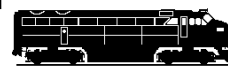




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 11 Nummer 41, juni 2012

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Last stop at Fioretti, Hillegom	1
Clubkleding	2
Nooit gebouwde modules: Cuyahoga	4
New Eastbrook, part III	4
Jamboree 2012 te Straelen	7
De Klapbaan: uitgelegd	8
Nooit gebouwde modules: de Milwaukee module	9
Revival of Terminal 5	10
De PH&LF-fotogalerij	11
De Klapbaan: het vervolg	12
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13
The caboose	14

THE DEPOT



Als er één aspect is waar de PH&LF nooit een gebrek aan heeft zijn dat ideeën. Dan heb ik het hier vooral over ideeën voor nieuwe modules. Vaak geïnspireerd

door boeken, video's, foto's, verhalen e.d. Het is maar goed dat al die ideeën (nog) geen werkelijkheid zijn geworden want dan zou menig huis gauw te klein zijn om al die modules in op te slaan. We zouden verschillende vrachtauto's (of treinen) nodig hebben om alles samen te brengen. We zouden de gehele Jaarbeurscomplexen mee kunnen vullen.

Maar het zijn nog steeds ideeën, ontwerpen die toch vragen om ontsloten te worden. Dat laatste is de aanleiding om in deze nieuwsbrief daarom aandacht aan te besteden. Daarnaast natuurlijk ook nog tal van andere onderwerpen. Ik wens dan je ook veel leesplezier en inspiratie voor nieuwe ideeën ;-).

Hans Sodenkamp

LAST STOP AT FIORETTI, HILLEGOM

Het is donderdag als de eerste modules door Tjark bij mij thuis worden opgehaald omdat ik zelf niet bij de opbouw aanwezig kan zijn helaas. Lars haalt vrijdag aan het eind van de middag de rest op. Terwijl ik 's avonds in het theater ben en luister naar muziek van

The Band en voorzien van commentaar van Leo Blokhuis zijn de anderen druk bezig de baan op te bouwen. 's Avonds thuis check ik nog even de mail. Rob mailt het verzoek om zaterdagochtend om acht uur allemaal te komen omdat de baan verplaatst moet worden. Deze staat namelijk voor de ingang van de expositie die zondag gehouden wordt. Ik denk eerst "acht uur, dat is mij voor zaterdag nog iets te vroeg" maar al snel word ik mij bewust van de datum van die expositie; zondag 1 april en neem daarom de opmerking niet serieus.



De Sharks snorren weer driftig rond door Meesville.

Zaterdagochtend rond negen uur loop ik met mijn spullen in de hand de gang op. Enigszins teleurgesteld zit daar Rob uit te blazen. Hij heeft zojuist de baan verplaatst met wat andere modelspoorders en is druk bezig om alles weer op orde te krijgen. Dus toch geen grap! Ik verontschuldig mij en zet snel even koffie met de meegebrachte senseo en help ondertussen. Langzaam komen ook de anderen binnen. Het is al tien uur en vrijwel meteen is daar de eerste bezoeker terwijl wij nog bezig zijn om de laatste aansluiting te maken. Gelukkig rijdt snel daarna al de eerste trein. Het is opvallend druk. Ondertussen een stuk vlaai naar binnen werken van ons gewaardeerde clublid Hans die onlangs jarig was.



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



De yard staat vol met gereedstaande treinen.

's Middags is er een jongetje met een bijzonder verzoek; of er ook nog een GG-1 op de baan kan komen! Blij verrast ontdek ik dat ik hier te maken heb met een jonge PRR fan. Uiteraard wordt voldaan aan dit bijzondere verzoek en zet direct mijn GG-1 op de baan. Voor de rest vliegt de dag om en we zijn nog druk bezig als iemand ons opmerkzaam maakt dat het voor vandaag er al op zit. Het is net vier uur en wij maar denken dat het tot vijf uur duurde... Wat onwennig pakken we ons materieel in en vertrekken naar huis.



De ONR is aangekomen bij het eindstation.

Met een grote bezetting beginnen we zondagochtend. In de loop komt onze deelnemer uit Nootdorp, alias de Dude, met een grote kartonendoos met wat de verrassing van 2012! De clubkleding!! Voor het eerst in de ruim tienjarige geschiedenis hebben de PH&LF-leden clubkleding. Al spoedig is iedereen voorzien van de blauwe spijkerstof clubkleding. De baan komt zelfs even tot stilstand om een groepsfoto te maken door Sandra.



De groepsfoto met de nieuwe clubkleding.

Ondertussen blijkt de expositie toch geen 1 april grap te zijn en wordt door enkele bezoekers ook bekeken. Veel te vlug blijkt het alweer vier uur te zijn. Spoedig is alles opgeruimd en ingeladen in de verschillende auto's. Nog even iedereen de hand schudden. Daarmee is dan een eind gekomen aan zeven jaar Landelijke Modelspoordagen in de Fioretti College te Hillegom. Een eind aan bijzondere beurs op een bijzonder locatie.

