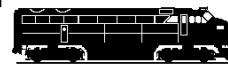




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 10 Nummer 37, mei 2011

THE SWITCHING YARD

| | |
|----------------------------|----|
| The depot | 1 |
| Montour Railroad | 1 |
| Even voorstellen... | 2 |
| De Tissue decal methode | 3 |
| TALGO-treinen | 5 |
| Twee mislukte concepten | 6 |
| Detroit Edison | 7 |
| Conifer Creation | 8 |
| Cambria & Indiana Railroad | 12 |
| Siteseeing | 14 |
| De PH&LF-fotogalerij | 14 |
| The Timetable | 15 |
| PH&LF Guidelines | 15 |
| The caboose | 16 |

THE DEPOT



De spoorwegen hebben hun oorsprong te danken aan het vervoer van kolen. Niet alleen in de begintijd speelde kolen vervoer een belangrijke rol maar zelf

tegenwoordig nog speelt is het een belangrijke bron van inkomsten voor de Noord-Amerikaanse spoorwegen. Daarom in dit nummer wat extra aandacht voor wat bijzondere spoorwegmaatschappijen met kolenvervoer.

Daarnaast zijn er nog tal van andere onderwerpen in deze Nieuwsbrief zoals de geschiedenis van Talgotreinen in de Verenigde Staten, een alternatieve wijze van decals maken en ook mogen we een nieuw lid verwelkomen. Speciale aandacht wil ik vragen voor de uitleg van ons Canadese erelid over het maken van verschillende soorten naaldbomen. Kortom, veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

MONTOUR RAILROAD

De Montour Railroad werd in 1877 opgericht en was eigendom van de Imperial Coal Company. De eerste lijn sloot bij Montour Junction aan op de Pittsburgh & Lake Erie Railroad nabij Coraopolis, Pennsylvania en liep naar de Imperial Coal Company mijnen in Imperial,

Pennsylvania. In 1901 werd de Pittsburgh Coal Company eigenaar van de Montour. Gevolg was dat in 1917 de lijn werd verlengd langs nieuwe mijnen en in West Mifflin aansloot op de Union Railroad.



De Montour werd een belangrijke aanvoerlijn voor allerlei Class I spoorwegmaatschappijen in het zuidwesten van Pennsylvania. Zij sloot aan op de Pennsylvania Railroad, Pittsburgh & Lake Erie, Baltimore & Ohio, Pittsburgh & West Virginia Railway, Bessemer & Lake Erie Railroad en Union Railroad. Op het hoogtepunt in jaren dertig had de Montour een netlengte van 45 mijl (72,4 km), ontsloot 27 kolenmijnen en vervoerde bijna 7 miljoen ton per jaar.



Montour SW-9 #73, 83 & 84 wachten in Montour Junction op de volgende inzet.

In 1946 verkocht de Pittsburgh Coal Company de Montour Railroad voor 50% aan de Pennsylvania Railroad en 50% aan de Pittsburgh & Lake Erie



Railroad (onderdeel van de New York Central Railroad) en werd door beide gezamenlijk geëxploiteerd. Eind jaren vijftig werden de laatste stoomlocs, voornamelijk Mikado's, afgedankt en bestond de vloot uit 15 SW-9's. In 1975 werd de P&LE volledig eigenaar van de Montour.



Het nog bestaande McDonaldviaduct (19-10-2008)

De werkplaatsen lagen nabij Montour Junction langs de Ohio-rivier in Coraopolis. Oorspronkelijk reden er ook passagierstreinen als verbinding tussen de 15 stations langs de lijn. Maar dit eindigde halverwege de jaren twintig. In de jaren vijftig liep de kolenmijnbouw terug en begon de langzame achteruitgang van de Montour Railroad. De Montour Railroad had nog maar slechts 23 mijl (37,0 km) spoor tussen Montour Junction en Gilmore Junction toen West Coal mijn, de laatste grote klant, zijn poort sloot in 1984.



Montour 50ton hopper.

In de jaren negentig zijn grote delen van het net overgenomen door de Montour Trail Council en vormen nu een wandelpad. Meer informatie over deze kleine spoorwegmaatschappij is te vinden op www.montourrr.com.

Hans Sodenkamp

EVEN VOORSTELLEN...

Even voorstellen... Dat is altijd makkelijker gezegd dan gedaan, want op welke informatie zit men te wachten en wat moet je nu opschrijven.

Het lijkt me dan ook het handigst om met mijn naam te beginnen en van daaruit verder te gaan om te zien waar het schip strandt... Mijn naam is dus Peter-Martijn Hellemons, ik ben 39 jaar en kom uit Roosendaal. In het dagelijks leven werk ik als hoofd servicebureau (zeg maar hoofd financiën) voor een grote schoolorganisatie in Den Haag. Naast dat ik lid ben van de PH&LF, ben ik ook lid van de MST "Little Red Caboose" (dit is een groepje samenwerkende modelspoorders die vooral op sociaal vlak de hobby willen gaan promoten, de naam komt dan ook van een bekend Engels kinderliedje) en ben ik sinds ruim een jaar de voorzitter van de NMF. Ik vind mijzelf vooral modelspoorder en daardoor is mijn interesse voor het 1:1 gebeuren wat minder groot, waardoor ik weleens een foutje maak met de juiste treincombinaties en tijdperken e.d.

