and Power Powerhouse van Walthers in schaal N. Dus het is een kitbashing projectje.



Walthers Northern Light and Power Powerhouse

Het pand verrijst op de plek waar tijdens de Landelijke Modelspoordagen 2007 in Hillegom nog Pringle Grain stond. Toen het management van Pringle Grain besloot te gaan verhuizen naar een nieuwe lokatie was Becker Manufacturing er snel bij om van de prima locatie in Eastbrook gebruik te maken.



Het voormalige Pringle Grain te Eastbrook

Becker Manufacturing is een gerenomeerd bedrijf dat als sinds 1868 bestaat. Hoewel er altijd veel bedrijvigheid heerst is het nooit helemaal voor buitenstaanders duidelijk wat er nu precies gemaakt wordt.... Zelf heb ik ook geprobeerd daar achter te komen echter men geeft er geen openheid van zaken over. Maar voor de waybillers onder ons is dat wel weer prettig, zodoende kunnen diverse wagonsoorten er naar toe gestuurd worden. Wat wel duidelijk is, is dat er chemicaliën nodig zijn (er komt een soort olietank) en kolen. Het bedrijf heeft nog zijn eigen kolengestookte energievoorziening (te zien aan het lagere deel van het

gebouw met schoorsteen). Naast dit gebouw is een kolenlosplaats die geschikt is voor onderlossers.



Becker Manufacturing in ruwbouw

Van buiten af zijn wel veel machinegeluiden en laslichten te zien, dus er wordt iets van staal/metaal verwerkt. Het ruwe materiaal wordt o.a. per gondola's aangevoerd en het halffabrikaat/eindproduct wordt door boxcars verder over het land verspreid. Aangezien men onafhankelijk van de weersomstandigheden wilde laden en lossen (en om mogelijke te nieuwsgierige mensen te weren) beschikt het bedrijf over een inpandig laad-/losspoo. Daarnaast heeft men dan nog het aanvoerspoor buiten het gebouw voor de chemicaliën, kolen en eventuele andere zaken. Voor dat laatste beschikt het over een klein laad-/lossperron.

Becker Manufacturing is voor de economische groei en bedrijvigheid van Eastbrook een positieve impuls. Men is dan ook blij dat men naast b.v. Boulderman & Sons wederom een belangrijk bedrijf heeft kunnen binnenhalen op grond van o.a. de prima infrastructuur. De New York Central Railroad zorgt voornamelijk voor de logistiek per spoor en is een betrouwbare partner van de stad Eastbrook.



Brengt u ooit een bezoek aan Eastbrook, meldt u zich dan gerust aan voor een rondleiding door het interessante industriegebied.

Lars-Erik Sodenkamp



BRIDGING THE GAP

Enige tijd geleden kwam via het forum het verzoek van Ivo om hulp bij de bouw van zijn vaste modelspoorbaan. Na wat heen en weer berichten ontstond al snel een ontwerp van een baan langs de muren met aan één zijde een overbrugging van de ene naar de andere muur. Het deel langs de muren was al door iemand anders gebouwd maar waar Ivo vooral hulp bij wilde was de genoemde overbrugging. Om praktische redenen moet dit een beweegbare brug worden.



Besloten werd om op zaterdag 28 april dit te gaan bouwen. Na een reis met hindernissen komen Lars en ik aan bij Ivo. Wim is inmiddels al lang gearriveerd. Na een bakkie wordt eerst bedacht hoe de beweegbare brug het beste gebouwd kan worden. Vervolgens gaan Ivo & Wim nog materiaal kopen terwijl de gebroeders beginnen met het zagen van de eerste onderdelen. Later komen ook Wim en Ivo assisteren.



Na flink wat zagen, boren en koffie is de brug dan gereed! Dan breekt het spannende moment aan, werkt het zoals we dat bedacht hadden?? Ja, gelukkig blijkt

de brug probleemloos op en dicht te gaan. Na nog wat aanpassingen is het mogelijk de brug ook stabiel open te laten staan zonder dat deze bij het minste en geringste naar beneden valt. Niet onbelangrijk als je met een rolstoel de brug wil passeren!



Vervolgens rails gelegd en bij de overgang tussen de vaste baan en de brug vast gesoldeerd aan beide respectievelijke delen zodat deze onderling niet ten opzichte van elkaar verplaatsen. Na wat testen blijkt het nog wel dat Ivo kleine aanpassingen aan de rails moet doen maar dat is inmiddels ook al gebeurd. Na het overbruggen van de kloof rest alleen nog het belangrijkste onderdeel van zo'n dag..... spoorwegvideo's kijken in de typische PH&LF houding.