Hans Sodenkamp

CLUBKLEDING

Het heeft wat voeten in de aarde gehad, maar begin april was het eindelijk zo ver, de PH&LF heeft z'n eigen clubkleding, ja, ja!

Nadat eerdere pogingen –de eerste dateert uit februari 2005- op niets waren uitgelopen, is het idee van spijkeroverhemden eigenlijk spontaan ontstaan. Baakje (T) kon via een bevriende relatie aan goedkope T-shirts komen. Zelf ben ik niet zo'n voorstander van T-shirts omdat dit soort kledingstukken mijn



goddelijke Adonisfiguur te veel benadrukt, hetgeen bijzonder storend is voor andere PH&LF-ers die er een meer Bourgondische levenswijze op nahouden ☺ En een T-shirt wordt na een keer wassen een veredelde snotlap. Het ziet er niet uit. Jammer maar helaas dus.



Nu zijn we een Amerikaans georiënteerde club en demin hoort hier, net als de hamburger, onlosmakelijk bij. Ik heb zelf al jaren een deminshirt voorzien van vlaggen en patches en de aanschaf van de nieuwe clubgebonden shirts is eigenlijk ontstaan tijdens de beurs in Houten, na een bilateraal tussen twee heren (de eerder genoemde Baakje (T) en dude).

De eerste stap was om te inventariseren. Voor alle duidelijkheid, iets rap voor elkaar krijgen binnen onze club is lastiger dan een nog energiezuiniger benzinemotor ontwikkelen. De eerste poging was de hemden te bestellen bij H&M. Dit bleek niet alleen erg duur (de goedkoopste uitvoering € 35,-) maar hun maatvoering bleek ook afgestemd te zijn op mensen met anorexia (lees: shirts met als grootste maat, bijartkeu).

Verder kijken dus. Nu wil het toeval dat ik wel eens over de markt in Delft slenter. En zodoende in gesprek raakte met een handelaar die prachtige fleece vesten verkocht. De zomermode kwam eraan en hij wilde wel een mooi prijsje maken, slechts 10 euro per vest. Erg lekker, als je in de winter op een koude beurs. U voelt hem al aankomen....., de PH&LF staat niet bepaald bekend om het adequaat reageren waarde lezers, dus verliep de afgesproken termijn met de handelaar. Zo kon het dus gebeuren dat ik tijdens mijn vraag of 'de vesten al' te horen kreeg: 'ja vrind, heb mijn hele winterhandel in een keer verkocht, blijf niet wachten totdat jullie eindelijk eens een ei hebben gelegd. Ik kan er niet meer aan komen, fijne dag nog' Weg buitenkansje! Terug bij af, op zoek naar deminshirts.

Nu is the dude niet voor een gat te vangen, de telefoon gepakt en rondgebeld. Zo kwam ik terecht bij een borduurder in Den Haag. Toffe gast waar we wel iets mee konden regelen. En inderdaad, dat kon hij. Deminshirt, daar kon hij voor zorgen, en qua prijs zeer goedkoop. Dankzij hem hebben we nu voor een zacht prijsje werkelijk prachtige deminshirts, zelf een in de maat XXXXXXXXL ! (en nee, die was niet voor the dude, zoek zelf uit welke PH&LF er het is en kleur het plaatje)

Zondag 1 april vond de overdacht plaats en nam een zichtbaar ontroerde 'chair' het eerste exemplaar in ontvangst. Enige smet op het geheel was dat Wiki zoals gewoonlijk dwars lag. Vrind wiki had de borduurder een kleurenstaal van zijn locs (!?) toegestuurd en het telefoongesprek tussen beide heren wil ik u niet onthouden.

