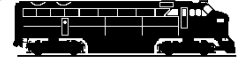




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 17 Nummer 58, Augustus 2018

THE SWITCHING YARD

The depot	1
De niet-bestaande Trainmaster	1
Het ontstaan van Bridgewater	3
Station N-spoor 2018 (1)	4
Jamboree 2018	6
Front Runner	6
Het 'Toronto Railway Museum'	8
Station N-spoor 2018 (2)	9
De PH&LF-fotogalerij	10
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	12

THE DEPOT



Ik wil te veel en doe te weinig. Ik wil allerlei modules en modelbanen bouwen, maar ik kan me er maar moeilijk toe zetten. Wat blijkt te helpen?

Meedoen aan een wedstrijd! Dan moet je wel iets bouwen, en het moet ook nog eens af zijn op een vastgestelde datum. En je kunt de wedstrijd mooi als excuus gebruiken om eens een geheel ander thema na te bouwen dan dat eeuwige Amerika 😊

Natuurlijk, ik begon ook nu weer veel te laat, waardoor ik op de laatste dag vóór de wedstrijd nog e.e.a. moest vastplakken. Niet handig, maar ja, zo ben ik nou eenmaal..... Uiteindelijk is het allemaal goed gekomen: diorama was op tijd af, heeft twee dagen probleemloos gefunctioneerd, en leverde ook nog een mooie 2e prijs op!

Mathieu Hamelers

DE NIET-BESTAANDE TRAINMASTER

Elke liefhebber van Amerikaanse modeltreinen is wel bekend met het zogenaamde 'Con-Cor-beleid': breng een locje of rijtuig uit en spuit dat vervolgens in elk mogelijk kleurenschema, ongeacht of de betreffende loc of rijtuig voor die maatschappij heeft gereden. Daarom heb ik heavyweights van New Haven die nooit voor de New Haven hebben gereden, en kon je de smalspoor Galloping Goose – een soort railbus die

alleen in de Rocky Mountains heeft gereden – in de kleuren van PRR en NYC kopen. Overigens maakte niet alleen Con-Cor zich schuldig aan dit soort flauwekul, ook Europese fabrikanten bezondigden zich hier wel eens aan, zoals het overschilderen van een NS 1200 in de kleuren van de New Haven.

Voor een bedrijf als Atlas is het niet heel gebruikelijk dat ze modellen uitbrengen die in het eggie nooit hebben bestaan. Het was dan ook verwonderlijk toen ze de Fairbanks-Morse in de modderige kleuren van de New Haven gingen uitbrengen. Die maatschappij had toch helemaal geen Trainmasters??? Het antwoord daarop is inderdaad 'nee', maar er is ook wel een beetje 'ja' op te zeggen.

Demonstrators

Om de Trainmaster een beetje aan de man te brengen had Fairbanks-Morse (FM) een aantal demo-locomotieven. Twee daarvan hebben een tijdje bij de New Haven rond gereden: de TM-1 en de TM-2.



De demonstrators van FM.

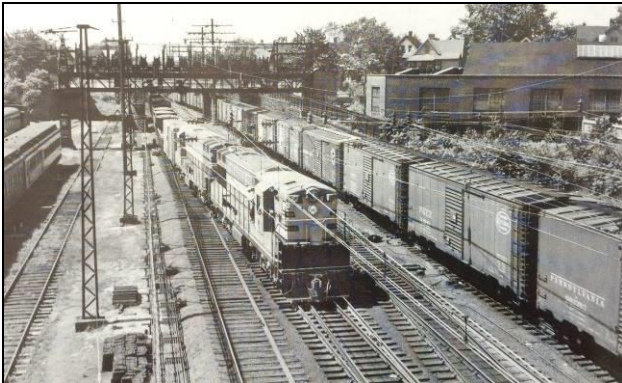
In de zomer van 1953 werden de TM-1 en TM-2 uitgeprobeerd. Ze reden zowel reizigers- als goederentreinen.



De TM-2 op 6 juli 1953 in Quincy (Massachusetts), met een forensentrein.



Uiteindelijk heeft de New Haven geen bestelling geplaatst bij FM. Het proefbedrijf van de twee locs was op zich succesvol, maar de New Haven had kennelijk geen interesse in een aankoop. Het is niet duidelijk waarom er geen aankoop is gedaan, maar het zou goed kunnen dat de complexe techniek van de FM-motoren een reden was. Voor het onderhoud aan deze motoren moest je kennis in huis hebben waar de gemiddelde spoorwegmaatschappij niet over beschikte. Het gevolg was dat de locomotieven als 'onbetrouwbaar' te boek stonden, terwijl het probleem dus meer bij de maatschappijen zelf lag.



De TM-1 en TM-2 rijden New Haven binnen met een goederentrein uit Maybrook, 8 juli 1953.

Catalogus

In ieder geval had FM wel gehoopt op een order. Voor hun catalogus hadden ze een mooie tekening gemaakt van de Trainmaster in een New Haven-kleurenschema.



Zo had FM de locomotieven bedacht voor de New Haven, 30 september 1952.

Bovenstaand plaatje is een afdruk van een negatief met de mededeling 'order cancelled'. Dat zou dus betekenen dat de New Haven wel degelijk een bestelling had geplaatst. Daar bestaat echter geen verder bewijs voor.

In model

Voor Atlas was dit promo-plaatje in ieder geval voldoende om een 'what if' model uit te brengen. Ze hebben het door FM bedachte ontwerp overgezet naar hun reeds bestaande model van de Trainmaster.



Nummer 2401, zoals deze in het echt ooit had kunnen rijden maar nooit heeft gedaan.

Mijn model heeft het nummer 2401, net als het nummer dat FM heeft bedacht. Waarschijnlijk heeft het te maken met de 2400 hp van deze loc. Atlas heeft het model in enkele nummers uitgebracht, waarbij de 2405 het hoogste nummer is: men gaat er namelijk van uit dat de New Haven nooit een grote bestelling zou hebben geplaatst – waarschijnlijk maximaal 10 stuks -, dus dan is het verstandiger om in model geen hoge nummers te bedenken.

Ondanks dat ik nooit zo gecharmeerd ben van niet-bestaande modellen, vond ik deze versie van de Trainmaster wel erg leuk om te hebben. Het is dan wel een fantasie-model, maar toch is het gebaseerd op een daadwerkelijk getekend ontwerp. En zodoende heb ik mijn principes maar even overboord gezet. Bovendien is het best wel leuk om een Trainmaster te hebben en was dit een goed excuus om er eentje te kopen 😊

Mathieu Hamelers



HET ONTSTAAN VAN BRIDGEWATER

Het is ergens in oktober 2016 dat de eerste plannen ontstaan om deel te nemen aan de UK NMRA conventie 2017 editie in Derby. Deze conventie vindt jaarlijks plaats eind oktober. Dit keer zal het een modulebaan worden gezamenlijk met de Engelse Black Diamonds. Het hart van de modulebaan wordt gevormd door een Junction waarop de PH&LF-modules aansluiten.



De halve module als "bouwpakket".

Bij dit ontwerp is een hoekmodule onmisbaar. Daarnaast wil Lars-Erik met zijn twintrak Meesville modules deelnemen. Zo ontstaat bij mij het idee voor een twintrak hoekmodule. Omdat de oNtrak 2ft (61cm) hoekmodules door enkele leden als wat krap worden beschouwd besluit ik mijn hoekmodules 3ft (91,5cm) groot te bouwen. Tevens wil ik de module zodanig ontwerpen dat deze als buiten- én binnenbocht is te gebruiken.

Zoals iedereen wel weet maak ik ook video-opnames van onze modulebanen als deze op een beurs staan. Wat daarbij altijd een mooi effect geeft is als er vanuit een laag standpunt wordt gefilmd. Dat is vooral makkelijk te doen als de treinen op een verhoogd deel rijden. Daarom besluit ik dat de spoorlijn over een dijk door een lager gelegen landschap rijdt. Om het geheel aantrekkelijker te maken komen daar twee bruggen in. Eén brug over een lokale weg en één brug over water en zo ontstaat dan ook de naam voor deze hoekmodule: Bridgewater.



Het geheel bestaat uit twee modulebakken die samen een box vormen. Dat is wel zo makkelijk in het transport. Het is medio januari 2017 als de modulebakken in ruwbouw gereed. Dan blijkt dat er toch geen 90° hoekmodule nodig is in Derby. Teleurgesteld blijven de twee bakken dan onafgebouwd op zolder staan.



De half-afgebouwde module.

Begin november 2017 krijgen we de uitnodiging om in Steenwijk te staan op 3 en 4 februari. Dit keer zal het een kleine modulebaan zijn waarbij dan vier hoekmodules nodig zijn. De beide 2ft hoekmodules en E-line Junction zijn beschikbaar maar dan missen we nog één hoekmodule! Tijd om na driekwart jaar de Bridgewater modulebakken af te stoffen en verder te bouwen!



Een NYC F3+FT in actie op Bridgewater.

In slechts twee maanden wordt de hoekmodule verder afgebouwd. Ruim op tijd voor Steenwijk is Bridgewater gereed en getest! Als op donderdagavond 1 februari blijkt dat de geplande modules van Mathieu niet mee kunnen wordt er snel geschakeld naar een alternatief plan. Meesville vult het gat dat was ontstaan door het wegvallen van de modules van Mathieu. Onverwacht ontstaat daarmee toch de mogelijkheid om Bridgewater te koppelen aan Meesville zoals dat oorspronkelijk de bedoeling was.



Bridgewater-module samen met Meesville in Steenwijk.

Video opnames van deze module zijn te zien via deze link:
<https://www.youtube.com/watch?v=CFQcN1nWg00&t=13s>

Hans Sodenkamp

STATION N-SPOOR 2018 (1)

Hierbij een verslag van een warm weekend Hilversum en hoe ik, Maarten, het heb beleefd. Vrijdag bij het opbouwen en sjouwen, veel zwetende mensen gezien. Zelf had ik in het begin niet zo'n zware job, ik bewaakte de achterdeur, dat alleen voor de PH&LF leden en de Black Diamonds toegankelijk was. Niet zo moeilijk, ik heb in de horeca gewerkt, met boze dronken mensen, dus nu om wat gefrustreerde leden van andere clubs tegen houden, omdat zij pas om 17:00 uur naar binnen mochten.



Zaterdag. Slecht geslapen want dat heb ik altijd als er iets moois en spannends staat te wachten. Ik vond de baan zeer groot en het overweldigende mij! Ik heb dan ook eerst de baan goed bestudeerd voordat ik zelf ben gaan rijden. Toen ben ik, nadat ik dankzij een tip van Wim twee wagentjes had gescoord, gaan rijden. Ik vond dat wel erg spannend, maar supergaaf.

Het was door de verschillende manieren van wissels en seinbediening in het begin niet makkelijk, maar toen dat ik eenmaal onder de knie had, ging dat beter. Toch maakte ik zaterdag een botsing met de Rio Grande kolentrein omdat er een wissel niet goed stond. Ik schrok er wel van en baalde er van. Zowel de Engelsen als ik, pasten goed artikel 5 toe ("tijdens het in bedrijf zijn van de modelbaan wordt er door de medewerkers niet geschreeuwd of gevloekt") en dat werkte. Omdat er veel treinbedrijf was nam ik af een toe pauze om mijn hoofd tot rust te laten komen. Dat had natuurlijk ook met de warmte te maken, het slechte slapen en de vele prikkels als gevolg van de indrukwekkende baan.



Toch vond ik het super mooi te rijden op deze baan. Wat een ervaring, geweldig! Ik had die avond graag willen mee chinezen maar ik was zo bekaft en moe in mijn hoofd. Vanwege de vele prikkels en indrukken was het verstandiger om thuis mijn rust te pakken.

Zondag was ik fitter en had daardoor ook meer energie. Eerst op de kleine beurs wat dingen gescoord. Daarna stelde Rob voor om mijn Norfolk Southern loc voor zijn Roadrailer-trein te zetten en te rijden. Dit omdat die loc er beter voor paste dan de UP-loc die hij er zaterdag voor had staan. Dat zag er echt gaaf uit en ik heb er verschillende rondes mee gereden. Was erg leuk, ook Rob reed er verschillende keren mee. (voor de video zie

<https://www.youtube.com/watch?v=JZtiQIIFK2k>

Ik ben dan ook erg tevreden over mijn eerste, digitale Kato loc, hij rijdt super.

Ik heb ook foto's en filmpjes gemaakt van de baan. Hans, onze filmer, dacht dat ik bedrijfsspionage pleegde. Nee hoor, en tegen zijn apparatuur en filmkwaliteit kan ik niet. Maar zo heeft iedereen zijn kwaliteiten of mooie dingen. Zoals bijvoorbeeld Wim en Susan met hun modules met houten huizen. Men keek vooral vaak naar de koeienstal. Ik zei tegen een man, die hem stond te bewonderen, dat de stal door een vrouw is gemaakt. Onder de indruk, en misschien argwanend, vroeg hij of dat zij dat kon, waarop ik antwoordde: "yes she can".

Maar ook de 3D geprinte locs en wagons, van de heer Blikkendaal, oogsten zeer veel bewondering. Uiteraard ook de draaischijf en module van Marc en Hans, daar bleven mensen lang en met bewondering naar kijken. Ook de bediening van de wissels, vond men handig en apart.

Robert zijn messing cab forward werd bewonderd. Maar die bewondering gold eigenlijk voor de gehele baan.

Daarom vind ik dat we trots op ons allen mogen zijn en natuurlijk op de Black Diamonds over wat dit weekend is gepresteerd. En natuurlijk de twee beste paarden van stal niet te vergeet, Marc en Hans (Wiki), voor het organiseren van dit weekend, en Marc ook vooral voor het coördineren tijdens het weekend. Ik wil de beide heren bedanken daar voor.



En natuurlijk Mathieu niet vergeten met zijn tweede plaats, en zijn mooie prijs de Piko Hondekop. Ik heb nog lichtelijk geprotesteerd tegen de uitslag, maar dat mocht niet baten, de jury bleef bij zijn besluit en dreigen hielp ook niet. De winnaar kreeg een tiendelige Kato TGV Atlantic, the lucky bastard.

Ik wil iedereen bedanken voor het bijzonder geslaagde weekend. Het was voor mij de eerste keer digitaal rijden en ook nog op een vreemde baan maar ik heb er ontzettend van genoten. Ik heb op modeltreinen- en treinengebied aardig mooie dingen beleefd: Spiewarenmesse Nurnberg, Miniatur Wunderland Hamburg, maar dit weekend komt zeker in de top 3 van wat ik zo al heb beleefd. Ik hoop dat de foto's en filmpjes zijn aangekomen bij jullie. Groet en tot de volgende keer.

Maarten Lodder



JAMBOREE 2018

Na een lang weekend Hilversum was ik de enige PH&LF'er die op 2 juni de reis naar Besseringen in Saarland ondernam. Christof Kess die dit jaar de organisatie op zich had genomen, had dit keer het 'Burgerhaus' geregeld naast de vrijwillige brandweer. Ik kon de nacht van zaterdag op zondag in zijn zomerhuisje slapen. De Jamboree werd gehouden in een mooie ruime locatie en voor Christof was het eenvoudig om alle modules (zeker 10-12) vanuit zijn huis naar de overkant te brengen. Hij had zijn complete Canada-baan opgezet. De GermaNtrak-baan was daarnaast opgebouwd uit modules van Markus (de stad), Adrian, Bernard en Rainer (vader en zoon). Anderen bleven tot zondagochtend en hadden mooi en nieuw rollend materieel meegenomen. Er kon zowel analoog als digitaal gereden worden. Gert Weinman kwam met een rangeerbaan met Duits materieel in schaal O. (1:45).

Na de pizza's werd op de laatste avond van de Jamboree de jaarlijkse ledenvergadering gehouden. Naast de financiën en de club-eigendommen werd het jaarprogramma doorgenomen. Met name de beurs in Stuttgart werd genoemd omdat wij als PH&LF er misschien ook aan deel kunnen nemen samen met GermaNtrak. Verder werd besloten om geen foto's met mensen meer op de website te plaatsen vanwege de nieuwe privacyregels. Dus alleen achterhoofden van bezoekers, en de modules met treinen.

Wat mij deze keer opviel waren de details op de modules. Sinds Rainer lid is en de Mad Max voertuigen heeft geïntroduceerd, gaat de detaillering op andere modules ook door. Niet alleen Rainer blijkt goed in de speciale filmhelden. Ook Markus heeft Batman, de Hulk en Superman opgenomen in het straatbeeld. De stadsmodules van Markus worden in de loop der jaren steeds fraaier.



Op zaterdag heeft Markus mij nog een snelcursus gegeven om N-schaalmodellen van Amerikaanse trucks geschikt te maken voor het Faller Car System. Ook gebruiken ze bij N-CAR-S het Tomytec systeem. In Duisburg (2016) hadden ze een fraaie opstelling met deze zelfrijdende autootjes over de utobahn. Een film van Hans Sodenkamp kan je vinden op <https://www.youtube.com/watch?v=pisINfrwOB8>

Op zondagochtend was het weer tijd om de modules af te bouwen en in de aanhangers te stapelen. Enkele leden zonder modules waren al vroeg vertrokken. Rond 14:00 uur reden de laatste auto's weer naar zuid- en midden-Duitsland. Ik ben nog in Mettlach bij de Outlet Store van Villeroy & Boch langs gegaan. De serviesfabriek heeft hier zijn oorsprong. Voor foto's van de Jamboree. Kijk op: <https://myalbum.com/album/hPltGj4lyZiu>.

Tjark

FRONT RUNNER

Op RAIL2018 was een verkoper die interessante N-schaal Noord-Amerikaanse goederenwagons verkocht tegen een heel aantrekkelijke lage prijs. Hij had dit gekocht van een verzamelaar die zijn collectie van de hand deed. Eén van de meest bijzondere wagons was een twee-assige (!) flatcar. Een zogenaamde front runner. Dat wagonnetje is aanleiding voor dit artikel.

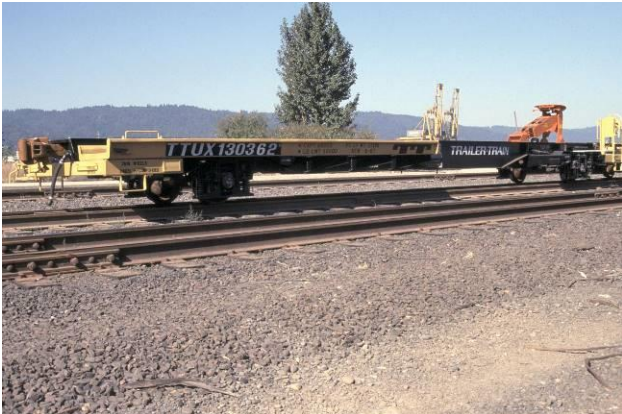


De Front-Runner Atlas N-schaalmodel met een 40-foot trailer van Western Maryland.

Sinds de negentiende eeuw zijn bijna alle Amerikaanse goederenwagons voorzien van twee-assige draaistellen. Omdat deze draaistellen – trucks - een aanzienlijk deel van het gewicht van de wagon vormen is gezocht naar wegen om dit gewicht te reduceren. In Europa rijden al vele decennia lang twee-assige goederenwagons met veel succes. Dit was aanleiding voor TTX om in de late jaren zeventig een moderne gelede, multi platform, "intermodal flatcar" met enkele assen te ontwerpen. De ontwerpeisen waren een laag eigen gewicht (zeker in vergelijking tot de dan zeer



gebruikelijke 89-foot "flatcar") en de mogelijkheid om 45-foot lange trailers te vervoeren (deze werden toen net de standaard trailerlengte). Daarnaast diende de wagon een laag profiel te hebben (Double Stack was toen net in opkomst en de veel spoorlijnen waren daarop nog niet ingericht).



De verticale hoogte van de wagon met trailer bedroeg 16 feet en 2 inch (4,93m) indien geladen met een trailer met een hoogte van 13-foot en 6-inch (4,11m) en wielen met een doorsnede van 28 inch (0,71m). Hoewel een geheel nieuw ontwerp diende dit wel koppelbaar te zijn met bestaande goederenwagons. In 1979 kwam het prototype, een vierdelige gelede wagon (spine car) met de naam Four-Runner. Deze Four-Runner kon maximaal vier 45-foot lange trailers vervoeren. Deze wagon set woog minder dan twee reguliere 89-foot flatcars. De Four-Runner woog 118,000 pound (53,5 ton) tegenover 136,000 pound (2 x 68,000) (61,7ton) van de twee 89-footers.



Na aanvankelijk wat problemen met de draaistellen werd, na enkele kleine aanpassingen, de Four-Runner een groot succes. Dit succes was aanleiding tot het ontwikkelen van een "stand-alone" twee-assige wagon, de Front-Runner. Deze had eveneens als de grotere

Four-Runner het voordeel van het lage gewicht maar gaf een grotere flexibiliteit. Als er slecht één of twee trailers vervoerd werden was de 89-foot flatcar natuurlijk veel voordeliger.

De Front-Runner was medio jaren tachtig maar een beperkt succes. Er zijn er meer dan 3.000 gebouwd door verschillende firma's met een gewicht variërend van 25,000 pound (11,3ton) tot 28,000 pound (12,7ton). De wagons hadden als "reporting marks" TTUX. Eén variant was een UIC-ontwerp geïmporteerd uit Europa voorzien van dempers om te voorkomen dat de as ging slingeren tijdens het rijden.

Ondanks het grote aantal gebouwde Front-Runners was het succes slechts van korte duur. De wagons waren gevoelig voor ontsparingen, vooral als deze leeg waren bij het rangeren. De Front-Runners waren dan ook niet geliefd bij het locpersoneel. De gelede lichtgewicht wagons waren dan ook in het voordeel ten opzichte van de Front-Runner.

Terwijl de Front-Runner bedoeld was voor 40, 45 en 48-foot trailers waren deze niet geschikt voor de nieuwere 53-foot trailers die in de jaren tachtig verschenen. Ook konden ze geen containers vervoeren. In april 2004 waren nog maar slechts 479 Front-Runners in bedrijf en inmiddels is dit ontwerp geschiedenis.

Hans Sodenkamp



HET 'TORONTO RAILWAY MUSEUM'

Zoals beloofd hier een verhaal over een uniek stukje Toronto spoorhistorie. In 1929 werd ten westen van Union Station (op het terrein naast de CN-tower) een locloods gebouwd voor de Canadian Pacific Railway die bekend staat als de Johnstreet Roundhouse. Voordien had op dezelfde plaats een veel kleinere locloods gestaan die niet meer de capaciteit had die nodig was om de stoomloc's van de CP te onderhouden.



De locloods kon 32 loc's onderhouden op 32 tracks met een 120 voet draaischijf (de grootste van de CP!). Grappig is te weten dat het onderhoud zo goed was dat de machinisten het onderhoud de bijnaam gaven 'the Johnstreet polish'. Met de komst van diesel was de roundhouse niet meer nodig en CP gaf de loods in 1986 aan de stad Toronto.



Vlak ernaast stond de locloods van de Canadian National Railway die bekend is als de Spadina Roundhouse. Op de plaats van deze locloods staat nu de Rogers Skydome, thuishaven van Toronto's baseball team de "Toronto Blue Jays".



Gelukkig zag de gemeente Toronto de waarde van dit erfgoed en in plaats van het af te breken werd het geconserveerd door er naast het Toronto railway museum, ook een microbrewery en andere retail te huisvesten en vandaag de dag behoort de loods tot Canada's erfgoed en is wettelijk beschermd (gelukkig maar!).



Op het terrein is een park ontwikkeld met daarop een signal house, een coal tower, een watertank en de Don River Station (een station uit 1896 en oorspronkelijk in het oosten van Toronto gelokaliseerd). In dit stationnetje is een winkeltje bemand door vrijwilligers met allerlei RR gerelateerde spullen (voornamelijk CN en CP en je kunt er ook kaartjes kopen voor een rondritje op het terrein in een miniatuur F59PH, een centercab diesel of een stomer...



Buiten op het terrein staan voor iedereen te bekijken en aan te raken de volgende 4 loc's : een CN 4-8-4, een CN GP-7, een CP Alco S2 en een CLC 50ton Whitcomb-diesel. Verder staan er goederen- en personenwagens en ander materieel.



Dat bijna al het materiaal buiten op het terrein staat en voor iedereen gratis te bekijken is komt door de voorwaarde die de gemeente aan de stichting Toronto Railroad Museum stelde om beschikking te kunnen krijgen over 3 stalls in de roundhouse. In die 3 stalls zijn een tricycle en modellen tentoongesteld alsmede een simulator ingebouwd in een GE cab...erg populair! De andere 2 stalls zijn voor restauratie van een CP Alco S2 (geloof ik...), een houten passagiers wagon en een vinegar car....

Robert van Maurik

STATION N-SPOOR 2018 (2)

In het weekend van 26/27 mei vond in Hilversum de 3e editie plaats van Station N-spoor. De PH&LF leverde voor de 3e keer een bijdrage, maar dit keer niet alleen met onze eigen modules: de Engelse club The Black Diamonds was overgekomen met een flink aantal N-trakmodules en die zouden aan onze baan worden vastgekoppeld. Het is altijd spannend om andere modelspoorders op je baan te laten rijden, zeker als 'hun' baan aan de jouwe vastzit en je dus met elkaars eigenschappen, regels en gewoontes te maken krijgt. Gelukkig bleken onze Engelse gasten er ook zeer relaxed in te zitten: geen ingewikkelde regels, gewoon lekker je treintje rijden, en als er iets mis gaat, dan even de schouders ophalen en het probleem oplossen. Relaxed, dus.



Het 'Engelse' deel van onze modulebaan.

Traditioneel was het ook dit weekend weer idioot warm. Dus daar stonden in een sporthal een zootje treinmafkezen in de bloedhitte met treintjes te spelen, terwijl de rest van Nederland zich nestelde in de achtertuin of ergens aan het water met een bbq en een potje bier. Misschien was dit zomerse weer ook wel de reden voor de tegenvallende bezoekersaantallen? Want die vielen jammer genoeg inderdaad nogal tegen. Zo erg zelfs dat de organisatie heeft besloten om er een punt achter te zetten. Geen 4e editie dus. Heel erg jammer, maar ik begrijp de beweegredenen. Je kunt niet elk jaar een hoop tijd, energie en geld steken in een evenement waar onvoldoende mensen op af komen. Dat hou je financieel niet vol. Wel een gemiste kans voor de N-schaalgemeenschap, want er is nu een mooie plek om ons deel van de hobby te promoten, verdwenen. Misschien hadden al die N-spoorders wat enthousiaster moeten zijn en in grote getalen komen opdagen, en dan niet alleen als bezoeker, maar ook als deelnemer met een eigen modelbaantje?



Hoe dan ook, dit was dus de laatste editie. We hebben twee dagen lang onze monsterlijk grote baan aan het publiek kunnen tonen. En we hebben heel wat kilometers gewandeld om onze treinen van de ene naar de andere kant te rijden: het baanplan bevatte drie keerlussen en twee eindyards, en je moest verdomd goed opletten dat je onderweg de juiste afslag nam, want anders moest je verplicht weer een extra 100m lopen om terug te keren bij die verkeerde afslag. Jaja, het leek wel werken!

Zelf was ik aanwezig met drie modules: het aloude Timford Junction had ik weer eens uit de mottenballen gehaald en flink afgestoft, en ik had de moduleset Tuckerville meegenomen. Het blijft me toch elke keer weer verbazen dat mijn modules zo weinig problemen geven, ondanks mijn gare technische kennis en brakke timmermanskunsten.



Timford Junction

Volgend jaar dus helaas geen Station N-spoor meer. Hopelijk komen Hans Lubbers c.s. snel weer met een nieuw evenement op de proppen, want de charme en gezelligheid van dit soort kleinere beurzen winnen het toch altijd weer van de anonieme megabeurzen als Eurospoor en Rail.

Oh ja, ik zou het bijna vergeten: ik was, samen met Petra, natuurlijk ook nog deelnemer van de dioramawedstrijd! Met een Japans thema had ik mij op onbekend terrein begeven, maar het resultaat is volgens mij best goed geworden. Op een modelbaantje van circa 70x100cm reden twee treintjes onafgebroken hun ovaaltjes door een klein stadje met een winkelstraatje, een station en een tempeltje. Onze inspanningen werden beloond met een 2e prijs en dat betekende een mooi Hondekop van Piko, een model dat ik - ondanks dat ik Amerikaans rijd - sowieso altijd al graag wilde hebben. Het is jammer dat met het stopzetten van deze beurs er dus ook een eind komt aan de dioramawedstrijd. Het beviel me namelijk wel

om met een deadline te werken aan een klein modelbaantje met een voor mij geheel nieuw thema. Hopelijk komt er in de toekomst weer ergens een wedstrijd? Ik heb namelijk nog een Hondekop liggen waarmee ik iets leuks zou kunnen doen ☺

Mathieu Hamelers

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, modelbaan thuis of modelbanen op tentoonstellingen alsook 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 2018.



In een vitrine stond dit bijzonder fraaie messing model van een Milwaukee Little Joe. Foto: Hans Sodenkamp.



Zeker zo fraai is Cushman, Oregon, een modulaire HO baan van Ronald Halma met assistentie van Rob Draaisma. Foto: Hans Sodenkamp.



Bijzonder is deze werkende kolenlaadinstallatie van de fraaie HO Pocahontas Mine. Foto: Hans Sodenkamp.



Lange kolentreinen in de Appalachen. Foto: Mathieu Hamelers.



Een N-schaalbaantje met twee verschillende thema's. Foto: Mathieu Hamelers.

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Modelspoor Tilburg, 29 september 2018
- Derby, 26-28 oktober 2018
- Stuttgart, 22-25 november 2018
- Nederlandse Modelspoordagen, Rijswijk, 12-13 januari 2019

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 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

Op het moment dat ik dit schrijf is het volop zomer. Wat een warmte! De modelspoorhobby ligt dan ook bijna



helemaal stil bij mij. Het enige wat ik doe is de verschillende nieuwe en oude tijdschriften en boeken lezen.

Zo lees ik dat naast Goes-Borselle (SGB)

nu ook de VSM kan beschikken over een Amerikaanse Whitcomb diesel. Wel opmerkelijk vind ik. Zo is er geen en dan zijn er "opeens" twee van deze bijzondere diesels in Nederland.

Tot slot heb ik ook onze club aangemeld voor de Nederlandse Modelspoordagen. Deze zijn op 12 en 13 januari 2019 in Rijswijk. Daarmee komt het nieuwe modelspoorseizoen alweer in zicht!

Hans Sodenkamp