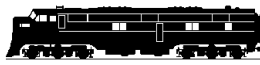
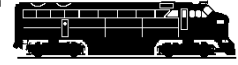




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# Nieuwsbrief



Jaargang 14 Nummer 50, April 2015

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Keuzes, keuzes, keuzes...	1
Deel 1: Beter goed gejat dan slecht verzonnen	3
Zinkrot - De pest voor je loc...	3
Deel 2: De bouw van mijn carfloat	5
Big layout	9
De PH&LF-fotogalerij	10
Zelhem 2015	10
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13

## The depot



Momenteel staat modelspoor bij mij thuis op een laag pitje wegens een verbouwing aan de woonkamer. Toch heb ik kans gezien om al te

starten met werkzaamheden aan één van de modules die in oktober mee gaat naar de beurs in Derby, Engeland. Daardoor hoop ik ruim op tijd de module gereed te hebben. Waarschijnlijk kan ik in de volgende PH&LF nieuwsbrief daar meer over melden.

Dat brengt mij meteen op deze PH&LF nieuwsbrief, alweer het 50ste nummer. Lars Erik is met deze nieuwsbrieven begonnen in maart 2002.

Achtergrond was vooral om het drukke mailverkeer over allerlei zaken terug te dringen of zoals hij zelf toen al schreef: "Maar het leukste van elkaar minder mailen vind ik de mogelijke verrassingen en openbaringen die dan op de bijeenkomsten naar voren komen en te zien zijn!". Verder schrijft hij dan "Om toch samenvattend een ieder op de hoogte houden dus nu deze nieuwsbrief".

Ik hoop daarom dat deze 50ste nieuwsbrief wederom aan dat criterium voldoet en voer is voor meer.

Hans Sodenkamp

## Keuzes, keuzes, keuzes...

Toen ik nog in Utrecht woonde, was het redelijk simpel: ik had weinig ruimte, dus een vaste modelbaan en heel veel modules behoorden niet echt tot de mogelijkheden. Ik heb wel wat pogingen gedaan om een modelbaan te bouwen, maar de hoeveelheid compromissen die ik moest sluiten was te groot, evenals de hoeveelheid stof die op de banen neerwarrelde. Qua modules zat ik dan weer met het probleem van de opbergruimte: waar moest ik in hemelsnaam al die bakken laten??? Het had natuurlijk de voorkeur om alles veilig en stofvrij in kasten op te bergen, maar er was niet genoeg m<sup>3</sup> kastruimte om alles in kwijt te kunnen. Vandaar dat menig module in de shredder (officieel bekend als *Afvalscheidingsstation Lunetten*) is terechtgekomen.

Nu woon ik een kleine 20 kilometer zuidelijker. Ons nieuwe huis is niet alleen ruimer, maar het heeft ook - jawel - een hobbykamer! Enig minpuntje is dat ik die kamer moet delen met de hobby van mevrouw Hamelers. Ik heb dus geen volledige beschikking over elke vierkante centimeter. Dat betekent dus dat ik toch weer keuzes moet maken. Welke dat zijn geworden? Dat lees je hieronder.

## T-trak

Afgelopen anderhalf jaar heb ik een T-trakbaantje gebouwd, bestaande uit vier rechte modules en vier hoekmodules. Samen vormen ze een



traditioneel ovaaltje. Deze modules heb ik verhuisd naar onze nieuwe zolder waar ze redelijk veilig en stofvrij liggen opgeslagen, wel zo prettig met twee eigenwijze, verharende katers in huis.

In Utrecht was ik al begonnen aan twee nieuwe bakjes die samen een Midwest-thema zouden uitbeelden. Ik had de

bakjes alvast in elkaar getimmerd en ik was gestart



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

met een scratchbuilt stationnetje. Het leek dus logisch om hier in Culemborg mee verder te gaan.....

### **oNtrak**

Tijdens een verhuizing kom je nogal eens wat tegen. Zo trof ik in een doos een aantal gebouwtjes aan die afkomstig waren van de 270cm lange moduleset The Old Main Line. Ik had deze modules wegens ruimtegebrek afgebroken, maar gelukkig had ik de mooie zelfbouwhuisjes wel bewaard. Je weet immers maar nooit. Bovendien is het ontzettend zonde om weg te gooien. Bij het 'herontdekken' van deze gebouwtjes kreeg ik opeens het idee om een nieuwe oNtrak-module te gaan bouwen met wederom de Old Main als thema. Dat wordt dan wel een beetje passen en meten, want met 90cm wordt-ie beduidend korter dan de vorige versie. Maar de sfeer van de oude spoorlijn en de regio Maryland kan ik er vast wel op kwijt!