Dude

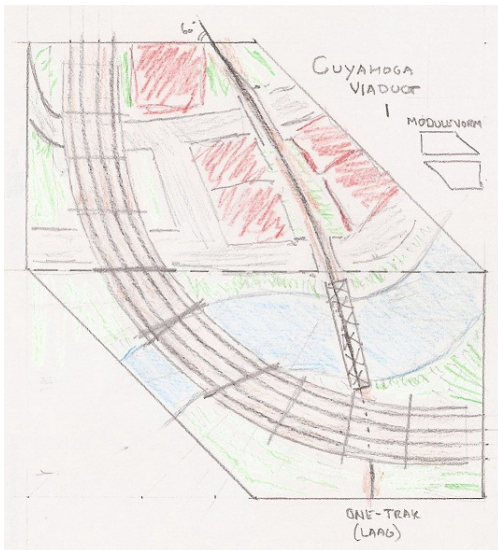
PH&LF PERIKELEN





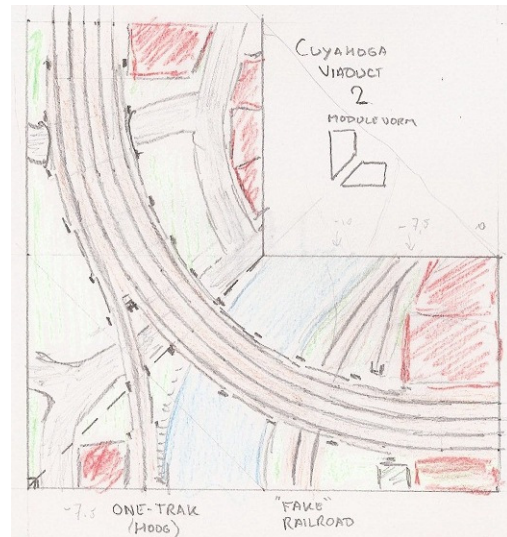
NOOIT GEBOUWDE MODULES: CUYAHOGA

Oké, de titel is niet helemaal juist want de Cuyahoga-modules zijn wel gebouwd, alleen niet in de vorm zoals die in één van de eerste ontwerpen te zien waren. Voorafgaande zijn diverse ontwerpen de revue gepasseerd.



Eén de eerste ontwerpen voor de Cuyahoga hoekmodules.

In eerste instantie zou Cuyahoga als een Ntrakmodule van 4 x 4 feet worden gerealiseerd. Daarbij is dan één zijde schuin waardoor er twee gelijkvormige module bakken ontstaan. Van belang was ook het realiseren van een oNetrakaansluiting. Daarmee zouden dan de eerst oNetrak modules aan de Ntrak baan gekoppeld kunnen worden. Bij het bovenstaande ontwerp was nog wel een extra module noodzakelijk om de lager gelegen oNetrak lijn aan te sluiten op het binnenste spoor van de Ntrak.



Cuyahoga ontwerp met gelijkvloerse oNetrak-aftakking.

Het concept met afschuinde kopkant heb ik later in een iets kleinere vorm toegepast bij mijn Ntrak-light module Kingstreetcurve. De beide Cuyahoga ontwerpen zijn uiteindelijk niet gerealiseerd omdat geleidelijk het idee ontstond om er een grotere hoekmodule van te maken. Daarbij werd meteen niet alleen een oNetrakaansluiting gepland, zoals in beide de oorspronkelijke ontwerpen, maar ook een dubbelsporige aftakking aan beide zijden. Opmerkelijk is dan weer wel dat die beide dubbelsporige aftakkingen uiteindelijk nooit zijn gebruikt!

Hans Sodenkamp

NEW EASTBROOK, PART III

Na het maken van het seinhuis zoals in de vorige nieuwsbrief vermeld, werd het tijd om aan andere gebouwen te werken op de eerste modulebak. Nu had ik het mijzelf makkelijk kunnen maken door een gebouw waarmee ik ooit gestart was in 2007 gewoon af te maken. Dit gebouw was opgebouwd uit twee bouwpakketen van Walthers Power Station. Ik had deze enigszins gekitbashed zodat er een grote hal ontstond met een klein gebouw ernaast met een kleine powerhouse voor dit bedrijf.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Oorspronkelijk gebouw op de eerste Eastbrook-module.

Echter sinds 2010 heb ik de smaak te pakken met het maken van eigen gebouwen veelal naar het voorbeeld van bestaande gebouwen. Eigengemaakte gebouwen geven de baan net even een andere eigen look and feel. Daarom komt er vanaf nu zo goed als geen (zelf aangepast) bouw pakketgebouw meer op mijn modules door voortschrijdend inzicht en het verder ontwikkelen van handigheid in het zelfbouwen. Daarnaast geeft het veel voldoening om uit stukken styreen een leuk iets te creëren. Dus het oorspronkelijke gebouw is verdwenen en daarvoor komt een complex aan nieuwe zelfgebouwde gebouwen terug.

Het eerste gebouw van het nieuwe complex is gebaseerd op een gebouw dat ooit in Dubuque, Iowa, stond en dat ik op het internet vond via mijn favoriete site voor gebouwen:

http://memory.loc.gov/ammem/collections/habs_haer/

Het betreft het McFadden gebouw, een producent/groothandel in koffie. Ik zal wel de naam van het bedrijf overnemen maar in mijn wereld is McFadden een producent van Hardware and Tools. Dus er komt staal, hout en vet/smeermiddelen binnen b.v. en er gaan gereedschappen en zwaardere machines, zoals stansen, de deur uit.



Foto echte McFadden-gebouw in Dubuque, Iowa

Het pand heb ik van een foto zo goed mogelijk nagemeten en in 1:160 op styreen uitgetekend waarbij ik de maatvoering van de wanden wel heb aangepast naar de beschikbare ruimte tussen twee sporen in. Ik werk altijd met een basis styreenlaag van 1mm waarop ik de ramen en deuren uitteken en uitsnijd. Zodra alle openingen eruit gesneden zijn breng ik op de buitenkant een steenmotief-styreenplaat aan. Deze is b.v. van Slaters of in dit geval van een plaat die ik tijdens Rail 2012 bij een Belgische leverancier in Houten heb gekocht.