Hans Sodenkamp



EEN NIEUW LID

Hallo allemaal,

Ik ben Rick en ik ben bijna 7 jaar, dus daarmee denk ik wel het jongste lid. Mijn vader Rob en mijn broer Joey kennen jullie al. Ik wou ook heel erg graag modules bouwen en lid worden van de club. En dat mocht van Lars. ☺ ☺ Ik was wel erg zenuwachtig toen ik het vroeg.



Samen met papa en Joey zijn we begonnen met modules te bouwen. De modules zijn af, ze moeten alleen nog geveerd worden, dan mag ik er rails op maken. Op de foto kun je zien dat ik aan het werk ben. Joey en ik bouwen nu samen 4 modules, maar ik zeg nog niet hoe ze er uit gaan zien. Dat is een verrassing. Ik heb van Mathieu geleerd hoe je heuveltjes moet bouwen en hoe je gras moet maken. Dat kan ik dus al.

Doei,
Rick

NEGEN UUR FILM IN DE KELLOGGSTRAAT

Zaterdag 30 December 2006 werd er bij ondergetekende een videomiddag gehouden voor en door PHLF-leden. Het zou zijn vanaf 14:00 uur en al enkele minuten na 14:00 uur waren onze noorderlingen, die tevens ons Utrechts orakel ergens in Lunetten hadden opgepikt, de eerste die binnen vielen.

Er draaide reeds een Rio Grande productie "Super Power loks in den USA". Tijdens dit stoomgeweld, welke werd gebruikt als introfilm, kwam ook de rest binnen druppelen.

Samen met Johannes, Roland, Mathieu, Hans, Lars, Martien, Tjark en Peter hebben we een hoop leuke en mooie films gezien. Het grootste deel bestond voornamelijk uit films van het oude systeem VHS. Er was een uitzondering en dat was een DVD over de Rio Grande.

Na een aantal uurtjes video te hebben gekeken met koffie, fris, bier en wat versnaperingen, werd het eens tijd om de maag te vullen met pizza. Helaas was Peter de eerste die vertrok en nog wel zo vroeg in de avond. De pizza's werden uiteraard bezorgd en smaakten goed en waren dus ook zo verorberd. Je vraagt je af: hebben ze wel gesmaakt, iedereen was namelijk zo gefocust op de video dat ze niets hebben gemerkt van het pizza eten.

Met wat maagvulling is het video kijken een stuk lastiger en worden de ogen maar wat zwaar. Om te voorkomen dat dit onder weg gebeurt taaien de leden om 23.00 uur af. Dit was het einde van een 9 uur durende videomارathon. Kortom een gezellige dag, zeker voor herhaling vatbaar.

The end
(Rob Draaisma)

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 7 t/m 10 juni: Summer Jamboree in Kevelaar, Duitsland.
- 18 en 19 augustus: Industrieel Smalpoormuseum te Erica.

PH&LF GUIDELINES

Naast de algemene N-trak normen kent de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)





- Standaard kleur 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 zijn aan Ntrak. De afmetingen van de modulebak zijn in principe 1x4 ft, het spoor ligt op 10,2 cm (of 4 inch) vanaf de rand.. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende 'standaarden':



- Breedte van de bak kan variëren van 1 ft tot 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft, alhoewel er ook sterk afwijkende maten in omloop zijn.
- Het hoofdspoor kan op elke willekeurige plek liggen, maar moet wel haaks op de zijkant van de bak uitkomen.
- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

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

THE CABOOSE

Zo, de eerste beurs ligt alweer ruim een maand achter ons. De voorbereidingen voor de volgende zijn echter al in volle gang. Dit is wel een heel bijzondere want het is de eerste keer dat we als club met zo'n grote groep meedoen aan een buitenlandse "beurs", in dit geval de Jamboree. Nou, het is eigenlijk net over de grens maar dat mag de pret niet drukken. Uit eigen ervaring weet ik dat dit altijd heel gezellige bijeenkomsten zijn. Oké, mijn Duits is niet super maar met een paar biertjes gaat dat verrassend goed. Ik hoop dat iedereen die meedoet aan de komende Jamboree na afloop dezelfde positieve ervaringen heeft als ik. Ik heb er zin in en ik hoop jij ook!

Hans Sodenkamp