*Straatje op mijn voormalige moduleset The Old Main Line. Alle huisjes zijn bewaard gebleven!*

Ook kreeg ik opeens een idee over mijn Midwest-plannen. In plaats van een setje T-trakmodules aan dit thema te wijden, leek het me beter om alles op één oNtrak-module uit te gaan beelden. De ingeplande rivier kwam dan wel te vervallen en het stadje zou ook wat kleiner worden, maar ach, dat scheelt weer een hoop scenery bouwen, nietwaar? En een nieuwe Midwest-module sluit perfect aan op mijn andere twee Midwestbakkies, Lunetta River en Wamego Plains. Te samen zijn ze goed voor 240cm rijlengte!



*Depot van de Rock Island, naar het bestaande voorbeeld in Rockford (Iowa).*

De reeds gebouwde T-trakmodules krijgen nu een landschappelijk thema, zoals ik aanvankelijk ook voor deze bakjes had bedacht.

En dan heb ik nog Timford Junction, mijn allereerste module ooit. Ik heb deze module helemaal afgestoft en op een veilig plekje in de hobbykamer opgeborgen. De module is nog in prima staat, dus wie weet kan ik 'm op termijn weer eens inzetten in een PH&LF-baan? Zou leuk zijn om dit stukje historisch erfgoed weer in actieve dienst te zien ☺



*Timford Junction tijdens de Summer Jamboree 2007.*

### **Z-schaal**

Jawel, dat heb ik ook. Z-schaal. Vreselijk klein spul, ontzettend fragiel, en nóg lastiger aan te komen dan aan N-schaalmaterieel. Jaren geleden enkele pogingen ondernomen om een baantje te maken, maar uiteindelijk kwam alles in een doos terecht. Nu ik alles weer tegenkwam bij de verhuizing, heb ik besloten om de draad toch weer op te pakken. De plannen zijn bescheiden, want N



neemt nu eenmaal de belangrijkste plek in bij mij. Maar er moet toch vast wel iets leuks mogelijk zijn op een klein oppervlak. In ieder geval wordt het een uitdaging!



*Best aardig, voor Z-schaal, toch?*

#### Tot slot: een modelbaan?

De droom van menig modelspoorder is toch wel een vaste modelbaan. Ik heb vele pogingen ondernomen en alles liep uiteindelijk stuk op ruimtegebrek, stof en kattenharen, en uiteindelijk verlies aan motivatie... Dat zal ik dit keer moeten zien te voorkomen. Met een goeddoordacht plan en een bescheiden wensenlijstje moet dat lukken, hoop ik. Omdat ik rekening moet houden met een beperkte ruimte, zal ik relatief scherpe bochten moeten aanleggen. Met Peco best een gedoe. Vandaar dat ik nu wat testrails van Atlas code 55 heb gekocht: het gemak van voorgebogen rails gecombineerd met de fijne uitstraling van code 55. Ben benieuwd!

*Thieu*

### **Deel 1: Beter goed gejat dan slecht verzonnen**

Er zijn meerdere leden binnen onze gelederen die al eens gesproken hebben over het bouwen van een carfloat, waaronder ook ik. En ja, dan moet je dat ook gaan doen anders is een ander je voor. Tenminste als je het vóór wilt noemen. Maar goed, toen Susan en Wim hun baan Cattle Bay tentoonstelden was deze voorzien van een carfloat wat mij direct erg aansprak en uiteraard nog steeds aanspreekt. En ja wat ga je dan doen, je loopt per slot al een tijd met het idee om ook een carfloat op de baan te zetten althans te laten drijven. Je

kopieert gewoon het concept van Susan en Wim omdat het motto 'beter goed gejat dan slecht verzonnen' bijna altijd werkt. Zo ook nu.



Ik ben dus ook een barge gaan bouwen en heb hiervoor de barge van Susan en Wim gekopieerd qua maten en spoor, zo kunnen we mogelijk in de toekomst eens wat rollend materiaal over het water uit wisselen. In welke haven denk ik dat dan wel te kunnen doen? Nou, deze gaat gegraven worden op de modules die bestemd zijn voor Joey's diner en dus een uitbreiding krijgen. Op dit moment ben ik tussen de oren bezig om het sporenplan te maken dus nog geen streep op papier maar dat zal niet lang meer duren. De modules welke bestemd zijn voor Joey's diner zijn reeds gebouwd en hebben mogelijk een kleine uitbreiding nodig maar dat gaan we wel zien.