Al van kleins af aan ben ik met het modelspoorvirus besmet. Net als bij de meeste anderen is het ook bij mij met een ovaaltje in HO begonnen, alleen heb ik al heel vroeg de overstap naar N gemaakt. Ik had het geluk dat mijn vader nog N-spoor had liggen en ik toen ik inzag wat ik met N meer kon doen op mijn treinplaat als met HO, was ik verkocht.

Ik ben ook al redelijk vroeg met het Amerikaanse modelspoor in aanraking gekomen, hoewel dit eigenlijk per ongeluk is gegaan. Door toeval ben ik tijdens een vakantie in Duitsland als 12-/13-jarig kind op een ruilbeurs terecht gekomen. Hier vond ik een handelaar die Life-Like-locomotieven verkocht voor DM 32,50 per stuk. Ik kende in die tijd eigenlijk alleen de Europese merken, met locs die minimaal Hfl. 200,00 kostten en ik was dus blij verrast. Al mijn spaar- en vakantiegeld gebruikend, heb ik toen 2 locs gekocht. Deze hebben jarenlang op mijn baan dienst gedaan.

Pas jaren later is mijn echte liefde voor de Canadese modelspoorwegen ontstaan. Dit was tijdens de eerste keer dat ik Canada bezocht in 1995. Ik was hier toen met heel andere bedoelingen, aangezien het meisje waar ik toen een oogje op had (zeg maar smoorverliefd op was) kort daarvoor met haar ouders naar Canada was geëmigreerd. Zodra ik mijn studie had afgerond ben ik haar achterna gereisd om te zien of het nog iets kon worden tussen ons. Helaas mocht dat niet zo zijn, maar ik vond in Canada wel een andere grote liefde: het land zelf. Tijdens de maand die ik toen in Canada



ben geweest heb ik een paar treinreizen gemaakt (in Ontario en Quebec) met de VIA en heb ik dus kennis gemaakt met het landschap en de treinen die er reden. Je begrijpt natuurlijk dat er op de terugreis de nodige treinmodellen in mijn koffer zaten, welke verzameling tijdens daaropvolgende reizen gestaag werd uitgebreid. Ook had ik mij stellig voorgenomen om nog eens een modelbaan in een typisch Canadees landschap te maken. Dit is tot op heden nooit gebeurd, omdat er in de vorige vereniging waar ik lid van was, eigenlijk geen mogelijkheid toe was, maar nu kan ik dus eindelijk eens losbarsten en de oude plannen van stal halen...

Peter-Martijn Hellemons

P.S. Mocht er zich onder de lezers een romanticus bevinden: Ik ben inmiddels alweer ruim 12 jaar gelukkig getrouwd met mijn Australische vrouw, Michelle, dus ook in de liefde is het helemaal goed gekomen met mij.

DE TISSUE DECAL METHODE

Veel gebouwen in Noord-Amerika hadden in het verleden reclame-uitingen of bedrijfsnamen die direct op het pand zelf geschilderd waren. Aangezien dit een mijns inziens karakteristiek en leuk fenomeen is wilde ik dit graag nabootsen op mijn gebouwen.

Het maken van decals op speciaal decalmateriaal is natuurlijk een goede optie maar daarvoor heb je wel de juiste middelen nodig zoals het speciale decalpapier en eventuele middelen om de decal mooi op het model te krijgen. Microscale (www.microscale.com) heeft daar bijvoorbeeld wel prima middeljes voor die ook bij een handelaar op de beurs in Houten te verkrijgen is. In de Luchtvaarthobbyshop in Aalsmeer - en ik neem aan in ook andere hobbyzaken die spullen voor auto en vliegtuigmodelbouw verkopen - zijn deze of soortgelijke spullen verkrijgbaar. Een andere optie is het gebruiken van wrijf- of plakletters of gewoon door het op papier te printen en op het gebouw te plakken. Maar met de laatste methode zal het er sowieso altijd uitzien als een plakkaat/bord dat op het gebouw geplakt is in plaats van een tekst/reclame die direct op het gebouw is aangebracht.

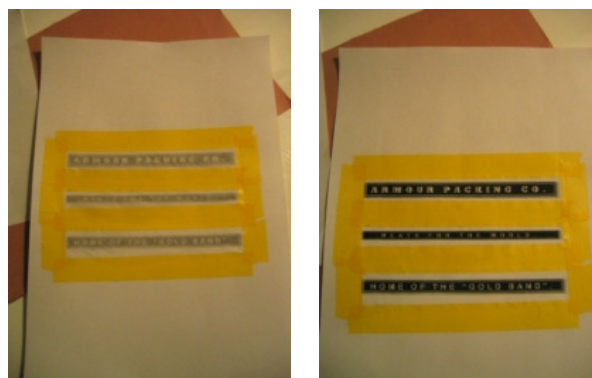
Een mooie methode om dit effect wel goed te verkrijgen is de, zoals ik deze maar noem, Tissue methode. De ingrediënten hiervoor zijn:

- Papieren zakdoekjes
- Vellen A4 papier
- Papieren tape, liever geen "kunststof" tape i.v.m. de warmte van een printer

- Een PC met tekstverwerkingsmogelijkheden
- Een printer
- Met water verdunde houtlijm
- Een klein beetje geduld en behoedzaamheid

Allereerst zorg je met de tekstverwerker dat je een ontwerp maakt van b.v. de bedrijfsnaam waarbij je er op let dat deze uiteraard qua maatvoering goed past op de plek van het gebouw waar je deze wilt hebben. Je kunt uiteraard ook een mooie reclame gebruiken die je van het internet plukt.