Overigens is bij (zelf)bouw met styreen de gebruikte lijm van belang. Ik gebruik op aanraden van een modelbouwwinkel in Bloemendaal een mix van een Revell-lijm met Ruderer L530 lijm. De laatste lijm doe ik voor een deel in de Revell lijm dispenser/tube waar een mooie doseernaald op zit. De lijm is vrij vluchtig dus bij het plakken is enige snelheid gewenst. De lijm versmelt de twee delen styreen samen.



De gebruikte lijm mix

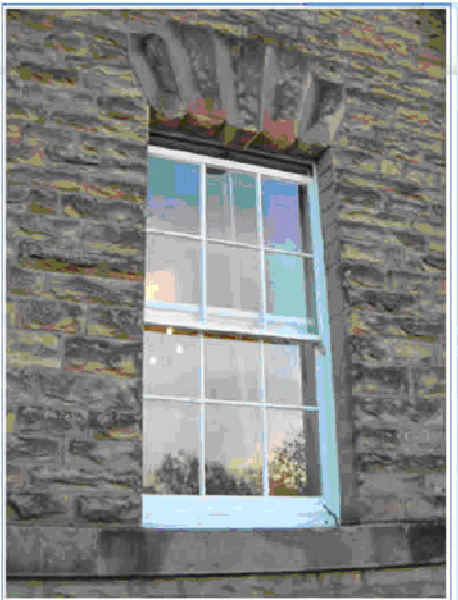
Zodra de buitenste styreenlaag met steenmotief is aangebracht snijd ik vanuit de binnenkant de



openingen weer vrij en werk ik e.e.a. met een klein vijltje bij.

Het pand heeft eerst een zwarte primerlaag gekregen dat ik er met een spuitbus heb opgespoten. Daarna is het pand geschilderd in een rode kleur uit het Warhammer verfassortiment.

Het pand heeft circa 100 raam- en deuropeningen die allemaal worden voorzien van eigengemaakte ramen zoals in de vorige nieuwsbrief getoond. Daarbij ga ik nu een klein stapje verder door zogenaamde sash- of slidingramen na te bootsen.



Een sash of sliding window

Ik gebruik de methode zoals in de vorige nieuwsbrief omschreven waarbij ik het bovenste deel dat precies in de opening past, later op de basis lijm.

Voor het eerst heb ik voor dit gebouw wat dakopbouwzaken zelf gemaakt. Dit geeft een aardig beeld op een vaak verder kaal dak. Daarvoor heb ik op het internet via Google naar foto's gezocht voor wat inspiratie. Tevens kwam ik in het gratis internetblad Model Railroad Hobbyist Magazine ook een artikel tegen over dakopbouwen. Zie de website www.mrhmag.com voor dit prachtige blad dat inspirerend werkt. Tevens heb ik een voor Amerikaanse gebouwen typerende watertank gemaakt uit een klein stukje ronde gele pvc-pijp met daarop planken van circa 2 mm brede strookjes styreen gelijmd. Het onderstel is o.a. gemaakt van I-profielen en het dak van styreen dat ik met putty geëgaliseerd en daarna geschuurd heb. Daarop kwamen dan diverse stukjes

driehoekige styreenplaten als dakbedekking. De draden om de tank zijn van dun ijzerdraad gemaakt.

Tevens heb ik dit maal met de tissue decal-methode een muurschildering gemaakt met de bedrijfsnaam waarachter deels een oudere eigenaar van het pand doorschemert. Via een fotobewerkings- annex grafisch programma heb ik twee teksten gemaakt die over elkaar heen zijn gelegd. De onderste tekst heb ik voor 85% doorzichtig gemaakt waardoor nu lijkt alsof hier overheen geschilderd is waarbij de oude tekst een beetje weer naar voren komt.

Naast het gebouw staan twee opslagtanks die door de vorige gebruiker van het pand werden gebruikt voor de opslag van koffiebonen. Deze worden nu niet meer gebruikt. Deze zijn gemaakt van grijs pvc-pijp met daarom heen een wat grotere steentjesplaat van Slaters. Er bovenop een houten opbouw van styreen met plankenmotief.



Foto van de opslagtanks en dakopbouwen

Nadat het gebouw klaar was heb ik met wat Anita decorkrijtpoeders een weathering aangebracht.



McFadden hoofdspoorzijde

Voor mijn volgende gebouw vertrek ik vanuit Dubuque, Iowa waar dit gebouw stond, naar Toledo, Ohio waar het voorbeeld van mijn volgende bouwproject (nog) staat. Maar daarover meer in de volgende nieuwsbrief.

