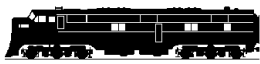
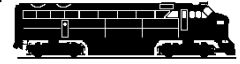




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 15 Nummer 53, Maart 2016

THE SWITCHING YARD

The depot	1
NMRA British region conventie, Derby	1
Gulf Coast Switching timesaver in HO (Inglenook Sidings style)	6
Autotransport per trein (deel 1)	7
GG½	9
Cabooses met licht	9
De PH&LF-fotogalerij	11
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	12

THE DEPOT



Zo, mijn verhuizing zit er op. Ik ben weer terug in Utreg mijn stadsie. En ook al hebben we een paar m² moeten inleveren, er komt toch extra ruimte vrij voor

de hobby. Er heeft namelijk een kamerruil plaatsgevonden, waardoor we opeens de beschikking kregen over de zolder. In het vorige huis had ik dan wel een kat- en stofvrij hobbykamertje, maar het was te klein om er echt iets te kunnen doen. Nu is het allemaal wat minder kat- en stofvrij, maar er is wel ruimte om de treintjes neer te zetten!

Voorlopig richt ik mij op de Z-baan en de Midwest oNtrak-modules. Een vaste modelbaan behoort tot de mogelijkheden, maar laat ik nou niet te veel projectjes tegelijk gaan doen. Alles op zijn tijd.

Mathieu Hamelers

NMRA BRITISH REGION CONVENTIE, DERBY

Woensdag 21 oktober was het eindelijk zover. Na een jaar voorbereidingstijd werden eindelijk de modules in de bestelwagen geladen en konden we vertrekken naar Derby. Maar hoe was dit allemaal begonnen?

Precies een jaar ervoor waren Hans en ikzelf zoals altijd naar de NMRA-conventie in Bournemouth gegaan. Het werd een in meerdere opzichten memorabele conventie, zoals ik al eerder heb

beschreven in de nieuwsletter (zie nieuwsbrief #49). Gedurende de conventie werden we echter ook door de Black Diamonds gevraagd of wij met een baan van de PH&LF naar de conventie in Derby konden komen. Dit mede ook omdat de Black Diamonds zelf niet met en baan konden mee doen. De conventie in Derby zou namelijk door de Black Diamonds zelf georganiseerd worden en daardoor waren zij te druk om ook nog een baan te bedienen.

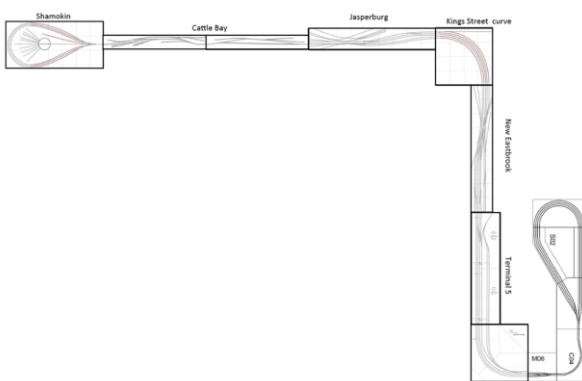


Of het überhaupt mogelijk was om met een Plef-baan naar Derby af te reizen vereiste nog wel wat voorbereiding. Van belang was om eerst de animo van de Plef-leden te peilen, zeker ook gezien de kosten die aan de trip verbonden zouden zijn. Omdat slechts een beperkte vergoeding mogelijk was, zou een belangrijk deel van de kosten door de leden zelf opgebracht moeten worden. Animo was er gelukkig zonder meer. In totaal 7 man (de broers Starmans, de broers Sodenkamp, de W&S en Tjark) hadden zich aangemeld voor de trip.

Daarnaast was het natuurlijk van belang om te kijken wat het allemaal zou gaan kosten. Ten eerste waren er natuurlijk al de kosten voor de conventie zelf (overnachtingen e.d.). Daarnaast waren er ook de kosten van de overtocht naar de UK. Voor het vervoer werd uitgegaan van 1 (te huren) bestelwagen en een gewone auto. Na uitgebreid onderzoek bleek de ferry van Hoek van Holland naar Harwich financieel gezien een stuk interessanter dan de verbinding Rotterdam - Hull. Met name de kosten voor de overtocht van de bestelwagen bleken sterk te verschillen. Op basis van deze resultaten werden de overtochten gereserveerd met bijbehorende cabines. Ook werd natuurlijk de bestelbus bij Europcar gereserveerd. Voor de gewone auto had Lars zijn brik ter beschikking gesteld.



Volgende stap was natuurlijk het maken van een baanplan. Uit de gesprekken met de Black Diamonds kwam naar voren, dat ze voor ons een ruimte in gedachten hadden in de 'kuil' van het conventiecentrum, ofwel in het midden van alle activiteiten. De bedoeling was dat wij een deel van de lange zijde plus een korte zijde zouden innemen. Op basis van deze ruimte werd uiteindelijk een 12 bij 7,25 meter lange baan in de vorm van een L ontwikkeld met keerlussen aan beide uiteinden. Hierbij werd één van de keerlussen door de Black Diamonds ter beschikking gesteld. Door de keerlussen was het mogelijk om continu door te rijden zonder een trein te hoeven draaien. Tegelijkertijd was er meer dan voldoende afwisseling doordat een deel van de baan enkelspoor was terwijl op andere delen juist 2 of meer doorgaande sporen ter beschikking waren. Al met al bleek het een geslaagd baanplan op te leveren dat net binnen de beschikbare ruimte paste.



Zoals al eerder gememoreerd was het op woensdag 21 oktober uiteindelijk zover. Als eerste werd de bestelbus in Amersfoort opgehaald. Daarna werd eerst Shamokin in Delft opgehaald (met de eigen auto natuurlijk om het aantal km met de bus te beperken) en in de bus geladen. Vervolgens was het tijd om naar Hoofddorp te gaan om de overige modules op te halen. Daar waren Wim en Susan al aangekomen. Nadat ook Lars en Tjark met hun modules in Hoofddorp waren aangekomen was het tijd om alles in de bus te laden.

Nadat alles met de nodige spanbanden was vastgezet (was ik blij dat ik die nog even had aangeschaft) konden we vertrekken naar Hoek van Holland. Hans Starmans, Tjark en ondergetekende in de bestelbus en Lars, Hans Sodenkamp, Wim en Susan in de auto van Lars. Uiteindelijk waren we ruim op tijd voor de boot, die exact om 10 uur 's avonds vertrok.



Zoals voor deze veerdienst gebruikelijk konden we de volgende ochtend om 6.30 uur van de boot af. Eerste stop werd de South Mimms parkeerplaats langs de M25 waar we voor ons ontbijt gingen eten.



Daarna konden we doorrijden naar Derby waar we rond 12 uur aan kwamen. Omdat de opbouwen pas vanaf 19 uur 's avonds mogelijk was, zijn we in de middag eerst nog Derby ingegaan.



Hoewel ik eerst nog het gevoel had, dat Derby zijn beste tijd wel had gehad, bleek het verderop best wel een leuke stad te zijn.



De kathedraal van Derby is misschien niet een van de grootste, maar wel mooi. Ook de Derby Market Hall was heel apart. Voor de masochisten kon daar nog een legpuzzel met 32.000 stukjes gekocht worden. Een tafel van 5,44 bij 1,92 meter is daarbij wel aanbevolen.



Mede ook omdat het een lange dag was geweest, werd besloten om niet na het avondeten te beginnen met de opbouw, maar om dit pas de volgende ochtend te doen.



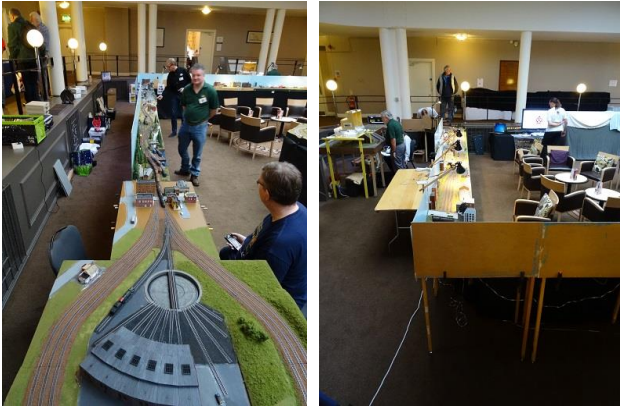
Vrijdagochtend 23 oktober werd vanaf 8.30 uur begonnen met de opbouw van de baan, hetgeen eigenlijk zeer voorspoedig ging. Slechts één kortsluiting leek even roet in het eten te strooien, maar die bleek uiteindelijk snel oplosbaar.



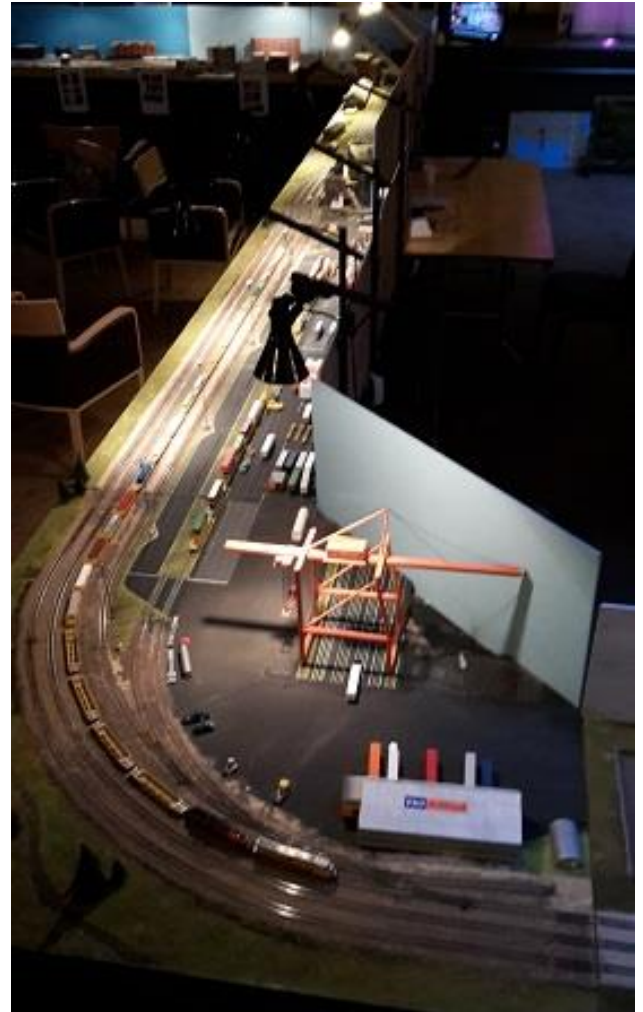
Ook het aansluiten van de Black Diamonds keerlus bleek veel sneller te gaan dan ik van tevoren had bedacht. Als gevolg hiervan was de baan al voor het begin van de middag gereed voor gebruik. Vanaf dat moment kon de focus worden gelegd op het rijden met treinen en dat hebben we dan ook met verve gedaan. Door aan de ene kant het ontwerp en aan de andere kant het feit, dat we heel weinig problemen met de



baan hadden, was het rijden op de baan echt een genot.



Er zijn dan ook gedurende de conventie met heel veel treinen vele rondjes gereden. Zelfs tot in de late uren want zowel op vrijdagavond als op zaterdagavond werd na het avondeten doorgereden. Juist voor de avonden was het trouwens een geluk dat de meeste mensen ook nog de verlichting hadden meegenomen. Overdag hadden we die totaal niet gemist, maar in de avond werd het toch wel donker. Hoewel, het had ook anders gekund: een andere optie was geweest meer verlichting op de modules zelf. Het was best wel een apart gezicht om een loc met felle koplamp door een donkere scenery te zien rijden. Misschien wel een tip voor de volgende keer.



Op het einde reden op de baan zelfs ook een aantal treinen van Black Diamond leden. Dat resulteerde onder meer in voor de Plef-baan zeldzame UP-treinen.



Uiteindelijk was iedereen zo druk bezig met het rijden van treinen, dat de clinics en de modelbouwwedstrijd er een beetje tussendoor schoten.



De maaltijden op vrijdag- en zaterdagavond zijn inbegrepen in het normale conventiepakket. Vrijdagavond was het een gewoon diner maar zaterdagavond gaat het om een officieel banquet. In de UK betekent dat strak in het pak. Zoals te zien is aan de foto gaf de voorzitter hier op een gepaste wijze gehoor aan.



Ik denk dat de conventie niet alleen als rijweekend geslaagd was, maar ook als mogelijkheid om achter koopjes aan te gaan. Verschillende leden van de Plef hebben dan ook een aantal leuke koopjes gevonden. Zo verscheen er opeens een complete Daylight-trein op de baan.



Na een uiterst geslaagde conventie was het zondagmiddag om 2 uur tijd voor het afbreken van de baan. Ook dat liep gesmeerd en de bus kon snel weer ingeladen worden.



Uiteindelijk konden we even na 4 uur Derby weer verlaten. Afgesproken was om richting Harwich te rijden en vlak voor Harwich in een pub langs de weg te eten, wat we ook gedaan hebben.



Daarna was het rustig naar de ferry rijden en inschepen. Na een laatste neut zijn we gaan slapen.



De volgende ochtend zijn we met de bestelbus na ontscheping eerst naar Delft gegaan om Shamokin bij Hans Starmans te brengen, daarna naar Leiden om Tjark en zijn modules thuis te brengen en daarna naar Hoofddorp om de modules van Wim, Susan, Lars en Hans Sodenkamp uit te laden. Laatste activiteit bestond uit het terugbrengen van de bestelbus in Amersfoort.

Vooraf bedacht ik me nog 'waar zijn we aan begonnen', maar achteraf kan ik niet anders zeggen, dat het



uiteindelijk een heel geslaagd evenement is geworden. Het heeft best wel wat moeite gekost om het voor elkaar te krijgen, maar het resultaat was gewoon prima. Volgens mij heeft iedereen zich heel goed vermaakt. Ik zelf denk, dat het voor herhaling vatbaar is.

Marc Starmans

GULF COAST SWITCHING TIMESAVER IN HO (INGLENOOK SIDINGS STYLE)

Al doende leert men, luidt het gezegde en dat klopt in dit geval als een bus.

Omdat ik nu geen tijd meer kwijt ben aan het bouwen van N-modules kon ik me in alle rust gaan toeleggen op een timesaver baan in schaal HO. Uitgangspunt: een baan die tenminste 30 jaar mee moet gaan zonder hem te slopen. En ik moet zeggen, het is aardig gelukt!

Daar waar ik met de N timesaver te gedetailleerd te werk ben gegaan (o.a. huizen en fabriekjes te dicht op elkaar) en onvoldoende had nagedacht over het rangeren op zich (erg lastig tussen twee fabriekjes een koppeling in N losmaken) besloot ik op de diverse beurzen die ik afgelopen jaar bezocht heb mijn ogen goed de kost gegeven. Zo zag ik toen ik samen met Thieu op de modelspoordagen in 2016 een paar mooie timesavers.

Qua opzet heb ik gekozen voor een Inglenook zoals de Britten veel gebruiken, daar kun je meer mee dan met een traditional timesaver. In N heb je dan ongeveer 1,20 m nodig. Zie ook de moeder der alle timesavers uit de jaren '70, gemaakt door John Allen. Maar in HO kun je dit vergeten, dan heb je minimaal 0,80 x 2,40 m nodig. Te groot en onhandig om mee te nemen.

Maar ja, wat dan? Via het Amerikaanse treinenforum veel reacties ontvangen en uiteindelijk had men een plan voor me dat perfect zou passen op de grondplaat die ik in mijn hoofd had qua afmetingen. Een double Inglenook met in het midden een omloopspoor. Plus een spoor voor kolen en dieselinname. Aan beide zijden voldoende lengte voor een loc en een wagon om uit te halen en binnen te duwen. En omdat er diverse warehouses zijn kun je naar hartenlust rangeren en wagons uitwisselen.



Ik ben dus erg blij met het eindresultaat. Zeker nu twee van mijn vier diesels (een Santa Fe GP en een Union Pacific NW2) zijn voorzien van geluid.



Blijft er alleen nog een wens overeind, namelijk een reefer in Campbell soup livery. Deze dingen werden in de jaren 70 op de markt gebracht door Tyco en zijn ook volop te koop.



Nadeel: die achterlijke invoerkosten die men tegenwoordig rekent en de verzendkosten, opgelegd door e-bay. Zo moest ik voor een ander kapje voor de GP 45 dollar aan verzendkosten aftikken (pakje woog nog geen 100 gram!) en aan inklaring 22,17 euro. Bestellen in the US doe ik dus voorlopig niet meer. Ik hoop er dus ooit eens in Nederland tegenaan te lopen, tegen zo'n reefer.



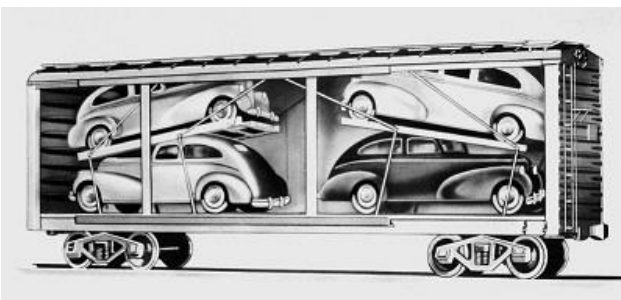
Anyway, de vuurdoop van de timesaver was zaterdag 27 februari, met een aantal PHLF-ers. Een rijimpressie volgt!

Dude

AUTOTRANSPORT PER TREIN (DEEL 1)

Onlangs kwam ik een artikel tegen op Facebook over de manier waarop men - vóór de komst van de "autoracks" - nieuwe auto's transporteerde per trein. In de begindagen waren er nog niet veel kopers van auto's en daarom was het geen probleem om één of twee auto's per trein te vervoeren. Maar naarmate de vraag toenam werd het transporteren van auto's een probleem dat vroeg om een oplossing.

Ergens in de jaren veertig ontwikkelden de Amerikaanse autofabrikanten, in samenwerking met de spoorwegen, een speciale "boxcar" voor autotransport. Deze boxcars waren 10 ft langer dan de tot dan toe gebruikelijke 40 ft boxcars.



Het was niet eenvoudig om de auto's in de boxcar te krijgen (en er weer uit te laden). Allereerst werden de auto's, via de schuifdeuren, in de hoeken geladen op een soort plateau. Deze plateau's krikte men vervolgens omhoog waardoor er onder ruimte ontstond om nog een auto in iedere hoek te plaatsen en vast te zetten. Het vergde wel precisie om de auto's er in te laden.



Overigens had Ford in de jaren twintig een alternatief voor het probleem van het slechts vier auto's per boxcar kunnen vervoeren. De Ford-fabriek in River Rouge nabij Detroit maakte in plaats van volledig



geassembleerde auto's alleen bouwpakketten en verzond die naar de verschillende assemblage-fabrieken die elders in het land waren gevestigd. Daardoor was het mogelijk om 26 (!) auto's per boxcar te vervoeren. Er waren dan ook in 1926 wel 35 van deze assemblage-fabrieken in het land en enkele zelfs in het buitenland (Canada).

Eind jaren vijftig, begin jaren zestig nam het vervoer van nieuwe auto's in Noord-Amerika per spoor sterk toe en ontstonden de twee- en drie-level "autoracks". Deze konden meer voertuigen vervoeren in dezelfde ruimte en waren gemakkelijker te laden en te lossen dan de boxcars. Ook ontstonden er gespecialiseerde terminals, onder andere ontwikkeld door de Norfolk & Western Railway (N&W).

De autoracks werden gebouwd in configuratie met drie niveaus voor vervoer van auto's, en met twee niveaus voor bestelwagens en lichte vrachtwagens. Deze autoracks groeiden in lengte snel uit tot 87 voet (26,52 m) en vervolgens 89 voet (27,13 m) om hun laadcapaciteit nog verder te verhogen. Dit maakte deze wagen ongeveer even lang als het gemiddelde personenrijtuig van die tijd.



Een groot probleem was dat deze nieuwe autorack geen enkele bescherming bood tegen diefstal, vandalisme, of ernstige weersomstandigheden. Men begon daarom, eind jaren zestig, met het installeren van gaasschermen en vaste panelen om de auto's te beschermen.

Echter, dieven en zwervers konden nog steeds toegang tot de auto te krijgen. In 1973 ontstond dan ook de eerste volledig gesloten autorack met doorlopende zijwanden, einddeuren, en daken. Deze werden ontwikkeld door Whitehead & Kales, Ford, N&W en de

DT&I gezamenlijk en kreeg vorm als de "Snap-Pak" NW 400000.



Een concurrerend RailPac-prototype werd ontwikkeld door Portec-Paragon, Chrysler en verschillende spoorwegen. Het werd gekenmerkt door zijpanelen van gaas, verticaal schuivende driedelige deuren, en een vergelijkbaar dak. De Southern Railway en Greenville Steel Car ontwikkelden een unieke 124 ft gelede drie-eenheid Autoguard met eenassige draaistellen als SOU 599000-599.001.



Wordt vervolgd.

Hans Sodenkamp

**GG^{1/2}**

De meeste locomotieven eindigen bij de sloper. Sommige locomotieven hebben de pech dat dit eerder gebeurt dan gepland, bijvoorbeeld door een aanrijding. En sommige locomotieven krijgen een ongeluk maar kunnen – met enige aanpassingen - weer verder. Zo ook deze GG1 #4876, die in 1953 dwars door Washington Union Station heen denderde.



Slechts de helft van de loc was nog in een redelijke staat, en dat deel is dan ook weer opgelapt. Nee, een volwaardige sneltreinloc is het nooit meer geworden: de loc sleet zijn jaren in Wilmington, als sneeuwschuiver.



Robert van Maurik & Mathieu Hamelers

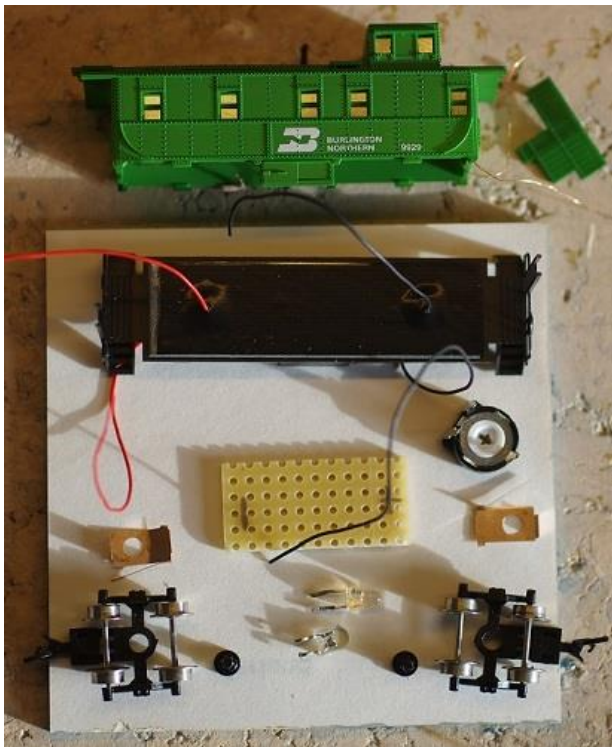
CABOOSES MET LICHT

Tijdens de NMRA-convention in Derby (oktober 2015) was er naast de presentatie van modules ook een ruim aanbod aan 'gebruikt' N en HO materieel. Voor mij was vooral de erfenis van Don Dawe erg interessant. Hij was een verwoed 'verzamelaar' van Burlington Northern in HO. Voor mijn vaste HO-baan op zolder kon ik wel wat nieuw rollend materieel gebruiken. Ik heb een paar mooie locs en wagons kunnen scoren. De cabooses voor een trein uit het BN-tijdperk (1970 – 1996) waren helaas al weg. Ik vond elders alleen een BN caboose van Atlas in schaal N.

Bij thuiskomst was duidelijk dat het materieel toch nog niet helemaal de kwaliteit had die ik gehoopt had. Bij de GP35 en SD40-2 ontbraken details zoals handrails en waren ze opnieuw genummerd. De wagons hadden niet allemaal goede koppelingen en draaistellen. Het verbeteren van de locs en wagons heeft mij inmiddels de nodige dagen gekost. In deze nieuwsbrief wil ik verslag doen van het upgraden van de standaard BN cabooses in HO en N.

Uitgangspunt voor mij waren de Walthers trainline 931-1501 Caboose (lijkt sprekend op het oude Athearn-model) en de Atlas Cupola Caboose. Hoe ze er in het echt hebben uitgezien kan je op het web makkelijk terugvinden. Maar zou ik dat voor minder geld kunnen doen dan de firma Overland? Mijn wensen waren vooral gericht op een werkend sluitlicht en binnenverlichting. En een aanpassing van de kleur van de balkons en het dak.

De binnenverlichting was in mijn Fleischmann-tijdperk een rij gloeilampjes. Maar daar hebben we tegenwoordig LED's (light emitting diode) voor. Dat vereist echter ook wat kennis van elektronica, en het hanteren van het soldeerbout. Ik moet bekennen dat het een upgrade-project met veel uitdagingen is geworden, inclusief een brandblaar. Uiteindelijk heb ik 2 HO cabooses omgebouwd voordat ik het op schaal N aandurfde. In principe heb ik voor beide schalen dezelfde onderdelen kunnen gebruiken, waarbij de weerstanden anders gekozen waren. Deze lagen al jaren te wachten.



Wat had ik nodig:

- Kleine rode led's als sluitlicht.
- LED-strips voor de binnenverlichting.
- Printplaat/ weerstanden/ condensatoren/diodes.
- Metalen wielen in het draaistel.
- Stroomafnemers gemaakt van Kadee koppelingveer.
- Gele acrylverf voor het balkon, zilver voor het dak.
- Zwarte verf voor binnenzijde om doorschijnen te voorkomen.
- Beglazingsplastic / lijm.
- Dubbelzijdig plakband.

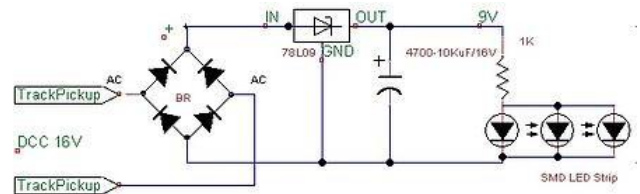
En uiteraard het nodige gereedschap, goede ogen en kleine vingers.

Het elektronicaschema

Op het internet vond ik een eenvoudig schema om GEEN knipperende LED-verlichting te hebben tijdens het rijden. Ik ben er van uitgegaan dat de wagons op DCC rijden, waarbij de digitale spanning pulsvormig is, maar wel een wisselspanning. De (brug)gelijkrichter heb ik niet toegepast (spaart ruimte), waardoor de helft van de spanning maar doorgelaten wordt door grote diode.

De condensator wordt normaliter opgeladen en als de spanning wegvalt levert deze nog stroom aan de LED's. Het sluitlicht-LED heeft een eigen weerstand en is

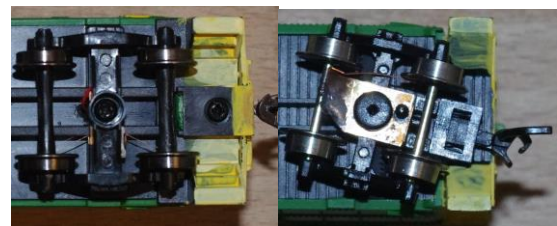
parallel geschakeld met de binnenverlichting (niet in het schema weergegeven).



De stroomafname van de rail

In diverse instructiefilmpjes (YOUTUBE) worden HO cabooses voorzien van binnenverlichting door in de draaistellen het koperen veeronderdeel van de Kadee koppeling (model Magne-matic) toe te passen. Het gat kan hierbij gebruikt worden om de schroef/pin van het draaistel door te steken. De beide veerdelen worden naar buiten gebogen om contact te maken met de binnenzijde van de metalen wielen. Gelukkig had ik die nog van andere wagonnetjes.

Een stroomdraad kan eenvoudig aan het koper worden gesoldeerd en gaat vervolgens door een gaatje in de wagonbodem naar binnen. Bij de HO schaal wordt van twee wielen stroom afgenomen. Bij N schaal kan vanwege de ruimte slechts van een wiel de stroom afgenomen worden. In onderstaande foto is het verschil weergegeven.



De interieur-verlichting

De interieur-verlichting bestaat in beide wagons uit een strip van ca. 5 cm met 3 witte leds. Deze is tegen het plafond geplakt met dubbelzijdig tape. Mijn ervaring met losse witte LED's is dat ze pas gaan branden bij een bepaalde spanning, en dan gelijk vol aan gaan, of veranderen van kleur bij een hogere spanning. De LED-strips kunnen met een voorweerstand 'gedimd' worden, waardoor de felheid afneemt. De LED-strips blijven gelijk van tint ook al branden ze heel zacht. In de HO wagons heb ik een 5 KOhm variabele weerstand gebruikt die ik kan instellen. In de N schaal is de voorweerstand 10 KOhm.



Het sluitlicht

Op oude foto's van de BN-cabooses, is in veel gevallen het sluitlicht middenachter onder het dak aangebracht. Zowel bij de wagon van Walthers (HO) als Atlas (N) kan de bedrading voor het kleine rode sluitlicht fraai weggewerkt worden onder het looppad op het dak. In de situatie van schaal N is een LED-je van 1mm toegepast die veelal gebruikt wordt als achterlicht van N-schaal vrachtauto's. De juiste weerstand bepalen was aanvankelijk een kwestie van 'trial & error'. Het heeft mij 2 LED's gekost. Uiteindelijk kon ik met een programma op internet berekenen dat 20 KOhm er voor zorgt dat er maar 1 mA door het LED-je gaat. Een mooi rood lichtje is het resultaat.

Om het wagonnetje nog een goede uitstraling te geven, is 'beglazing' aangebracht en de binnenzijde zwart geverfd om doorschijnen tegen te gaan. De balkons zijn tot slot geel geschilderd, het dak aluminium-kleurig. Achteraf gezien kan ik mij voorstellen dat als je geen knutseltijd hebt, je gewoon tot aanschaf van het Overland-model (HO)over gaat. Kost je dan wel 250 \$ via Ebay. Maar voor schaal N moet je vaak zelf aan de slag.

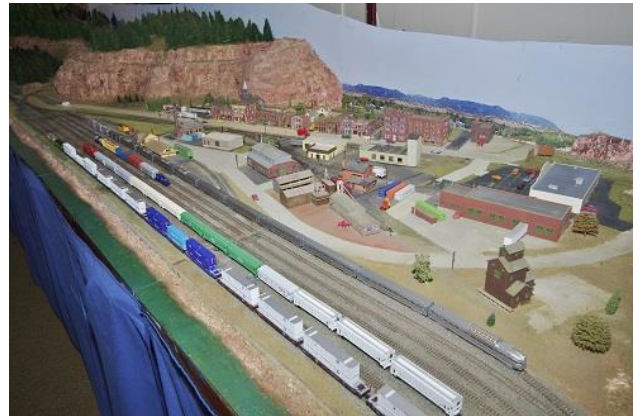
Tjark van Heuvel

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 de NMRA-conventie in Derby waar ook de PH&LF aan deelnam.



Een fraai stukje straat langs het spoor (Priddy's Yard) op de oNtrak-modulebaan van de Solent Summit.



Hills County is een indrukwekkende N-schaalbaan.



Tot slot een HO scale modulaire baan.



THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Summer Jamboree, Duisburg, 26-29 mei.
- N-spoor evenement, Hilversum, 28/29 mei.
- Eurospoor, Utrecht, 28-30 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

Kort nadat de vorige PH&LF nieuwsbrief was verzonden kwam ik er achter dat het juist op dat moment tien jaar geleden was dat Mathieu en ik de redactie van de nieuwsbrief van Lars Erik hadden overgenomen. Dat



was toen het negende nummer en zie hier alweer het 53^{ste} nummer.

Dat zijn gemiddeld toch vier nummers per jaar en ik hoop dat we dit jaar ook zoveel nieuwsbrieven kunnen produceren. Dat moet volgens mij wel lukken met Hilversum en de Jamboree over enkele maanden. Ik ben in ieder geval nog druk met het upgraden van mijn modules en heb begrepen dat in Hilversum ook een aantal nieuwe modules op stapel staan. Misschien copy voor de volgende nieuwsbrieven?

Hans Sodenkamp