Zodra het ontwerp klaar is print je deze eerst gewoon uit op een A4-papier. Ik zorg er voor dat de print zoveel mogelijk gecentreerd op het A4-papier staat. Maak nog een extra print om het ontwerp uit te knippen en om te kijken of deze inderdaad past op de plek waar je het wilt hebben. Als de print naar tevredenheid is en dus past dan pak je het A4-blad waarop het niet-uitgeprinte ontwerp staat. Hierop gaan we nu een stukje tissue met tape bevestigen. Maar niet de tissue zoals deze uit het pakje komt. Een tissue bestaat uit meerdere - meestal vier - dunne laagjes papier. We hebben één zo'n laagje nodig. Knip uit dit laagje een stukje dat wat ruimer is dan het ontwerp dat je gemaakt hebt. Dit stukje gaan we nu mooi strak precies boven het stukje vastplakken waarop de print op het A4 blad staat. Het vastplakken doen we aan de randen door middel van de tape. Plak het dus zo strak als mogelijk maar zorg er uiteraard voor dat het papier niet scheurt.



Linksvoor de print, rechts na de print op de tissue

Zodra alle randen met tape rondom zijn vastgeplakt, stoppen we het velletje weer in de printerlade zodat de print nu op ons stukje tissue komt. Houdt er rekening mee dat bij het opnieuw printen het niet altijd exact op dezelfde plek geprint wordt, dus neem wat meer ruimte rond het ontwerp bij de grootte en het vastplakken van het stukje tissue.

Na het geprint te hebben staat het ontwerp op het vastgeplakte stukje en kunnen we deze zeer



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

voorzichtig uitsnijden. Leg bij het uitsnijden de, bij voorkeur, metalen liniaal op het ontwerp en snijdt het met een nieuw scherp mesje uit. Let op! Door het dunne karakter van de tissue kan het stukje enigszins zijn "vastgeplakt" door de inkt op het A4 papier. Haal daarom het stukje tissue heel voorzichtig, startende vanuit een hoek, langzaam van het papier af. Bij het er af halen is de kans groot dat het krult, maar dit is verder geen probleem. Gezien het dunne materiaal wel voorzichtigheid blijven hanteren.



Nu komt het grote moment: het aanbrengen op de plek waar je jouw ontwerp wilt hebben. Werk vanuit één hoek. Breng in deze hoek een heel klein beetje verdunde houtlijm aan, net voldoende dat het hoekje blijft zitten. Vanuit deze hoek rollen we nu voorzichtig de tissue-decal uit zonder het verder vast te plakken. Gebruik eventueel kleine gewichtjes om de decal op zijn plek te houden.

Zodra deze mooi recht op het gebouw ligt gaan we vanuit de al vastgeplakte hoek langzaam met een fijn penseeltje of een wattenstaafje langzaam met een fijn penseeltje of een wattenstaafje langzaam de verdunde houtlijm er op aanbrengen door voorzichtig te tamponneren. Maak geen strijkende beweging want de decal kan daardoor uitrekken en/of verschuiven.



Nadat de hele decal is aangebracht deze rustig laten drogen. Belangrijk is het om vanuit één hoek te blijven werken en te zorgen dat de decal er recht op blijft zitten. Hierdoor voorkom je kreukels.



Tissue decals op het Armour Packing Co. gebouw in New Eastbrook

Na droging heb je als het goed is een mooie tekst of reclame op je gebouw. Belangrijk is om de methode eerst even goed te oefenen met verschillende groottes zodat je het in de vingers krijgt en ziet hoe het materiaal werkt en reageert.

Succes!

Lars-Erik Sodenkamp



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

TALGO-TREINEN

TALGO staat voor *Treni Articulado Ligero Goicoechea Oriol* en is "uitgevonden" in 1941 door de Spanjaard Alejandro Goicoechea. Het betreft een lichtgewicht trein waarvan de wagens slechts één stel achterwielen hebben die ieder afzonderlijk zijn opgehangen, en aan de voorkant op de vorige wagen rusten. Alleen de locomotief rijdt natuurlijk op twee aangedreven trucks. Het is te vergelijken met de opleggers in het vrachtvervoer op de weg. De voordelen zijn de lage vloer en instap en de betrekkelijk lage luchtweerstand.