Lars-Erik Sodenkamp

JAMBOREE 2012 TE STRAELEN

In de bijna 11 jaar die de PHLF bestaat hebben we regelmatig contact gehad met onze oostburen die dezelfde hobby als wij hebben: Amerikaans/Canadees in schaal N. Jaarlijks houdt deze groep N-trakkers (23 leden) een zogenaamde Jamboree in het weekend van Sacramentsdag (2^e donderdag na Pinksteren). Dit jaar werd de Jamboree georganiseerd door Markus Schiavo in de omgeving van Straelen, net over de grens bij Arcen.

Van de PHLF hadden Tjark en Wim & Susan afgesproken met modules naar de bijeenkomst te komen. Wim en Susan kwamen met hun succesnummer: Atlantic View. Tjark bracht zijn drie N-trak modules mee die samen Terminal 5 van de Port of Seattle voorstellen.

In de weken voor het weekend van 7-10 juni werden de plannen voor de opstelling nog regelmatig gewijzigd, omdat de lijst van deelnemers nogal wisselde. Naast de Duitse leden uit het hele land, was er ook een Zwitser, die de Jamboree aandeed gedurende zijn vakantie. Hij trok geen bekijks met zijn modules of treintjes, maar wel met zijn Pontiac met een verbruik van 15L/100km. Ook een dure hobby. Verder hadden veel leden hun partner en/of kinderen meegenomen.

Markus had de gymzaal van de lagere school voor een zacht prijsje kunnen regelen. Als tegenprestatie mochten de kinderen van de 4-klassen school uit

Auwel-Holt de opstelling komen bekijken op vrijdagochtend. Donderdag avond laat reed alles, en konden op vrijdag ochtend enkele lange treinen het jonge (gedisciplineerde) publiek bezig houden. Naast de Ntrak baan was er de HO baan 'Violet Short Line' van Gerd Weinmann en een opstelling van het faller car-system in schaal N.

De opstelling van ruim 35 N-trak modules had de vorm van een L. Er werd gereden met analoge treinen op de bekende rode en gele lijnen. De derde blauwe lijn (met al zijn aftakkingen) was digitaal. German-Ntrak gebruikt hiervoor het Lenz-systeem, met throttels die net als bij Digitrax ingeplugd moeten worden door de 'machinist'.



Records voor deze dagen waren de Canadese graantrein van Christof met 74 wagons, getrokken door 4 locs. Daarna de dubbelstack containertrein met 63 wagons en 92 containers. Ook voortgesleept door 4 locs. En een UP personentrein van Adrian met 28 gele wagons, getrokken door een 'ABBBA'-combi.

Naast nieuwe modules, waarvan enkele nog in houtkleur, waren er ook bekende modules. Vele modules hebben fraaie details zoals ook te vinden zijn op de modules van Wim en Susan. Ik heb diverse macro foto's gemaakt en ze op 'mijnalbum' gezet. Op zaterdag kwamen Hans S. en Ferry, en 'oudlid' Jurgen langs om de opstelling te bekijken en bij te praten met alle bekenden. Susan en Hans hebben nog wat filmopnamen gemaakt.

Hoewel het maar 3 km over de grens met ons buurland weg was, heb ik alle dagen een vakantiegevoel gehad, door de Duitse broodjes, de grote glazen Beiers bier, asperges en chili-suppe, en het Pfarrfest op zondag met de 'biggenrace'..

In de jaarlijkse ledenvergadering is Andreas Sykora als nieuwe voorzitter gekozen. Omdat hij nabij Osnabrück woont moeten we maar eens vaker proberen e.e.a. samen te werken.

Het was weer een geweldig mooie ervaring, die er toe geleid heeft dat terminal 5 een revival heeft ondergaan



(zie elders in de nieuwsbrief), en ik weer allerlei technische tips heb gekregen voor mijn modules en verbeteringen aan locs en wagons.

Naar de Jamboree 2013 in Bamberg moeten we maar met grote vertegenwoordiging van de PHLF.

Tjark

DE KLAPBAAN: UITGELEGD

Zoals jullie intussen wel hebben gemerkt is het vrij rustig met (digitale) post vanuit de regio Utrecht. Dit heeft een verklaarbare reden; heer T. rijdt namelijk sinds een paar maanden rondjes.

En dan bedoel ik niet in zijn trouwe vierwieler, maar met z'n treintjes.

Hè, hoe kan dit nu? Thieu heeft toch geen plek meer over om te rijden!

Ik hoor het u bij wijze van spreken mompelen.



Mis! Er wordt wel degelijk in rondjes gereden in huize Paddo. De heer T. is namelijk de trotse bezitter van een klapbaan, die uitgeslagen niet alleen bijna 1.80 lang is, maar ook bijna 70 cm breed. Voldoende breed dus om een bocht in te leggen waar een steamer met gemak doorheen roost. We hebben dus geen kind meer aan hem, thank God!



Petra, Thieu z'n liefvallige echtgenote, is zelf zo blij dat ze haar huis weer voor zichzelf, the kids en Muki heeft, dat ze aan burgemeester Aleid Wolfsen heeft gevraagd om als dank een straat naar mij te vernoemen, voorwaar een hele eer! Het klinkt wel aardig, *the dude alley*. Dank hiervoor.

Toch hangen er donkere wolken boven dit prille geluk, samengepakt rond de regio Hillegom. Het feit dat je thuis ook rond kunt rijden zonder een zolder van 400 m2 te hebben heeft bepaalde PH&LF-ers bereikt :(

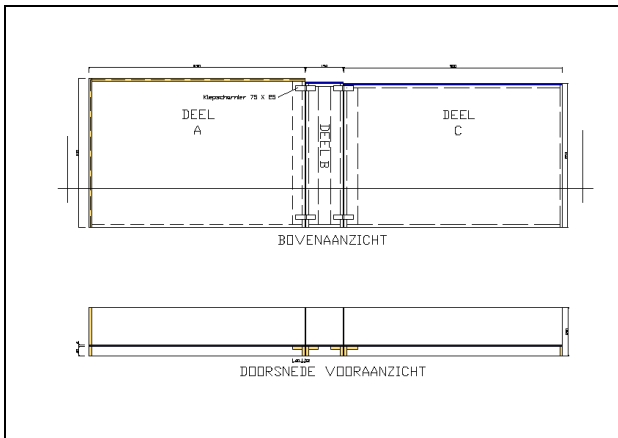
Zo kon het gebeuren dat ik tijdens de beurs in Hillegom al bij de deur van het schoolgebouw al werd opgewacht door twee PH&LF-ers, de heer Baak, (**M**) en 'de Draai'.

Beiden heren hielden netjes de deuren voor me open (*wordt normaal voor mijn neus dichtgekwaakt, dus ik voelde al nattigheid*) en voorzien van rode bloesjes op de wangen van opwinding werd ik welkom geheten. Normaal vertonen alleen mijn twee golden retrievers deze intense blijdschap als ze me zien, maar dat twee heren van de PHLF dezelfde warme gevoelens aan de dag legde was- **hier volgt een citaat speciaal voor wiki-tranentrekkend ontroerend**. Het kwam er op neer dat beide heren ook graag zo'n klapbaan willen.

Nou ben ik weliswaar bouwkundige, handig met hamer en zaag, maar zeker geen timmerfabriek, voor Thieu was een eenmalige vriendendienst. Niet dat beide heren niet tot deze categorie behoren, wel zeker! Maar zo'n ding bouwen kost zeeën van tijd en geduld. Iets wat ik ontbeer. Dus heb ik beide heren met zachte stem afgewimpeld. Martien nam het uitstekend op, liep rustig naar heer Baak (**T**) en huilde zachtjes op diens schouder uit. De Draai had zichzelf minder in de hand. Hij rende richting toiletten, alwaar hij in een onbedaarlijk snikken uitbarstte. Het enige dat ontbrak was een violist die stemmige begrafenisgeluiden



produceerde. Het lukte the chair (ja, ja het zijn tegenwoordig dikke maatjes) pas na 1 ½ uur Robje uit de toiletruimte te lokken met een pak stroopwafels. Nu ben ik de rotste niet dus heb ik de heren als compensatie toegezegd dat ik een werkomschrijving, compleet met bouwtekeningen, foto's en materiaallijst voor ze zou maken zodat men ook zelf tot het eindresultaat zou kunnen komen als de foto's hierboven.



Indien geïnteresseerd kunnen PHLF-ers (dus niet alleen Baakie (M) en Draai) die zich geroepen voelen om zelf zo'n bak te bouwen deze bouwtekeningen en werkwijze simpel bij mij aanvragen. Ik zal ze dan een pakketje toesturen waarmee ze met enige handigheid vrij snel zelf zo'n baan kunnen bezitten.

Een tip vooraf: het is algemeen bekend dat PHLF-ers graag degelijk te werk gaan. Enige nuance is echter op z'n plaats. Degelijk wil niet zeggen dat iets belachelijk zwaar, superdik en grof moet zijn. De sterkte zit in 9 van de 10 gevallen namelijk niet in de dikte van het gekozen materiaal maar de opbouw (constructie zelf). In een betonvloer zitten ook geen staven ijzer met een diameter van 50 cm heren!

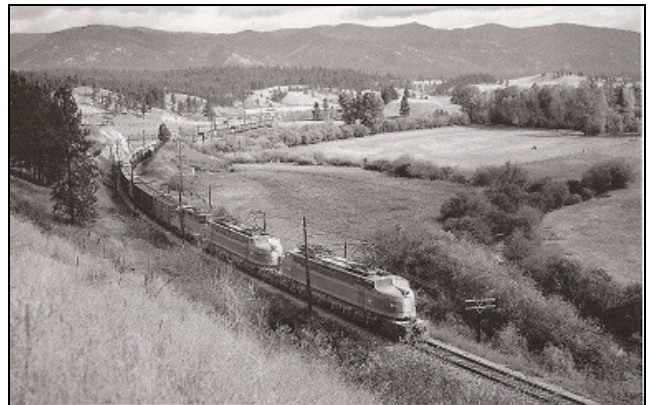
Hou dus gewoon aan wat in de werkomschrijving staat voorgeschreven en gebruik vooral **NOOIT** MDF. Veel te zwaar, slecht te verwerken, gevoelig voor water (vocht) en breukgevoelig. MDF is veredeld hardboard, bedoeld om kasten die niet verplaatst worden te maken, of (loze) ombouwen om bedden, kastdeurtjes, maar **GEEN** klapbaan (of modulebak, al draaf ik nu misschien door met het risico dat Peter-Martijn tijdens de eerstkomende beurs mijn modules met een kettingzaag een geheel andere uitstraling zal geven. ...)

In elk geval, Suc6 mensen, bij het bouwen.

The dude

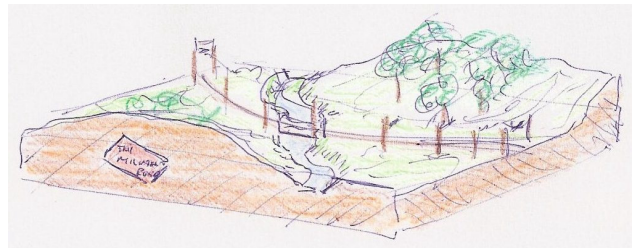
NOOIT GEBOUWDE MODULES: DE MILWAUKEE MODULE

Ik wilde eens een eenvoudige oNtrakmodule bouwen met, jawel, bovenleiding. In het boek "Milwaukee road remembered" kwam ik een situatie tegen die niet al te ingewikkeld is.



In 1960 naderen E75, E74 en een GP9 Superior, Montana met de enige Midwest-naar-Pudget Sound goederentrein

Doordat de oNtrakaansluiting van de Cuyahoga onder een hoek afbuigt van de Ntrakmodule was daar een overgangsmodule nodig. Een mooie gelegenheid om de Milwaukee-module te bouwen. Een ontwerp was snel gemaakt.



Een enkelsporige lijn die een kleine rivier kruist en langs een klein bos loopt. Zoals bij de foto uit het boek. Niet al te ingewikkeld. Omdat voor Rail 2004 de uiteindelijke versie van de Cuyahoga-modules voltooid diende te worden ging alle tijd in het voltooien van dat grote moduleproject zitten. Als overgang werd een stukje plank gezaagd als tijdelijke oplossing.

Uiteindelijk groeide het idee om een oNtrakmodule te maken met een haakse kruising. Dat plan is uiteindelijk wel gerealiseerd in de vorm van E-line Junction. De Milwaukee-module helaas niet maar wie weet.....

Hans Sodenkamp



REVIVAL OF TERMINAL 5

Mijn modules bekend onder de naam Terminal 5, heb ik de laatste jaren opgeslagen gehad op zolder. Ik heb ze nog een keer getoond in de school te Hoogmade, toen ze als een soort eind-yard dienst deden. Maar de N-trak afmetingen blijven fors, en ze passen eigenlijk niet zo goed bij al die one-trak modules, zoals we ons nu meestal presenteren. Tenzij er overgangsmoedules gemaakt worden.

De 3 modules van Terminal 5 blijven zwaar en degelijk gebouwd. Zoals we dat vroeger deden. Je moest er op kunnen leunen en het moest tegen een stootje kunnen bij het transport. De glorie-dagen van mijn modules waren in 2007, toen de Jamboree gehouden werd in oude Engelse bunkers nabij Gennepe.



Terminal 5 in 2007.

Omdat ik mij opgegeven had voor de Jamboree 2012 in Straelen met Terminal 5, moest wel het een en ander nagekeken worden. Zo gelden nog steeds de N-trak kleuren voor de hoofdsporen. Terwijl wij in feite met Digitrax hier geen onderscheid meer in maken. Veel draden waren daarom maar aan elkaar gesoldeerd.

Ik had een lange actielijst, waarvoor ik wel 2 maanden had. En wat blijkt: het wordt toch weer nachtwerk op de laatste avond. Aardig is om te melden dat ik al 5 jaren allerlei verbeteringen graag wilde doorvoeren voor een kwaliteitsslag. Het moment daarvoor was nu aangebroken. De belangrijke aanpassingen behandel ik kort hieronder.

1. Module 2 (122 cm rechte rail zonder wissels) had ik een half jaar geleden gesplitst in 2 bakjes van 31 breed. Makkelijk voor vervoer, maar ook voor het gebruik bij one-trak. Maar ze moesten nu weer aan elkaar verbonden worden.
2. De rail is nu allemaal mat bruin (roestverf) gemaakt met het kwastje. De drie modules zijn daardoor meteen een geheel geworden.

Maar...., ik zal het voortaan van te voren airbrushen. Dat is veel makkelijker.

3. De bedding was nogal verschillend van kleur en korrelmateriaal. Ik heb nu 1,5 kg mengsel gemaakt. Maar de baan moet nog verder afgerond worden.
4. De groenvoorziening was nog gedaan met mijn methode van 10 jaar geleden in 2 kleuren groen. Momenteel heb ik een hele collectie zomer-/wintergroen... De bomen blijven dennen, die individueel nog aangepast moeten worden.
5. De telegraafmasten zoals iedereen die heeft? Doen we toch maar niet in een modern landschap.
6. Kleur van het verhard oppervlak van de terminal is nu een geheel. Dat was ooit gemaakt met schuurpapier nr. 1000. Ziet er goed uit, maar de lijm laat los. Nu heb ik het overgeschilderd met schoolborden zwart. Om een grijzige tint te krijgen, voegde ik wat acryl wit uit een tube toe tijdens het schilderen. Mooi mat en stroef resultaat.
7. Belijning van rijvakken en zones voor de trucks en wagons op de terminal. Google Earth's beelden van de Terminal tonen deze perfect. De witte belijning is met een wit potlood aangebracht. Omdat op de terminal de sporen verdiept liggen was het tamelijk eenvoudig om met een gele acryl-stift uit de verf-hobby-shop, rechte lijnen te tekenen over het zwart-grijze oppervlak, zoals ze formeel ook zijn aangebracht in Seattle.
8. Het rijklaar krijgen van de terminal betekende dat alle beschilderde rail vervrij moest worden gemaakt. Omdat bleek dat de schoolborden verf erg hard opgedroogd was, moest ik met mijn slijptolletje de bovenzijde polijsten. Dit kostte ca. 15 minuten voor 1 meter. Zie foto.
9. Kabels en stekkers onder de tafel. Vanwege de invloed van de digitale besturing had ik alle sporen aan elkaar verbonden en had ik stekkers verwijderd. Deze moesten dus weer terug voor de red/yellow/blue standaard. Maar ze blijven voorlopig maar zo zitten.
10. Testen van de elektrische verbindingen met de potentiometer bleek aan het eind nog veel werk op te leveren. Het oude soldeerwerk aan de buitenzijde van de rail, en onder het beddingmateriaal, bleek soms gebroken. Stekkers hadden ook verborgen breuken, waardoor het contact erg onzeker was.



11. Uiteraard is de achterplaat in de kleur Susan Blue geschilderd, en hebben we verlichting.



Op een paar kleinigheden na, heeft de module prima meegedraaid in de rondjes van vele langzame en zeer snelle treinen. De Kato-Shinkansen van een van de Duitse leden kon het natuurlijk niet laten om even NIET op de speedlimit te letten.

Als ik de foto's van de Jamboree in 2007 vergelijk met die van 2012, dan zijn veel modules maar op details aangepast. De eigenaar en zijn kroost zijn echter wel degelijk 5 jaar ouder geworden.



Terminal 5 in 2012.

Naar aanleiding van de Jamboree in Straelen heb ik nieuwe plannen voor de gebouwen op het terrein en het parkje. En... er gaat een container vrachtwagen van Fallar car-system rijden.

Tjark

DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's van de laatste bijeenkomst in Hillegom.



Een 44-tonner rangeert in Fort Yft (foto Martien Baak).



De GO-transit forensentrein maakt een stop in Meesville (foto Tjark van Heuvel).



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De Yardgoat in Jaspersyard is een oude C&O mallet
(foto Martien Baak).

DE KLAPBAAN: HET VERVOLG

Enkele pagina's terug heb je kunnen lezen dat de Dude mijn idee voor een opklapbare modelbaan in werkelijkheid heeft omgezet. Waarvoor ik hem dankbaar ben! Zo handig ben ik immers niet met hout, schroeven en decoupeerzagen. Ik vrees dat een eigen poging om een dergelijke baan te bouwen was gestrand in veel gevloek en getier, met als resultaat een berg brandhout...

Maar gelukkig zijn er ook mensen die wél handig zijn en een dergelijk project dus tot een goed einde kunnen brengen. Aan mij nu de schone taak om de klapbaan van sporen en scenery te voorzien.

Baanplan

Eerste stap: een baanplan. Dat bleek niet zo eenvoudig te zijn. Het stond vast dat het een ovaal zou worden, maar ik wou natuurlijk ook wat opstelsporen, industriespoortjes, een inhaalspoor, en een station. Ja, dat wordt dan best nog ingewikkeld om allemaal op een kleine oppervlakte ingepast te krijgen. Het heeft dan ook weken geduurd voordat ik een baanplan had bedacht dat aan mijn eisen voldeed. Gelukkig dat het thuisfront niet al te veel bezwaren had tegen een - meestal uitgeklapte - modelbaan in de woonkamer; ik kon dus rustig nadenken over het ideale baanplan.

Dat denkproces gaat bij mij geheel analoog. Er komt geen software aan te pas. Ik leg gewoon wissels en stukken rails op de modelbaan neer, net zolang totdat ik tevreden ben met het resultaat. