



"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001

# Nieuwsbrief

Jaargang 13 Nummer 47, Mei 2014

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Appalachian modules	1
Hogesnelheidstreinen in de USA?	3
RAIL-2014	4
Gebruik van hoorn en bel in de VS	6
Timesaver, reprise	7
Ntrak Convention Bournemouth 2014	9
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13

## The depot



Als wij als club ergens goed in zijn, dan is het wel in het afwijken van standaarden en normeringen. Ntrak, Ntrak-Light, oNetrak (1ft

breed), oNetrak (40cm breed), Twintrak, we maken het er niet overzichtelijker op. En dan komt ondergetekende nog eens aanzetten met de keukentafelvariant van modulebouw: t-trak.

In januari beleefde mijn t-trakbaantje 'Lunetta Central' zijn eerste openbare optreden. In een zaaltje in Zelhem was een Amerikaanse hoek ingericht waar de Lunetta Central samen met Cattle Bay van de W&S en een oNetrakbaan van de Achterhoekse leden stond opgesteld. Het baantje functioneerde prima, ondanks mijn gebrekkige kwaliteiten als timmerman en elektricien. En in mei was het de beurt aan de rest van de PH&LF om het baantje succesvol aan het werk te zien tijdens het klusweekend in Hoofddorp.

Moeten we nu de ondertitel van de PH&LF - 'The Ntrak Dutch Division' - wellicht eens aanpassen? Of wordt 'The Ntrak/oNetrak/Twintrak/T-trak Dutch Division' misschien toch iets te lang? Hoe dan ook, ik ben erg benieuwd wat de volgende modulemaat wordt die een van ons ongetwijfeld gaat bedenken. ☺

Mathieu Hamelers

## Appalachian modules

Hoewel ik aanvankelijk helemaal niet van plan was om aan Rail 2014 met de PH&LF deel te nemen begon het toch te kriebelen toen ik zag dat Hans met nieuwe modules bezig was. Aangewakkerd door het gekozen thema van Hans - een kolenmijn in de Appalachian Mountains - begonnen er plannen bij mij te broeden. Ik wilde eigenlijk al een tijdje weer iets helemaal nieuws maken en gezien de aankomende beurs Rail 2014 besloot ik om weer twee TwinTrak-modules te gaan maken die op de modules van Hans konden aansluiten. Ik wilde graag iets met een brug en aangezien Hans nog de door hem zelf gemaakte bruggen had liggen van de voormalige Ntrak Cuyahoga-modules vroeg ik hem of ik deze kon gebruiken. In plaats van naast elkaar kon ik deze nu achter elkaar voor het dubbelspoor gebruiken. Aangezien het aantal zuivere trajectmodules binnen de club gering is wilde ik deze als pure trajectmodules maken. In combinatie met de modules van Hans en de twee overgangsmoedules die ik al heb om van oNetrak naar TwinTrak te gaan, krijg je zo een aardige lengte aan passeer-/inhaalpoor.



Het ontwerp was snel gemaakt en eind november 2013 heb ik het hout gehaald. Ik wilde afstappen van twee kaarsrechte sporen en wilde tevens wat meer hoogteverschil op de modules zodat het er nog wat interessanter uit ging zien. Na een aarzelende start van de bouw ging het vanaf begin januari 2014 met nog acht weken te gaan naar Rail 2014 snel. Het project heb ik overigens bewust stil gehouden binnen de club om de andere leden te verrassen tijdens Rail 2014.



Ik heb gelijk wat nieuwe dingen. Zo is de achtergrondplaat één geheel met de modules en dus niet demontabel. Dit zorgt voor een wat strakker geheel als de bakken naast elkaar staan. Tevens heb ik de gipsrotsen - gemaakt met de Woodland Scenics gietvormen - ditmaal met een drybrush-techniek geschilderd. Verder voor de rivier een eerste laag aangebracht met Woodland Scenics water. Er moeten nog één tot twee lagen op en daarna nog wat effecten met Woodland Water Effects. Prima spul, alleen niet te dik per laag aanbrengen, 3mm per keer.

Aangezien ik het effect van de grasvezels met een Grasmaster erg mooi vind, heb ik dit nu ook met veel tevredenheid toegepast op de modules.



De pijler en landhoofden zijn scratchbuilt uit het bekende styreen en om een betoneffect te krijgen heb ik gewone plamuur gebruikt dat in een dun laagje er op is aangebracht. Dit uiteraard in een passende kleur geverfd en enigszins gewetereerd.



In een periode van acht weken heb ik met veel lol aan de modules gewerkt en waren deze zonder noemenswaardige deadline-stress zo goed als af voor Rail 2014. Belangrijkste wat er nog moet gebeuren op de modules is het aanbrengen van een bos aan de achterzijde en nog wat bomen aan de voorzijde. Tevens dient de rivier dus nog van wat water en de watereffecten te worden voorzien. Als laatste wil ik, tegen de clubkleur in, de zijkanten voorzien van een grijze verf.

Maar ik wil nu eerst weer langzaam verder gaan met het al jaren in beslag nemende project New Eastbrook... Binnenkort maar wat Tortoise wisselaandrijvingen gaan aanschaffen en aanbrengen en daarna nog lekker wat gebouwen scratchbuilden ☺

*Lars-Erik Sodenkamp*



## Hogesnelheidstreinen in de USA?

Na een vakantie in Japan, vroeg ik mij af hoe lang ik zou moeten wachten voordat we de Amerikaanse versie van de Japanse Shinkansen (hogesnelheidstrein) op onze baan zouden kunnen laten rijden, zonder te vloeken in de kerk. Ik ben er pas over gaan lezen toen ik terug kwam uit Japan met een N-schaal model van de N700-serie van Japan Railways (JR), gemaakt door Tomix (die firma van de railreinigingswagen). Ooit hadden we in Leiden op de beurs al een bullit-trein van Kato rijden op onze Ntrak-baan. De eigenaar (lid van Nedtrak) was laaiend enthousiast en onze stand werd druk bezocht vanwege het zoevende geluid dat de trein produceerde. Het ging steeds harder, totdat de Kato Shinkansen de 250-300 km/uur haalde zonder uit de bocht te vliegen. Onze goederentreinen van 100 wagons haalden amper de 80 km/u.

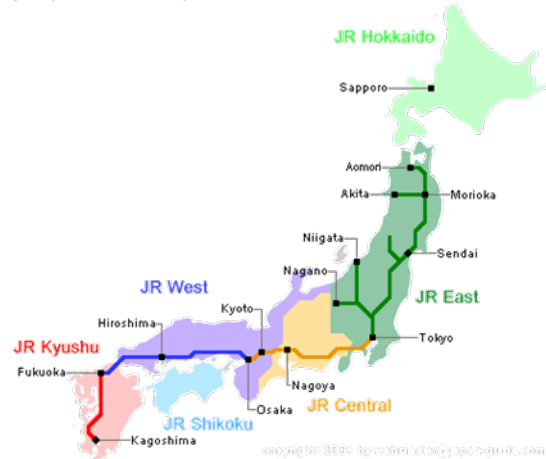
### N700-serie

We hebben op vakantie in Japan het traject tussen Tokio en Fukuoka afgelegd, opgeknipt in 6 stukken. De Shinkansen rijdt daarbij op zijn eigen sporen (1435 mm) over viaducten en door lange tunnels, los van het gewone passagiers- en goederennetwerk, dat op veel plaatsen nog smalspoor (1067 mm) is. Voor onze bestemming stapten we bij de grotere plaatsen over op het lokale netwerk, dat meestal niet van JR is. De N700 serie, die meestal samengesteld is uit 8 of 16 rijtuigen, was vaak de trein die ons met 260 km/u naar de volgende bestemming reed.



Al met al een reis met vele uren comfortabel in het OV. Het werkt in Japan erg efficiënt, punctueel en is brandschoon. Je komt alleen met een kaartje op het spoor. De winter was af en toe wel spelbreker, want Tokio zag voor het eerst sneeuw in 60 jaar. Het bleek dat vooral de regionale en lokale treinen hierdoor gehinderd werden.

Om nog wat kentallen over Japan te geven: het hele netwerk van Shinkansen-trajecten ligt nu rond de 2400 km. En Hokkaido in het noorden wordt komende jaren ook gekoppeld. Het netwerk werkt met 25000 volt wisselspanning in tegenstelling tot de bestaande smalspoortreinen die op 1500 gelijkstroom rijden.



Begin	Eind	Lengte	Operator	Open
Tokyo	Shin-Osaka	515.4 km	JR Central	1964
Shin-Osaka	Hakata	553.7 km	JR West	1972–1975
Tokyo	Shin-Aomori	674.9 km	JR East	1982–2010
Ōmiya	Niigata	269.5 km	JR East	1982
Takasaki	Nagano	117.4 km	JR East	1997
Hakata	Kagoshima-Chūō	256.8 km	JR Kyushu	2004–2011

### Amerikaanse plannen

Toen in de zestiger jaren in Japan de eerste Shinkansen gingen rijden had de regering in de Verenigde Staten ook plannen voor de oostkust. Het is echter bij testritten op bestaand spoor gebleven. Pas in 2009 werden de plannen voor het hele land uitgerold in de zogenaamde American Recovery and Reinvestment Act van 2009. De hogesnelheid netwerken in Japan, Frankrijk en Duitsland stonden hierbij model. De meest-belovende lijnen zijn die tussen de steden Washington DC en Boston aan de oostkust en de grote steden in California.

De Acela Express (een kantelbaktrein) van Amtrak, met een top van 240 km/u, is het huidige antwoord om snel te rijden over het bestaande spoor, dat echter ook gebruikt wordt door andere treinen. Bij de snelste rit in 2013 over het traject Washington



DC naar Boston (454 miles) haalde de trein een gemiddelde snelheid van 110 km/uur. Om echt snel te rijden moet men dus overstappen op de aanleg van aparte lijnen, net als in Japan en Frankrijk.



Naast het probleem om een geschikt traject te ontwerpen, is men ook bezig om het rijdend materieel te selecteren. Men gaat hierbij uit van bestaand materieel in Europa en Japan, die per trein zo'n 1300 passagiers kunnen vervoeren. Naast de techniek van de N700-serie wordt ook gekeken naar de 500-serie Shinkansen. Bijgevoegd een foto die gemaakt is op het station van Hiroshima.



#### Californië

De staat California loopt qua planning voor op andere projecten, en de organisatie die het project leidt streeft ernaar om een traject van 100-500 miles aan te leggen. Het traject San Francisco Bay tot aan Los Angeles zal als eerste aangelegd worden. Uitbreidingen naar San Diego en Sacramento volgen dan later. Hoewel de plannen steeds aangepast worden zal een eerste stukje van dit traject pas in 2020 gereed zijn. Voor het gehele traject denkt men aan 2029. Kortom: we moeten als PHLF nog even wachten met onze USA-versie

van de Shinkansen. Maar het logo voor ons PHLF-shirt is er al wel.



Tjark van Heuvel

#### RAIL-2014

Tijdens 'NMF 25 jaar' vorig jaar september in Den Haag kreeg ik een inschrijfformulier in handen voor deelname aan RAIL 2014. Tja, wat doe je dan? Even informeren of er belangstelling voor is. Al spoedig ontving ik van verschillende kanten instemmende reacties.

Begin november het formulier ingevuld en toegezonden na inventarisatie van de deelnemende modules. De insteek was om vooral ook met andere of nieuwe modules te komen die niet te zien waren op de vorige editie van RAIL.



De modules zijn klaar voor transport naar RAIL 2014.

Zo bracht de deelname aan RAIL mijn "Barnesboro" project in een stroomversnelling. Het plan voor deze modules is al oud en ontstond eigenlijk vrij snel na de sloop van de "Barnesboro" N-trak hoekmodules in maart 2008 (!). Maar ik was niet de enige voor wie RAIL aanleiding was om met iets nieuws te komen. Ferry was bezig met nieuwe modules, de Dude was al druk bezig met zijn "Fargo" en de nieuwe modules "Popeys tribute".



Wim en Susan waren druk met "Cattle Bay" in de weer, alleen waren deze modules voorbestemd voor Ontrax.

Johan had in de nieuwsbrief al een tipje van de sluier opgelicht van zijn bouwwerkzaamheden aan "Keybridge" en Peter Martijn had laten weten bezig te zijn met "Fraser River 2.0". De vorige versie was helaas door waterschade onherstelbaar beschadigd.



Tot mijn grote verbazing werd Lars-Erik ook aangestoken door het nieuwbouwvirus hetgeen elders in deze nieuwsbrief te lezen is. Opmerkelijk is ook de uitbreiding en verbouwing die Northland heeft ondergaan. Ondertussen zaten de Draai en de gebroeders Starmans ook niet stil. Tinytown had blijkbaar een bezoek gebracht aan een tuincentrum (Oosteinde ;- ) ? waardoor het geheel een groen uiterlijk heeft gekregen terwijl Shamokin voorzien was van een draaischijf en locloods.



Kortom, bijna alles werd nieuw of was op z'n minst veranderd. Helaas kwamen er begin dit jaar toch

enkele donkere wolken aan de horizon. Ferry bleek geen vrij te kunnen nemen en moest zich daarom helaas afmelden. Vervolgens bleek ook de Dude af te zien van deelname. Door zijn grote module-inbreng was dat wel vervelend omdat ik wel al aan de RAIL-organisatie had laten weten hoeveel ruimte we nodig hadden.

Gelukkig had ik van Lars de toezegging dat in geval van nood zijn "Meesville" beschikbaar was. Dit "plan-B" had ik ook al bedacht, samen met mijn oude "E-line Jct" modules als alternatief mocht mijn "Barnesboro" module niet op tijd klaar zijn. Zover is het niet gekomen. Dat kwam mede omdat ik mijn voortgang aan de modules regelmatig deelde met Lars en Rob. Dat deden zij ook met mij waardoor we elkaar stimuleerden om vooral door te blijven bouwen.



Donderdagmiddag 20 februari was het dan zover en konden we eindelijk onze modulebaan opzetten. Peter Martijn meldde mij een week eerder nog wel dat zijn "Fraser River 2.0" niet op tijd gereed zou zijn. Als alternatief heeft hij in drie (!) dagen twee oude modulebakken voorzien van rails en landschap.



Al vrij snel stonden de eerste modules op hun plek. Een kleine teleurstelling was wel de spoorspatting op Lars zijn nieuwe module. Na wat heen en weer stellen werd dat probleem ook opgelost. Ook mijn modules waren niet helemaal perfect. Het bleek dat ik de stekkers verwisseld had maar dat was gelukkig snel te verhelpen. Het wachten was nog op de laatste deelnemer Johan, jarige Johan zou later blijken. Aan het begin van de avond stond dan toch de hele baan met toch al gauw een rijlengte van zo'n 30 meter.



Afgezien van enkele spoorwerkzaamheden heeft de baan probleemloos gewerkt. Natuurlijk waren er wel af en toe storingen als gevolg van wissels die niet op tijd zijn omgelegd. Al met al is RAIL 2014 bijzonder succesvol verlopen en heeft weer heel wat filmmateriaal opgeleverd, zie <https://www.youtube.com/watch?v=i3PDHVyhr-E&list=UUw2cS2lysYfs2ax2iEc8qFA>

Hans Sodenkamp

## Gebruik van hoorn en bel in de VS

Het aantal locs met geluid neemt steeds grotere vormen aan op de modelbaan. Behalve de motorgeluiden is er ook de mogelijkheid om een bel aan te zetten en de hoorn te gebruiken. Tijdens de beurs RRC in Leiden werd dit dan ook veel gedaan.

Er zijn voor het gebruik duidelijke regels in het grootspoor opgesteld die wij in het klein natuurlijk dan ook moeten gaan aanhouden. Hierbij de regels waarbij ( o ) een kort hoornsignaal aangeeft terwijl een ( --- ) een lang hoornsignaal aangeeft.

De hoorn moet als volgt gebruikt worden:

- Als de trein stopt en de remmen worden vastgezet ( --- )
- Als de remmen worden losgelaten en de lok op het punt staat verder te gaan ( --- --- )
- Om een signaal te geven waarvoor geen andere wijze is aangegeven ( o o )
- Als de trein stopt en wil omschakelen naar het achteruitrijden. Bevestiging van een handsignaal om achteruit te kunnen rijden ( o o o )
- Om te vragen een signaal te geven of te herhalen indien deze niet is begrepen ( o o o o )
- Bij het naderen van een spoorwegovergang ( --- --- o --- )
- Bij het naderen van mensen of materieel op of naast het spoor ( --- o )
- Als personen of dieren zich op het spoor bevinden (korte elkaar opvolgende signalen geven).
- Als er een noodgeval is (b.v. een ontsporing) (korte elkaar opvolgende signalen geven).

De bel moet in de volgende gevallen gebruikt worden:

- Voordat de trein zich in beweging zet, behalve bij korte stop en startmomenten bij rangeren.
- Bij het naderen van mensen of materieel op of naast het spoor.
- Bij het naderen van een spoorwegovergang.
- Wanneer de machinist (engineer) dit noodzakelijk acht.

Bronnen

- (U.S.) General Code of Operating Rules (GCOR), zesde editie



- <http://www.engine-driver.com/article/show/1018/when-to-use-your-horn-and-bell>

Lars-Erik Sodenkamp

## Timesaver, reprise

Omdat ik het gebeuren rond de PH&LF voorlopig op een laag pitje heb gezet, - reden bekend, doch dit terzijde- wil het niet zeggen dat de liefde voor het modelspoor eveneens bekoeld is. Far from that!

Zoals bekend ben ik reeds in het bezit van een timesaverbakje (zie de oudere nieuwsbrieven) in N-schaal, maar daar kleven wat mij betreft een paar nadelen aan. Ten eerste: ik gebruik oude vooroorlogse ROCO elektrische wissels en Atlas- en LifeLike-wagons lopen daar niet echt soepel doorheen.



Allan Fenton, Joe Cain, Earle Flaws, and Darrel Harbin try out the Snap-Track Timesaver.

Van Martien heb ik andere wielen gekregen met een zogeheten Europese flens, maar ondanks dat bleef het probleem zich voordoen. Europees materieel: geen enkel probleem, waggelt er goed doorheen. Maar de wagons e.d. van Amerikaanse makelij, een doffe ellende! Of het nou komt doordat ze lichter zijn, hoger en dus onstabiel, wie het weet mag het zeggen. Anyway, het werkt dus niet. Maar het is mij een brug te ver om op een USA layout met 'Sjerman zugs' te gaan rijden.

En de tweede reden: mijn ogen worden er niet beter op. Om u een indruk te geven: ik heb hele verhalen tegen een schemerlamp gehouden omdat

ik dacht dat het mijn liefvallige echtgenote was die aandachtig luisterde. Naderhand had ik beter moeten weten, want de lamp zei niets terug, en dan kennen jullie mijn vrouw niet!

Het gedoe om een wagon weer back on his wheels in de rails te zetten gaat dus ontzettend irriteren, zeker als je zo'n kleine ruimte tot je beschikking hebt. Op beurzen e.d. is het geen probleem, veel en lange railvlakken, een opzethulpje binnen handbereik en als dat niet ging, dan is altijd vriend Hanzi Starmans wel in de buurt om de wagons weer netjes en georganiseerd op de rails te plempen. Maar thuis loopt Hanzi niet rond ☹ En om hem nou elke keer vanuit Delft (en terug) te laten rijden als er weer eens een ontsporing optreedt, geen optie! Dus wat te doen?



## Timesaver in HO

Nu heb ik in een vlaag van verstandsverbijstering jaren geleden, terwijl ik met Thieu over een beurs slenterde, wat wagons in HO gekocht nadat we ons hadden staan vergapen aan een klein maar prachtig US baantje in HO. ' Zouden wij ook iets mee moeten doen', althans dat riepen we toen in koor. Niets meer mee gedaan. Until now. Nu had ik al een rangeerlokje liggen, een S-12 van Athearn, plus de op die beurs aangeschafte wagons (reefer en een paar boxcars).

En die dingen lagen stof te vergaren op zolder. Het leek me nu wel handig om er iets mee te doen. Dus ontstond medio maart bij mij het idee om ook een timesaver baan te maken in HO, naar het oorspronkelijke model van John Allen. Dus surfen over het net en uiteindelijk het originele plan uit de jaren 70 gevonden. En aan de slag gegaan.



En dat viel niet mee, want je zit aan bepaalde maten vast. De huidige nieuwe generatie ROCO wissels, in Amerika verkocht door Atlas onder hun eigen naam, zijn te lang, bijna 23 cm en daar kom je niet mee weg omdat de maat van de bakken vastligt (de totale lengte van de drie bakjes is 1,74 m). Ik heb, om het handelbaar te maken, ook drie gelijkmatige bakjes gemaakt, die te stapelen zijn en op elkaar in de koffer van de N timesaver-module passen.

Hoe ik dan ook heb gepast en gemeten, als ik de bakmaten van John zou aanhouden zou het nooit passen. Ik had kortere wissels nodig en uiteindelijk bleek dat alleen de kortste wissels van PECO (code 75) can do the job. And to be honest, dat is wat John Allen eigenlijk ook gedaan heeft, de kleine wissels uit een beginset gebruikt. Anyway, alles past dus en ik kan nu kiezen, of de N of de H0 bakjes meenemen, met dit verschil: op de H0 staat/past geen scenery. Drie losse bakjes dus, van elk 58 cm lengte, gekoppeld op de manier waarop de modules (correctie: mijn oude modules) aan elkaar gezet werden, met vleugmoertjes en boutjes. Indeed, 'werden', want zoals bekend bezit ik die niet meer. Maar ik dwaal even af...



Waar was ik gebleven? Om helemaal zeker te zijn van mijn zaak en foutjes uit te sluiten heb ik contact gezocht met Norman Morgan (zie link: <http://www.youtube.com/watch?v=lmd8Cn6RrEc>) die een soortgelijk bakje heeft gemaakt. Enig verschil tussen zijn bakjes en de mijne: ik gebruik elektrische koppelingen en mijn aandrijvingen (wissels en ontkoppelaars) zitten onder de baan.

## Ontkoppelen

Wat betreft het ontkoppelen: met magneten werkt niet, al geloven de Yanks van wel. Zeker als je met een timer gaat werken en de timesaver op tijd moet afwerken. Dan kan geklooi met magneetkoppelingen je net de das om doen. Daar heb ik dus wat anders op verzonnen, namelijk de kortkoppelaars van REPA. Voordeel van deze ontkoppelaars is dat ze naderhand, als je baan klaar is, ingebouwd kunnen worden en buiten een klein blokje dat omhoog komt zie je er verder niets van. Vergelijk dat eens met die spuuglelijke ontkoppelaar van ROCO of Fleischmann, die halve toiletrollen, gespoten in het zwart, brrr.. En de wagon wordt slechts een klein stukje naar achter bewogen, circa 5 tot 8 mm. Perfect dus. De wissels zelf worden aangedreven met SEEPS, die op hun beurt later weer d.m.v. mijn Digitrax Zephyr of mijn Intellibox bediend kunnen worden.



Het enige dat ik nog moet doen is de MT-koppelingen van de loc en wagons afhalen en daarvoor NEM-kortkoppelingen van ROCO of Fleischmann op zetten. Dan gaat het koppelen ook automatisch net als het schakelen van de wissels. Want met dit bakje hoef ik met niemand rekening te houden, want voor zover ik weet zijn er weinig tot geen H0 ridders en als ze er al zijn dan rijdt men met big diesels en geen switchers. Als dit gebeurd is, het omwisselen van de koppelingen, kan ik van de zomer heerlijk in de tuin met mijn H0-bakje rangeren. En bijkomend voordeel: ik hoef mijn leesbril niet meer op, want een wagon in deze schaal op de baan zetten, dat gaat dan fluitend. En om dan met een cliffhanger te eindigen: omdat ik toch met mijn grote locs wil rijden ga ik op zolder





weer een flinke layout maken, maar daarover verhaal ik wel in een latere newsletter. For now, keep on pulling those trains!

*Dude*

## Ntrak Convention Bournemouth 2014

Uw strenge (doch rechtvaardige) redacteur ☺ heeft mij aardig achter de voddën aangezetten om toch maar een stukje te schrijven over de Ntrak convention in Bournemouth dit jaar. Ik moest er echt even voor gaan zitten, maar hier is het dan toch.

Op 6 maart van dit jaar was het weer zo ver. Voor Hans en mijzelf begon het al weer aardig een traditie te worden, een 3-daagse bijeenkomst in het Trouville hotel in Bournemouth. En ook het feit dat de convention samenvalt met Ontraxs in Utrecht lijkt een traditie te worden. Met name voor Hans betekent dat keuzes maken. Net zoals vorig jaar betekende dat dit jaar wel helpen bij de opbouw voor Ontraxs, maar daarna zo snel mogelijk op weg naar de UK.

Niet gebruikelijk was het feit, dat we dit jaar niet met zijn tweeën gingen, maar met zijn drieën. Naast mijn Hans had ook Hans Sodenkamp (in het vervolg Wiki genaamd om het onderscheid te kunnen maken) aangegeven mee te willen naar de convention. Ik had dan ook van te voren een extra kamer geboekt en een extra hut op de boot.

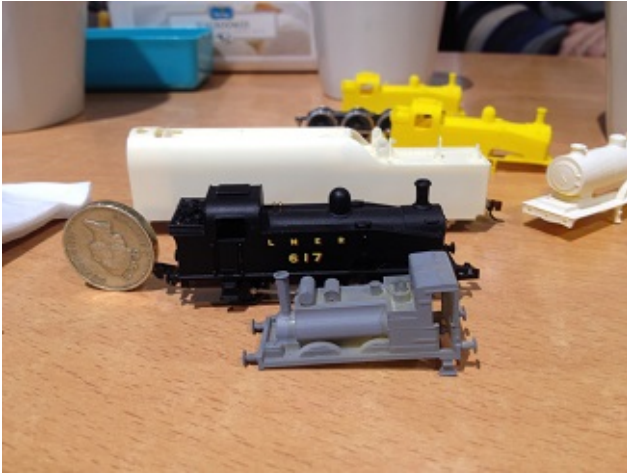
Zoals gezegd, donderdag 6 maart was het eindelijk zover. Om 6 uur eerst even Wiki ophalen in Hoofddorp, want Hans was immers nog aan het opbouwen. Vanuit Hoofddorp via Soest (waar Hans opgehaald werd) naar de boot in Hoek van Holland gereden. Spullen in de hut gooien en daarna nog snel even een hapje eten in het restaurant. In echte Plef-traditie natuurlijk even een foto gemaakt van het eten. Volgende keer alleen nog wel een foto maken voordat het op is :-)



Na het eten zijn we nog op het dek gegaan om het vertrek te bekijken. Daarna was het bedtijd. De veerdienst naar Harwich is op zich een hele prettige dienst, maar je wordt wel op een onmenselijke tijd (5.30) gewekt. Om 6.30 wordt je immers van de boot gegooid.

Eerste stop op weg naar Bournemouth was de South Mimms verzorgingsplaats langs de M25. Het begint onderhand ook een traditie te worden, dat we onderweg even afspreken met een goede bekende van Hans, namelijk met Steven da Costa. Steven is namelijk bezig met het ontwikkelen van N schaal modellen voor de Engelse markt. Hij doet dit via 3D software en printen. Voor dat doel heeft hij zelfs een 3D printer aangeschaft en liet enkele van zijn testsamples zien. Toch wel leuk om te zien hoe dat uit een printer komt. Maar de resultaten zijn wel heel interessant.





Overigens is de T1 tender niet geprint, maar is in resin gegoten. Het verschil met de Engelse locjes is wel heel leuk. Na South Mimms zijn we in één ruk doorgereden naar Bournemouth waar we om ca. 13 uur aan kwamen. Omdat het hotel op een stevige helling ligt, moesten bij aankomst vanaf de parkeerplaats een verdiepingen omhoog om naar de receptie te gaan. Vol goede moed stapten we met zijn drieën in de lift, waarna we al snel tot de conclusie kwamen, dat dat niet zo'n geweldig idee was. Het resultaat was namelijk, dat we vast zaten en door de medewerkers van het hotel verlost moesten worden. Later zagen we op de buitenkant, dat de lift eigenlijk alleen geschikt was voor 2 personen of 1 persoon met bagage. Slik.

Goed, na deze "valse" start konden we eindelijk naar de zaal met de layouts gaan. Eerst werd je natuurlijk langs Neal Carnaby van Neal's N Gauging geleid om van je ponden af te komen. Daarna kwam je in de grote zaal met de layouts van de lokale Ntrak groep en de Black Diamonds uit de Midlands.

De baan van de lokale Ntrak groep is een echte, misschien ouderwetse, Ntrak baan met 3 hoofdsporen. Twee van de hoofdsporen rijden onder DCC en de 3e is analoog. De baan heeft de laatste jaren weinig updates ondergaan en ziet er misschien op sommige punten wat stoffig uit, maar de scenery ziet er voor de rest goed uit en is erg fotogeniek. En, voor Hans en mijzelf nog belangrijke, de baan rijdt erg goed. Al ons materieel rijdt zonder problemen over deze baan.



De Black Diamonds-baan is meer aan verandering onderhevig en is door het ontbreken van de achtergrond wat minder fotogeniek, maar ook deze baan rijdt over het algemeen (ondanks een kleine verzakking in een van de bakken) probleemloos.



We konden het dan ook niet laten om even goed uit te pakken. Op de foto's zijn een aantal van onze favorieten te zien:



*De centipedes in actie*



Een NYC Mohawk

Traditie op de convention is het avondeten op vrijdag- en zaterdagavond (met natuurlijk de borrel vooraf). Het eten is gewoon gezellig en voor Britse begrippen gewoon goed. Na afloop natuurlijk wel weer even "spelen" met de treinen onder het genot van een drank(je).

Een andere traditie is natuurlijk de raffle op zaterdagmiddag waar een aantal leuke prijzen gewonnen kunnen worden. Geen prijzen voor Wiki en mijzelf, maar Hans maakte dit zonder enig probleem goed. Zijn nummers werden wel 4 keer getrokken. Het resulteerde uiteindelijk ook voor Wiki nog in een prijsje.

Op zaterdagmiddag was er ook nog even tijd om naar de tentoonstelling van de Bearwood groep te gaan. Helaas allemaal "Horribly Oversized" maar toch even leuk. Zie ook <https://www.youtube.com/watch?v=753nmd08m1k> En natuurlijk weer met kenmerkende Plef-foto, wachtende bij de Fish & Chips.



Zoals ik al eerder aangaf, was bij de ingang van de zaal de mogelijkheid om van je ponden af te komen. Dat lukte ook op afstand. Via foto's en Facebook werden de orders vanuit de Plef voor Neal doorgegeven. Als klap op de vuurpijl werd op dat moment ook net bekend, dat Broadway Limited eindelijk met wat N-schaal materieel af gaat komen (ten minste dat hopen we). Dit betekende dan ook, dat Neal bijna gek werd van alle orders die geplaatst werden. De Plef orders heb ik voor mezelf maar even op een lijstje gezet, dan weet ik tenminste nog wat er besteld is.

Na nog een ochtend rijden werd op zondagmiddag alles afgebroken. Op die manier kwam er een eind aan een prachtig weekend.



Voor ons betekende dit nog niet direct het vertrek. Om niet te hoeven haasten hadden we ook nog de maandag erbij genomen. De zondagmiddag werd dan ook (mede door het mooie weer) gebruikt om Bournemouth te verkennen. Vanwege een onwillige knie bleef ondergetekende in het hotel, maar de foto spreekt voor zichzelf.



Op maandag hebben we de auto weer gepakt voor de terugtocht via Calais. Nadat we Wiki in Hoofddorp weer afgezet hadden, waren we rond half negen weer terug in Soest. Zoals gebruikelijk was het voor ons weer een heel gezellig en geslaagd weekend. En wat vond Wiki er van? Ik denk, dat hij dat zelf maar moet invullen, maar als ik onderstaande foto zie, dan denk ik dat hij ook wel aan zijn trekken is gekomen ☺



Marc Starmans

## The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Jamboree, Merzig, Duitsland 19 t/m 22 juni.

## 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. 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 oNtrak-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: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en



waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

## The caboose

Sommige modules bestaan al lang binnen de club. Binnen de PH&LF loopt dan zo'n module de kans



om te eindigen als "Shredder track" doordat deze in weg staat en er nieuwe

ideeën bestaan over modules.

Toch kan het ook anders. Ik las onlangs in het mei-nummer van de "Model Railroad Hobbyist Magazine" over de "Logansport & Indiana Northern". Aan het eind van het artikel geeft de bouwer, Tom Johnson, een tip. Hij zorgt dat zijn modelbaan boeiend blijft door op zijn baan regelmatig kleine aanpassingen aan te brengen. Hij schroomt daarbij niet om bijvoorbeeld een spoor op te breken of te verplaatsen waardoor de modelbaan nooit verveelt.

*Hans Sodenkamp*