In 1954 kreeg de American Car & Foundry de opdracht om voor Spanje een TALGO-trein te bouwen. Tegelijkertijd bouwde men een kortere proefversie voor Amerika. De New Haven Railroad zag er wel brood in en maakte met deze trein diverse proefritten. De toenmalige president van de New Haven, Patrick McGinnis (o.a. bekend door het nieuwe kleurenschema van de locs, rood/wit/zwart) liet er twee bouwen: één door Pullman met locs van de Baldwin/Lima/Hamilton-combinatie en de andere door ACF met aan beide uiteindes een dieselloco van Fairbanks-Morse. De eerste kreeg de naam Daniel Webster, een bekende senator; de tweede werd genoemd naar John Quincy Adams, de zesde president van de Verenigde Staten. Omdat McGinnis ook nog een vinger in de pap te brokkelen had bij de burens (Boston & Maine Railroad), kon men ook daar een soortgelijke versie inlijven.



De Talgo van American Car & Foundry

Toen uiteindelijk een van de - voor die tijd toch wel futuristische - treinen met veel bombarie aan de pers werd getoond, vloog een van de motoren tijdens de proefrit ook nog in brand! Over het resultaat dat de kranten publiceerden kunnen we wel raden! Toen ook nog het rijcomfort achterbleef vanwege de slechte vering, was het publiek niet meer bereid deze vorm van reizen te kiezen, en werden beide treinen al snel op

een zijspoor gezet. De ACF-trein werd aan Spanje verkocht, en de locs na betrekkelijk korte tijd gesloopt.



De Xplorer van de New York Central. Deze trein was dezelfde als de Dan'l Webster, maar dan met één locomotief.

ACF heeft met meer succes enkele treinen aan Spanje geleverd en in dit land is de ontwikkeling doorgezet en rijden er nu nog steeds modernere versies van de TALGO-treinen.

Het zou tot de huidige tijd duren voordat in de staat Washington Amtrak TALGO-treinen zou laten rijden van Eugene via Seattle naar Vancouver in Canada. Maar ook in Europa zijn er inmiddels diverse trajecten waar TALGO-treinen rijden.



Hoewel de bekendheid dus tegenviel, zijn er ook in model nog wel enige pogingen te vinden. Allereerst door de Amerikaanse speelgoedfabrikant Tyco, die een soort blikken versie op de markt heeft gebracht, die héél in de verte wel een beetje op een TALGO-treintje leek. En natuurlijk heeft ook de Spaanse fabrikant Electrotren een model ervan uitgebracht voor de Europese (lees: Spaanse) markt.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Een erg opzienbarend hoofdstuk van de spoorweggeschiedenis is het nooit geworden, maar toch wel heel apart, dat is zeker.

Fons Bossaers

TWEE MISLUKTE CONCEPTEN

De New Haven heeft een aantal pogingen gedaan om het reizigersvervoer op een hoger plan te krijgen. Dat dit niet altijd een groot succes was, blijkt bijvoorbeeld uit de Daniel Webster en de John Quincy Adams. Beide treinen zijn door de grote baas Patrick McGinnis in 1956/1957 aangeschaft, en beide treinen werden binnen zeer korte tijd al uit de dienst gehaald. Niet alleen was het rijcomfort van deze treinen uitermate slecht, ook vlogen de locs regelmatig in brand als ze gebruikmaakten van de 3^e rail in New York. Binnen een jaar waren ze al niet meer in actieve dienst...

Dan'l Webster

Deze trein was het resultaat van een samenwerking tussen Pullman en Baldwin-Lima-Hamilton. Pullman leverde de rijtuigen volgens het Train-X model. De negen korte, lichtgewicht aluminiumrijtuigen waren met elkaar verbonden via gedeelde assen: het middelste rijtuig had twee assen en de overige rijtuigen slechts één as, en deze bakken hingen dus met één zijde op de as van het aangrenzende rijtuig. Baldwin leverde de dieselhydraulische locomotief. Deze RP-210 was een poging van Baldwin om de markt van lichte locomotieven te veroveren.

Er zijn slechts twee sets rijtuigen en drie locs gebouwd. De New York Central kocht één set met één locomotief en zette deze trein in onder de naam Xplorer. De New Haven kocht de andere set rijtuigen en schafte twee locs aan, met de bedoeling dat aan elke zijde van de trein een locomotief kwam te staan. Deze trein kreeg de naam Daniel Webster. De NH-locs hadden tevens een mogelijkheid om gebruik te maken van het

derderailsysteem in New York, zodat ze Grand Central Terminal konden bereiken.



De New Haven "Daniel Webster", december 1957

De Daniel Webster was niet bepaald een succes. Omdat er tussen de rijtuigen onderling slechts één as zat, was het rijcomfort voor de reizigers niet om over naar huis te schrijven. Ook het ontbreken van een restauratierijtuig deed weinig goed aan het imago.

Voor de New Haven zelf was het niet erg handig dat de treinlengte niet kon worden aangepast: de trein was altijd negen rijtuigen lang. En het onderhoudspersoneel was niet erg bekend met het dieselhydraulische systeem. Tel daar bij op dat de locomotieven regelmatig vlam vatten als ze gebruikmaakten van het derderailsysteem in New York, en je begrijpt dat de Daniel Webster al snel aan de kant werd gezet.

In 1960 werden de treinen zowel bij de NH als bij de NYC officieel uit dienst genomen. Jones Tours kocht de beide rijtuigensets en de drie locs om er excursietreinen mee te rijden. Lang hebben ze dit niet volgehouden, want in 1970 is alles alsnog gesloopt.

John Quincy Adams

Ook deze trein werd door twee bedrijven samen geleverd: American Car & Foundry bouwde de rijtuigen en Fairbanks-Morse de locomotieven. De New Haven kocht één set, bestaande uit vijftien rijtuigen en twee locs. Net als bij de Daniel Webster zat er aan beide kanten van de trein een locomotief.

De vijftien rijtuigen waren gebouwd volgens het Talgo-concept: vijf secties, elk bestaande uit drie aan elkaar gekoppelde rijtuigen, waarbij elk middelste rijtuig twee assen had en de twee buurrijtuigen slechts één as.

Net als Baldwin hoopte ook Fairbanks-Morse een deel van de markt voor lichte locomotieven te veroveren.



Met het bouwen van de P-12-42 dacht Fairbanks-Morse een goede zet te doen in de richting van een nieuwe lijn van reizigerslocs. Helaas gooiden de financiën roet in het eten: de New Haven had niet veel geld te besteden en kon alleen locs aanschaffen als de fabrikant de aankoop kon voorfinancieren. FM was hiertoe niet in staat. Concurrent EMD kon dit wél, en wist op die manier zijn FL9's aan de New Haven te verkopen.

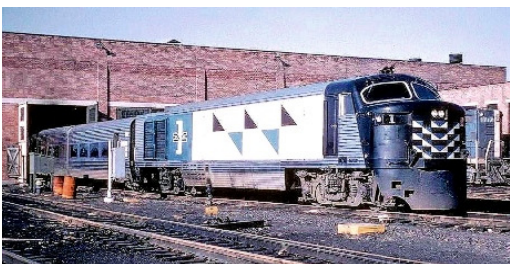


De John Quincy Adams

De John Quincy Adams was ook geen succes. Net als de Daniel Webster, was ook hier het rijcomfort een grote tegenvaller. In 1962 werden de rijtuigen verkocht aan Spanje. De locomotieven werden terzijde gesteld en in 1971 gesloopt.

Boston & Maine

Overigens heeft ook de Boston & Maine een set P-12-42's aangeschaft. Niet vreemd, aangezien McGinnis het ook bij deze maatschappij voor het zeggen had. Onder de naam Speed Merchant werd de trein ingezet.



Maar ook bij de B&M maakte de treinset het niet lang: in 1964 werd hij reeds uit de dienst gehaald.

Mathieu Hamelers

DETROIT EDISON

De Detroit Edison Company is een elektriciteitsbedrijf, opgericht in 1903, dat bijna geheel zuidwest Michigan

voorziet van elektriciteit. De benodigde kolen voor de elektriciteitscentrales werden en worden grotendeels per trein aangevoerd. Voor de in 1970 geopende kolengestookte Monroe Power Plant aan Lake Erie gebruikte men kolen uit de mijnen langs de Monongahela-rivier, Pennsylvania. Door het faillissement van Penn Central in 1970 zag men de toevoer van deze kolen in gevaar komen. Doordat Penn Central een gebrek had aan locs en (kolen)wagons besloot Detroit Edison zelf locs en wagons te kopen.



Detroit Edison GE U30C passeert in Fredericktown, Pennsylvania, een kolenlaadplaats (coaltipple).

Spoedig ontstond dan ook DTE Rail Service Incorporation met een vloot van 11 GE-U30C en 11 EMD-SD40, waaronder de laatste gebouwde SD40. Daarnaast was er een grote vloot van "High-Side Articulated Gondolas". Hiermee was het kolentransport voor Detroit Edison gegarandeerd. De kolentreinen werden onderhouden door DTE Rail Service maar gereden door personeel van Penn Central.



Drie SD40's staan in Northwood, Ohio, te wachten op een nieuwe bemanning.



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

De kolentreinen worden langzaam rijdende gevuld bij de kolenmijn. Aangekomen bij de kolencentrale worden de treinen geleegd door een "rotary car dumper". Hierbij worden twee wagons tegelijkertijd om de lengteas gedraaid zodat de kolen eruit vallen. Omdat het middelpunt van de draaicirkel samenvalt met de koppeling hoeft de trein niet ontkoppeld te worden. Zodoende kunnen elke 2 à 3 minuten twee wagons geleegd worden. De wagons hebben wel telkens aan één zijde een draaibare koppeling. Dit is aan de buitenzijde te herkennen aan het afwijkende kleurenvlak aan die zijde van de bak van de gondola.



Een Detroit Edison gondola met aan de rechterzijde de "rotary coupling"

Met de komst van Conrail veranderde in eerste instantie niets aan het principe. Detroit Edison liet haar treinen door Conrailpersoneel rijden maar bleef zelf het materieel onderhouden. Eind jaren tachtig, begin jaren negentig heeft men besloten om het spoorwegbedrijf af te stoten. Het bedrijf DTE Rail Service bestaat nog steeds en onderhoud nu voornamelijk goederenwagons. De locs zijn verkocht aan diverse andere spoorwegbedrijven maar vooral aan Guilford en Lake Superior & Ishpeming Railroad. De kolentreinen worden nu weer door reguliere spoorwegmaatschappijen verzorgd.

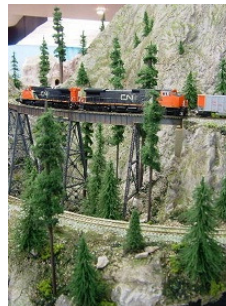
Hans Sodenkamp

CONIFER CREATION

Dit artikel is gebaseerd op een powerpoint-presentatie van James van Blitterswyk, een voormalig lid van de PH&LF en tegenwoordig woonachtig in Canada.

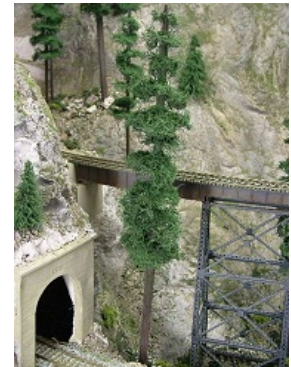


The following trees can be found on the Lyn Valley & North Western:



- Tall Douglas Fir Style
- Lodge Pole Pine Style
- White Pine Style
- Christmas tree

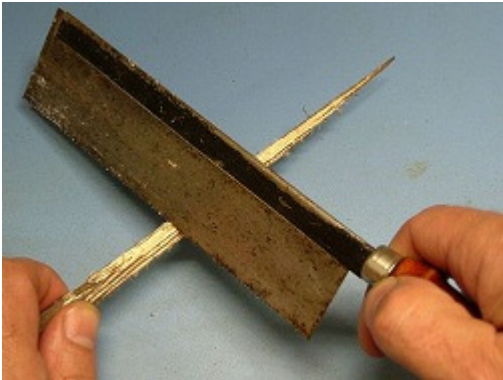
Tall Douglas Fir Style



Materials Required

- Balsa Wood
- Exacto Knife
- Dovetail Saw
- Flat Brown & Grey Spray Paint
- Floor Polishing Pad (Acklands #DSB42012)
- Spray Glue
- Ground Foam
- Scissors

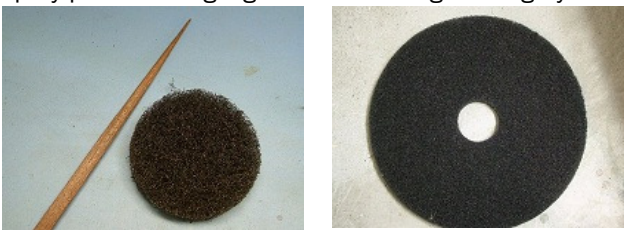
Shape Balsa with an exacto knife and scrape in bark lines with a dovetail saw:



Making the scrapes fairly deep will give this effect once painted:



Paint the tree with your favourite colour if flat brown spray paint and highlight with a dusting of flat gray:



Cut circular pieces of scrub pad. It's tough to cut so a good industrial pair of scissors helps. Pull apart the scrub pad with your fingers until it starts to resemble small branches. The thinner the better.



Skewer the scrub pad pieces with the trunk taking care to leave gaps. The pieces should also be wider towards the lower part of the tree.



When happy with the shape of the branches spray the tree with spray adhesive:





A dusting of Woodland Scenics fine turf and its ready to plant. A piece of piano wire pushed into the base of the tree will help in the planting process:



Lodge Pole Pine Style



Making the Lodge Pole Pine trees is similar to the method used for the taller Douglas Fir Style. The only difference is the trunk is made from barbecue skewers. A bag of 30 can be bought at the Dollar store. Bark is scraped into Skewers with almost the same final result.



The Lodge Pole Pine trees are quick and economical. This cluster only cost about \$2 when you add up all the materials used.



White Pine Style trees



Materials Required:

- Wire
- Wire cutters
- Manila Rope
- Drill
- Spray Glue
- Ground Foam
- Scissors





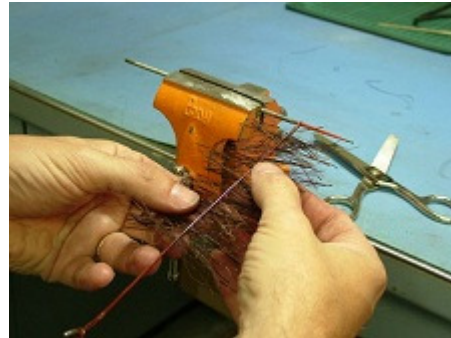
You can Dye the Manila rope brown or Spray paint it brown afte rit has been spun in the wire. The dye process is messy but the benefits are lower cost, less smell than spray paint and cooking it takes some of the twist out



Cut a length of wire and fold it in half. Slip the loop over a nail held in a vice. Run the wire between your fingers to remove any kinks along the wire. This will make the next step a little easier. Wrap loose ends around a hook drill:



Cut a clump of Manila rope about 2 to 3 inches long and stretch it out between the wires. It is important to pull the strands apart as best you can and to keep them from criss crossing each other. This will keep them from wrapping around each other during the twisting process. At this point you realize it was beneficial to straighten the wire before adding the strands of rope.



When your happy with the alignment of Manila strands pull back on the drill handle a little to keep the wire tight and put the drill in high gea. Spinning the drill fast will not give the strands a chance to fall out. Keep pulling back on the drill an spin until the wire breaks. This will ensure a good tight winding.



Cut the top of the wire and trim the tree with some scissors to the desired shape.





"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

Pull the strands down towards the bottom of the tree by running your fingers from top to bottom:



A liberal application of spray glue and the tree is ready for ground foam.



The finished product using Manila rope:



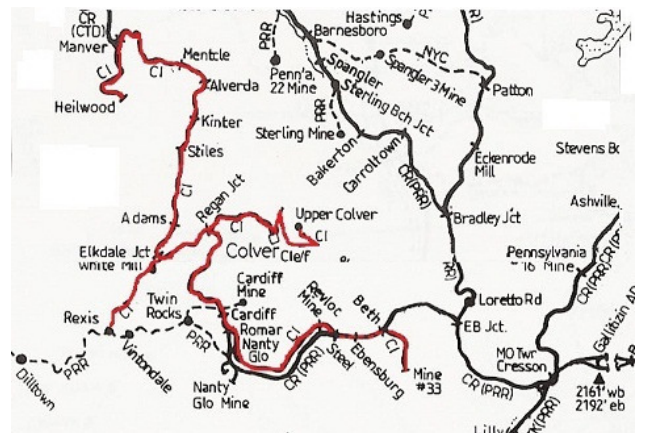
As mentioned there are also Christmas trees style trees on the Lyn Valley & North Western. The Christmas trees are made the same way but Sisal rope is used instead of Manila rope. Sisal is much stiffer.



James van Blitterswyk

CAMBRIA & INDIANA RAILROAD

De Cambria & Indiana Railroad (C&I) is onder de naam Blacklick & Yellow Creek Railroad (B&YC) in 1904 opgericht door de Vinton Lumber Company om hout te vervoeren in Indiana county, gelegen in het zuidwesten van Pennsylvania. Kort nadat de spoorlijn was voltooid werd steenkool in de directe nabijheid gevonden. De maatschappij werd dan ook voor \$100.000 gekocht door twee ondernemers die belangen hadden in de kolenmijnen in de counties Cambria en Indiana.



Oorspronkelijk was de B&YC slechts 10 mijl (16 km) lang maar als C&I groeide het spoornet uit tot 57 mijl (92 km). De C&I verbond 23 mijnen en sloot aan op de Pennsylvania Railroad, New York Central en de Buffalo, Rochester & Pittsburgh (vanaf 1932 onderdeel van Baltimore & Ohio). C&I verzorgde ook passagiersvervoer tussen 1914 en 1931. In de jaren dertig kreeg de C&I de naam "richest railroad in the country" door het hoogste rendement per mijl spoor in



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

die periode. Dit werd vooral veroorzaakt door de grote vloot aan hoppers die meer geld (door verhuur aan andere spoorwegmaatschappijen) opbrachten dan welke andere inkomsten dan ook. Door het teruglopen van het kolengebruik werden de inkomsten minder na de jaren veertig. In 1962 waren nog maar vier mijnen over die aansloten op het C&I-net.



Eén van de vele 50ton hoppers van Cambria & Indiana railroad.

Het tijt keerde toen Bethlehem, een onderdeel van BethEnergy, in 1963 "Mine 33" opende nabij Ebensburg (Cambria county), en Barnes & Tucker in 1965 vlakbij, in Stiles, ook een nieuwe mijn opende. Naast de bestaande vloot van SW9's en SW-1200's kocht de C&I dan ook vier nieuwe SW-1500's en later nog twee MP-15's. Daarmee was het voortbestaan van C&I voor langere tijd verzekerd.



De diesels van de Cambria & Indiana Railroad wachten op een vertreksein vanaf "Mine 33"

Toch eisten de natuur en economie gaandeweg hun tol in de jaren zeventig. In 1977 maakte een overstrooming een einde aan de één van de belangrijkste aansluitingen. Eind jaren zeventig en in de jaren tachtig is een aantal mijnen gesloten waaronder ook die van Barnes & Tucker. Alleen "Mine 33" bleef nog over.



Een SW1500 in Ebensburg, Pennsylvania, 1 juni 1991.

In de zomer van 1994 besloot Bethlehem om "Mine 33" te sluiten. Daarmee eindigde het voortbestaan van C&I en in 1995 verkocht zij dan ook bijna het gehele spoornet. De voormalige spoortracés veranderden in fiets- en voetpaden en staan nu bekend als de "Ghost Town Trail". De locs verdwenen naar andere spoordochters van Bethlehem. De laatste delen van C&I werden in 1998 verkocht.

In 2004 ontstonden plannen om de "Mine 33" te heropenen maar door de economische situatie is het daar tot op heden niet van gekomen.

Hans Sodenkamp

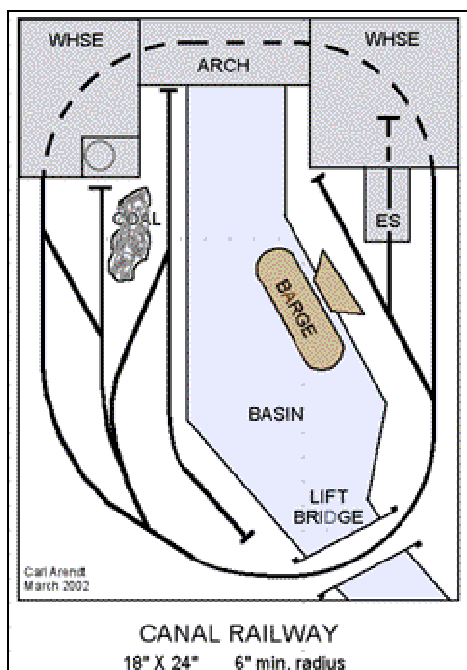


SITSEEEING

Natuurlijk willen we allemaal een grote modelbaan op zolder. Maar de ruimte laat ons nog wel eens in de steek. Daarom dit keer aandacht voor websites die zich richten op kleine modelbanen.

Als eerste de meest bekende site, namelijk die van (de onlangs overleden) Carl Arendt:

<http://www.carendt.com/index.html>



Ontwerp van Carl Arendt: de Canal Railway, voor schaal G_n15.

Ook op deze site staan wat leuke voorbeelden: <http://www.mini-things.com/>



Een modelbaan in N-schaal, 2x4 ft, door Fred Loosbrock.

Tot slot een site over T-trakmodules: <http://thomas.tuerke.net/on/mrr/?thread=-1594924890>



Module met Japans thema, Thomas M. Tuerke

Mathieu Hamelers

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

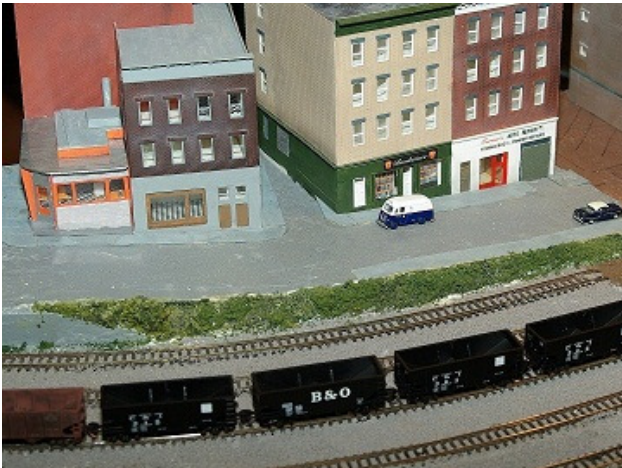
Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Ditmaal foto's van kolentreinen, die ook bij de PH&LF regelmatig rijden.



Een ONR-kolentrein passert in Kingstreetcurve een Rock Island mixed freight.



Een Virginian Trainmaster verlaat Tiny Town en trekt een kolentrein bestaande uit Chessie-hoppers.



Een lange kolentrein bestaande uit 50-ton hoppers staat gereed voor verdere doorreis.



Rock Island-hoppers op de Old Main Line.

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Lochem, 17 & 18 september.
- Eurospoor, 28 t/m 30 oktober.

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.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNtrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.



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

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen.

THE CABOOSE

Jaargang 10, nummertje 37. Het schiet al weer lekker op! Deze groep modelbouwers bestaat al weer bijna 10 jaar. Wie had ooit gedacht



dat een groepje van 4 enthousiaste Ami's zou uitgroeien tot een stabiele club van 12 tot 16 leden die al vele beurzen op haar naam heeft staan. Onderweg zijn er leden

afgevallen, maar altijd is er ook weer nieuwe aanwas. En opvallend is dat de gemiddelde leeftijd niet zo hoog is als gebruikelijk lijkt binnen onze hobby: we hebben volwassen leden van in de 20 tot achter in de 50. Kortom: alle generaties zijn mooi vertegenwoordigd!

Ook qua modules hebben we enig verloop gehad. Nou ja, ik kan beter zeggen: een flink verloop! Menig module is in de afvalbak verdwenen. Zelf noemen we dit fenomeen 'ShredderTrak': je bouwt een module, en voor deze goed en wel af is gooi je 'm weg en begin je aan iets nieuws. Vooral de Ntrakmodules belandden op de vuilnishoop, of lijden een kwijnend bestaan op zolders. In de praktijk bleek oNtrak een stuk handiger: niet alleen is een oNtrakmodule veel makkelijker te vervoeren, ook is zo'n module veel sneller van scenery te voorzien! Inmiddels hebben we een respectabel aantal modules waarmee we mooie en afwisselende presentaties kunnen bieden op beurzen.

Dit jaar is het aantal beurzen helaas niet zo groot. Een kleine afvaardiging in Hillegom, hopelijk een deelname aan Lochem, en als het mee zit een grote modulebaan op Eurospoor? Hoe dan ook, de komende 10 jaar zullen we ongetwijfeld weer flink doorbouwen!

Mathieu Hamelers