*Rob Draaisma*

### **Zinkrot - De pest voor je loc...**

Al of niet geregeld probeer ik iedere loc uit ons bestand op z'n tijd te laten "draven". Stilstand is immers achteruitgang. Die spreuk kreeg onlangs weer eens extra inhoud toen een trio Intermountain EMD F3's aan de beurt was. Eén A en een B - unit gaven na enige onwennigheid als gevolg van lange stilstand keurig acte de présence. De tweede A-unit bleef echter mysterieus staan. De motor zoemde zacht en deed dus wel degelijk verwoede pogingen om het zaakje in gang te zetten. Zo'n vastloper laat zich alleen met een volledige demontage opsporen en verhelpen.

Intermountain F units dienen met aandacht te worden opgepakt, want voor dat je het weet sta je met de kap in de hand terwijl het chassis een duikvlucht richting afgrond maakt. Zo niet deze keer. G--- gloeiende (censuur), het chassis leek wel vastgelijmd! Je wil voorzichtig te werk gaan maar moet steeds meer kracht zetten. Ongewild springen de brandstoftank en de draaistellen vroegtijdig van het frame - gelukkig zonder schade. De draaistellen





liepen nog steeds feilloos en licht, dus daar lag het niet aan. Het split-frame blok ziet er ook normaal uit, maar onder het vergrootglas komt de oorzaak in beeld. Eén frame-helft vertoont verdachte haarscheurtjes: ZINKROT ! Met het frame reddeloos verloren was alle actie nu gericht op het redden van de kap en de overige onderdelen. Alleen met een tang kon het blok nog uit de kap worden gewrikt, waarbij meteen een deel van de tankvulling afbrak. Daar was ik niet zo rouwig om, want de kap, wormen, motor, lagers, schroeven en decoder overleefden het avontuur ongeschonden. Eind goed al goed.



*Defect Intermountain F3 frame, let op de scheuren.*

Zinkrot is een proces waar je niets tegen doet, omdat het als verontreiniging in de legering begint. De verontreiniging zet een elektrolytische reactie in gang dat zich als een onbedwingbaar voorgeprogrammeerd computervirus door het metaal werkt. Batterijen en accu's werken met een vergelijkbaar proces om stroom op te slaan en af te geven, maar dan gecontroleerd uiteraard. In bepaalde gevallen dient een elektrolytische reactie juist als bescherming. Zie bijvoorbeeld het verzinken van staal waarbij het oppervlak ter bescherming tegen corrosie wordt bedekt met een huid van zink. In plaats van dat het staal nu roest, offert het zink zich op door te oxideren, net zolang tot de huid is weggevreten, waarna alsnog het staal aan de beurt is. Er moeten dus minstens twee metalen met elkaar in aanraking staan om elektrolyse te laten optreden. Een modelbaan in een droge omgeving geeft doorgaans weinig aanleiding voor dit ongewenste fenomeen, ondanks de meerdere soorten metalen die door elkaar worden toegepast. Onze F3 was altijd perfect droog opgeslagen.



*De andere helft. Zo had die er uit moeten zien.*

Los van het feit dat er niets aan te doen valt, openbaren de negatieve gevolgen zoals een vastloper en vervormingen zich pas in vergevorderd stadium. De vervormingen ontstaan door uitdijen van het metaal dat scheuren gaat vertonen en steeds brosser wordt. Vandaar ook dat het framehelften zo vast in de kap zaten. Een compleet aangetast frame kun je met de blote hand vergruizen. In het geval van onze Intermountain F3A kwam de fabrikant zeer welwillend en kosteloos te hulp met tweedehands frames. De smeer zat nog in hoeken en gaten. Dat klinkt goedkoop maar is juist ideaal. De frames zijn immers al van oudere datum maar nog steeds puntgaaf en dus probleemloos. Ons Pennsylvania trio is weer tiptop inzetbaar.



*Twee Y6B drijfwerk frames (2-8-8-2). Rechts correct, links nogal krom.*

Tijdige ontdekking verhoogt dus de kans op redding, vooropgesteld dat het geen model uit een ver grijs verleden betreft dat reeds lang uit productie is. Dan rest alleen nog kannibaliseren van een afval-exemplaar dat niet aan die kwaal lijdt.



Detailfoto van het kromme frame.

Rivarossi bijvoorbeeld heeft ooit een notoire partij USRA Pacifics geproduceerd die steevast aan zinkrot overleden. De overweging die dan rest is economisch en/of gebaseerd op gevoelswaarde. Het was toch een klere-loc dus ik sloop de nog bruikbare delen eraf en de rest verdwijnt in de Klike. Of: nee, ik wil 'm opwaarderen met een nieuw of aangepast chassis. Wel duurder en meer werk, maar meestal ook een exercitie die - ik spreek uit ervaring - zeer veel voldoening kan geven.



Notioire lijders van zinkrot, de Rivarossi Pacific. Deze heeft zijn frame aan een ander moeten afstaan.

Hans Starman

## Deel 2: De bouw van mijn carfloat

Zoals in mijn verhaal hierboven blijkt, is het niet geheel mijn idee geweest. Ik heb als voorbeeld een reeds bestaande carfloat gebruikt en wel de carfloat die zijn werk doet op de modules Cattle Bay. In dit stuk beschrijf ik in deze nieuwsbrief hoe ik deze carfloat heb gebouwd.

Als basis om vanuit te gaan werken begin ik met de romp van de carfloat. Deze is gemaakt uit een simpel stuk vurenhout dat op lengte is gemaakt, met schaaf, vijl en schuurpapier heb ik de vorm van de romp gemaakt. Dit was een leuk klusje omdat je al snel ziet wat het voor moet gaan stellen.

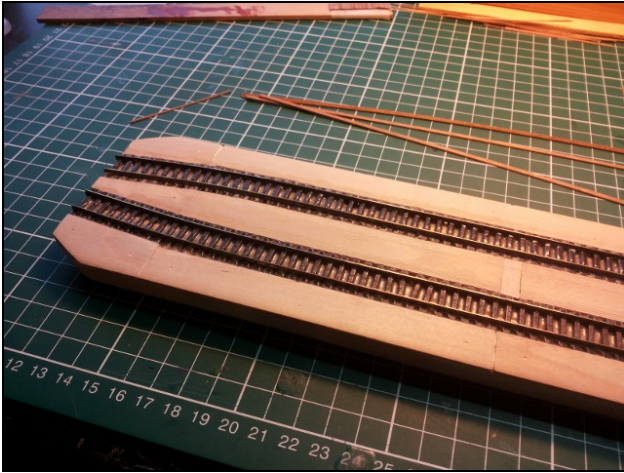


Als alles in de juiste vorm is bewerkt heb ik met stift de hele romp zwart gemaakt om het daarna weer kaal te schuren. Zo zie je waar de oneffenheden zitten. Toen dit geheel naar wens was is de romp in de grondverf geschilderd.



Nu kwam het op een wat preciezer klusje aan (ik wil per slot van rekening mijn wagons met die op Cattle Bay kunnen uitwisselen): het leggen van de sporen op het dek in de juiste hoek en op de juiste afstand.





De juiste hoek wordt bepaald door de Peco Y wissel en de afstand heb ik zorgvuldig met de schuifmaat overgenomen van de Carfloat op Cattle Bay. Toen de rails eenmaal op zijn plek lag gelijmd heb ik aan de buitenzijde van de rails de railspijkers weg gesneden en opvulmateriaal aangebracht wat ik op hoogte heb geschuurd gelijk aan de bielzen.



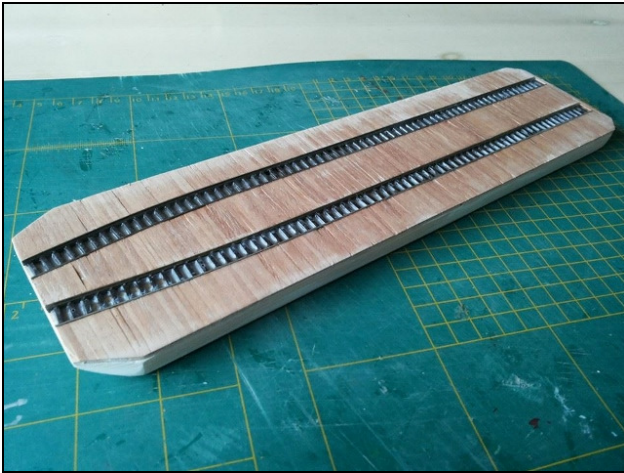
Nu is het tijd voor het monnikenwerk: het aanbrengen van het dek. Het gehele dek is bekleed met strookjes cederhout van 0,4mm dik en 2,0mm breed. Ongeveer 480 strookjes zitten er op het dek geplakt. De strookjes zitten stijf tegen de rail aan gelijmd (hiervoor waren de railspijkers dus weggesneden). Als het dek eenmaal dichtgelegd is met hout, is alles rondom netjes vlak met de romp geschuurd waarna ik rondom de stootranden heb aangebracht.

Nu was het tijd om het dek te schuren, niet heel netjes maar net voldoende om het storende weg te nemen, het dek zelf moet ongelijk blijven het is

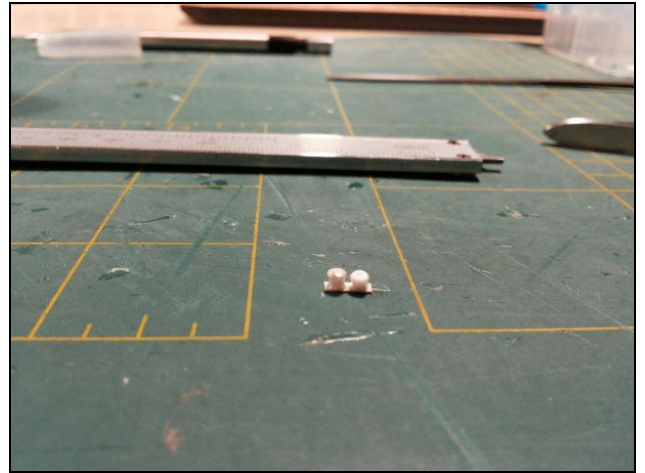
straks per slot een dek waar op gewerkt wordt en geen salontafel.



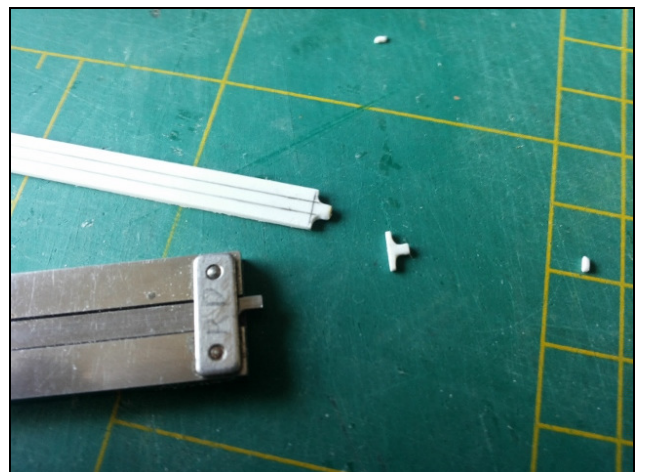




Na het aanbrengen van de stootranden heb ik de carfloat maar eens zwart geschilderd. Zo krijg je direct een mooi idee hoe het er uit gaat zien en kun je direct nog wat fouten corrigeren als dat nodig mocht zijn. Om de carfloat aan te meren of aan een tugboat vast te leggen heb je natuurlijk bollards (bolders) nodig dus deze maar eens zelf maken van rond styreen. Hoe? Het uiteinde van het ronde styreen net aantikken met de vlam van een aansteker. Hierdoor bolt het uiteinde iets op en wordt iets breder, nu kort afsnijden en twee stuks op een klein strookje styreen lijmen en je hebt een setje bollards. Ik heb voor mijn carfloat 6 setjes op het dek gelijmd.

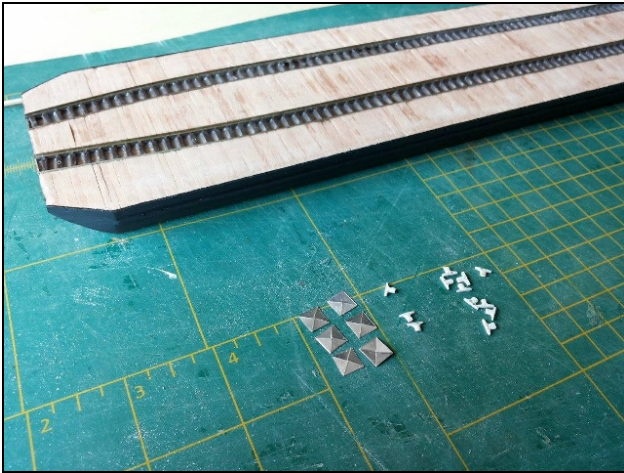


Ook de wagons zullen op het dek gezekeerd moeten worden dus hiervoor maken we ook de benodigde cleats (kickers) uit smalle strookjes styreen van 0,5 mm dik en 5,5 mm breed.



Met sleutelvijltjes maak ik deze kleine onderdeeljes mooi in vorm. Ondertussen ben ik ook even bij de Albert Heijn geweest voor een kant-en-klare ovenmaaltijd welke wel in een aluminium schaal moet zitten want deze heb ik nodig om de hatches (luiken) en reparatiestukken voor op het dek te kunnen maken.





Nu deze kleine onderdelen zijn gemaakt en ik het gepriegel even zat ben eerst maar eens het dek onder handen nemen met allerlei soorten washes. Ik heb ze gebruikt van Citadel games workshop welke gebruikt worden door de Warhammer hobbyisten. Ik heb voor het dek zwart, bruin, rood en groen gebruikt. De gebruikte washes zijn op waterbasis dus op het cedarhouten dek goed te gebruiken incl. een overdosis aan water om uitvegen en het overvloeien te bevorderen. Tevens doet een föhn ook mooi werk: hierdoor zijn de washes snel droog en kan ik verder met de volgende kleur. Een erg leuke klus om te doen maar maak vooral ook veel proefstukjes.



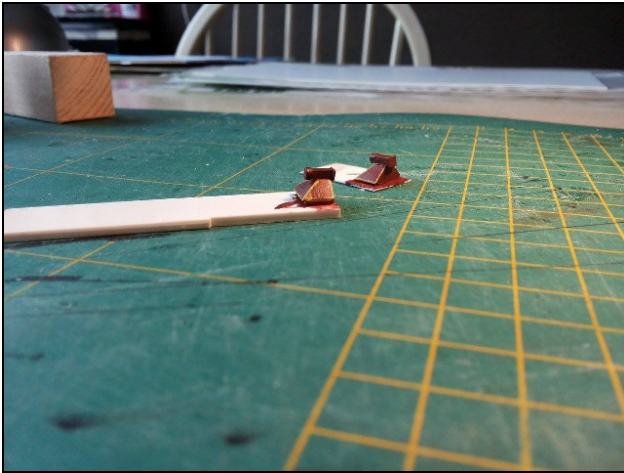
Nu het dek voorzien is van de juiste vuiligheid en uiteraard droog is ga ik de bollards, cleats en hatches aanbrengen.



Een eindjuk op het einde van het spoor op de carfloat is wel gewenst anders kunnen we straks alle wagons uit de haven vissen tijdens het laden en lossen. Dus deze moeten nog gemaakt worden. Tot nog toe is alles zelf gemaakt dus ook deze heb ik zelf gemaakt. Als basis heb ik 2 mm styreenplaat gebruikt; hiervan heb ik plaatjes gesneden van 10 x 6mm en twee op elkaar gelijmd, waaraan ik na het drogen schuine kanten heb gezaagd en netjes vlak heb gevijld. Hierna van een stukje vierkant staaf 2x2 mm en een stukje rond staaf 2,3 mm twee verende cilinders gemaakt. Hierna op de voorzijde van deze nog een plaatje als stootstuk gemaakt en op schilderen na klaar.







Nu ook deze nog op het dek monteren en dan is mijn carfloat zo goed als klaar.



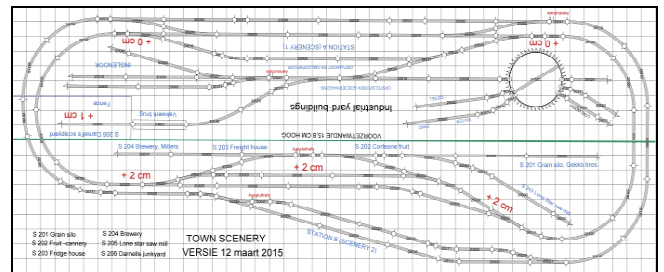
Ik ben nu op zoek naar heel fijne kettinkjes en vrachtwagenbandjes om de carfloat verder aan te kleden. Ook zal ik nog het nodige op het dek gaan aanbrengen maar dat gaat pas gebeuren als mijn eigen haven met laad- en losmogelijkheid een feit is.

Rob Draaisma

## Big layout

Zo! De teerling is geworpen, met de nodige hulp van US of A treinfanaten op het USA-forum en natuurlijk de heer T, tegenwoordig domicilie houdende in Culemborg, mag het eindresultaat er waarlijk zijn! Mijn big layout is ready. En omdat ik vrij wil zijn van storings, uit de rails lopen, haperingen en ander ongerief is de baan opgebouwd uit 100 % KATO rails, een verademing. Kost iets meer maar dan hebbie ook wat. Maar wat

is eigenlijk meer? Je betaalt voor een wissel (die de diverse schakelmogelijkheden ingebouwd heeft) 34 euro inclusief motor die stil en fluisterend zijn werk doet. Zet dat eens af tegen een PECO wissel, 17 euro zonder motor, wil je er een turtlemotor onder hangen ben je meer geld kwijt. KATO dus, en medespoorders zien hier uiteindelijk ook de voordelen van in. Was Thieu het eerste schaap over de dam, met z'n KATO-bakjes, nu hebben de Baak bros. na mij ook het licht gezien en voor hun huisbanen PECO en al het overige railmateriaal in de ban gedaan en gaan (of zijn) overgestapt op het Japanse railsysteem, de Rolls Royce onder de rail-assortimenten.



Maar even terug naar het ontwerp; gekozen is voor een dubbele layout opzet. Omdat de Baakjes nog wel eens langskomen om wat 'diesel' te verstoken op een van mijn banen is deze opzet wel zo handig. We kunnen ieder aan een kant zitten en onafhankelijk van elkaar rijden. Het tussenschot voorkomt dat we op elkaars 'rangeerwerk' kijken want aan beide zijden zijn rangeerpuzzels (o.a. een inglenook sliding) ingebouwd. Alleen 'dom rondjes rijden' van station A naar B is dus niet nodig. De bedoeling is uiteindelijk om met waybills te gaan rijden wat het allemaal nog leuker maakt om te rijden met treinen. Daarover ben ik met Thieu in gesprek. En terwijl op het ene spoor de Amtrak zijn rondjes draait met stops in de beide stations, kan er op de binnenbaan volop rangeermateriaal uitgewisseld worden. De verwachting is om april de laatste zending aan KATO binnen te hebben (via de Wapstad) en dan ligt het banenplan vrij snel op de bak, ready to go. Geen instrooien meer, rijden maar! En kan ik doen wat ik het leukste vind, het bouwen van scenery.

Rond de feestdagen in december van dit jaar denk ik zo ver te kunnen zijn dat de straatverlichtingen ontstoken kunnen worden, en de laatste boom erop gelijmd zal zijn. Tegen die tijd zal ook het digitale draaischijf systeem voor de Fleishmann draaischijf van PiCommit (<http://www.picommit.nl/draaischijf.html>) in



definitieve vorm te koop zijn. Theo en ik hebben in Utrecht (Eurospoor) dit prototype gezien en het werkt geweldig en zag er mooi uit. Dat komt dus ook goed. Van de stukken rail die ik over heb, daar bouw ik een timesaver in N van die dan aangesloten kan worden op de bakken van Thieu of op die van de Baakjes. Kortom, volop werk aan de winkel.

Dude

## De PH&LF-fotogalerij

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, modelbaan thuis of modelbanen op tentoonstellingen als ook van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's afkomstig van Rail 2015 van Mathieu Hamelers. Ondanks dat de beurs zelf als enigszins teleurstellend kon worden beschouwd, waren er her en der wel wat interessante plaatjes te schieten.



Mooi plaatje, he? Wat voor treinen hier reden, is me overigens even ontschoten...



Uiteraard was het Amerikaans smalspoor vertegenwoordigd. Deze baan had diverse leuke hoekjes met zelfbouwhuisjes.



Een klassiek beeld: Amerikaans smalspoor in een bergachtig gebied.

## Zelhem 2015

Ergens in de loop van november kreeg ik de uitnodiging voor deelname aan de ééndaagse beurs in Zelhem van Wim & Susan. Tevens het aanbod om eventueel zaterdagavond te komen zodat ik 's morgens bijtijds kon opbouwen. Naast mij hadden ook Rob en Martien belangstelling om met modules





te komen alleen bleek gaandeweg dat zij om verschillende redenen niet konden.

Vanwege de bijzondere katten die Wim en Susan hebben wilde mijn dochter Eline ook graag mee zodat we zaterdagavond, na het eten, samen op weg gingen. Maar eerst nog even bij Lars Erik langs want hij had net de gloednieuwe CN GMD-1's ontvangen en zo'n primeur wilde ik niet voorbij laten gaan.

Ergens rond acht uur kwamen we aan in Doetinchem. Daarbij waren de katten natuurlijk het middelpunt van de belangstelling, zeker voor Eline die daarvoor speciaal mee was gekomen.



*Eén van de katten van Wim & Susan.*

De volgende ochtend na een ontbijtje op weg naar het vlakbij gelegen Zelhem waarbij Susan voor ons reed om ons naar de locatie te begeleiden. Wim was al eerder op de locatie aanwezig. De beurs was gelegen in het hotel 't Witte Paard. Snel de beide Jasper Yard modules uitpakken en opbouwen. Doordat Tiny Town helaas niet deelnam bracht Johan zijn bakken in. Na het aansluiten van de Digitrax was de oNtrak modulebaan gereed. Naast de door mij en Johan ingebrachte modules waren ook Rettle Sneek van Susan en de module-set van Ferry aanwezig. Daarmee stond in Zelhem een leuk baantje.



*De modulebaan in Zelhem is klaar voor actie.*

We waren niet de enige N-spoor want natuurlijk deed W&S ook mee met hun oNtrak-modules. Ook waren enkele andere banen aanwezig waarbij de fraaie Indonesische modelbaan "Pabrik Gula Jairuba" de show stal. Het was voor "Pabrik Gula Jairuba" tevens een "try-out" voor Ontrax waar deze baan ook zou "optreden". Daarnaast was er ook nog een zaal met ruilhandel.



*Eén van de vele details op "Pabrik Gula Jairuba".*

Terug op onze oNtrak-baan ontstond al snel enig spoorverkeer waaronder de gloednieuwe CN GMD-1 #1607 die uiteraard ook hoorbaar aanwezig was. Onderwijl waren ook de gebroeders Starmans gearriveerd en hadden gedeeltelijk het treinverkeer op de W&S-modules overgenomen. Daar was dan ook het fameuze lawaai te horen van de Baldwin Sharks maar ook ander materieel reed rond op Cattle Bay.



### Action in Cattle Bay.

De dag vloog om en na afloop had Johan geregeld dat we ter plekke voor een zacht prijsje konden dineren. Helaas wilde Eline bijtijds naar huis. Gevolg is dat ik en Eline al aan het avondeten waren terwijl de rest nog deels bezig was om de modelbanen op te ruimen. Gelukkig was dit geen probleem want ook zij waren spoedig klaar. Nadat we afscheid hadden genomen van iedereen gingen weer naar huis en kon ik terugkijken op een geslaagde beurs in Zelhem. Voor de video, zie:

<https://www.youtube.com/watch?v=9CqsLJLOUJo>

Hans Sodenkamp

### The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Canadian Day, 16 mei. Locatie volgt.
- Summer Jamboree, Ehekirchen, 4 - 7 juni.
- Derby, Engeland, 23 - 25 oktober.

### PH&LF Guidelines

Naast de algemene Ntrak- en oNetraknormen kennen de PH&LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaardkleur



achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.

- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen).
- Standaardkleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen").

Voor oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk is aan Ntrak. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende breedte maten mogelijk maar 40cm is standaard:



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

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

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





## The caboose



Met nummer 50 hebben we een echte mijlpaal bereikt. We hebben maar liefst 50 nieuwsbrieven weten uit te geven. Het is ons 50 keer gelukt om voldoende

interessante artikeltjes te verzamelen. En 50 keer hebben we onze lezers hier mee lastig gevallen 😊

In het begin bestond de lezersgroep uitsluitend uit PH&LF-leden. Een handjevol lezers dus. Onze voorzitter-voor-het-leven stelde het blad samen en stuurde iedereen een hardcopy toe. Jawel, destijds kreeg je nog gewoon post via de analoge brievenbus!

Om de kosten te drukken en het allemaal ook wat minder arbeidsintensief te maken, zijn Hans en ik overgestapt op verzending via e-mail. Dat was een goede zet, want nu konden we ook een groter lezerspubliek bereiken. OK, we staan niet in de top 10 van meestgelezen tijdschriften van Nederland,

maar het aantal lezers groeide wel sterk. Zowel oud-leden als niet-leden bleken het op prijs te stellen om onze nieuwsbrieven te (blijven) ontvangen, waardoor onze verzendlijst nu uit zo'n 50 mailadressen bestaat. Niet slecht he, voor een clubje dat uit niet meer dan 15 man bestaat?

Inhoudelijk is er niet heel veel veranderd sinds die eerste nieuwsbrieven. Naast enkele specifieke clubartikeltjes, bestaat het merendeel van elke nieuwsbrief uit artikelen die voor een breder publiek geschikt zijn. Want informatie over het grootbedrijf is voor iedereen interessant, ongeacht welke schaal je hebt. En een handleiding voor het aanbrengen van muurreclames is ook op elke schaal toepasbaar. Op deze manier proberen we onze nieuwsbrieven boeiend te houden, voor zowel de leden als voor de niet-leden.

Ik zou zeggen: op naar de 100!

*Mathieu Hamelers*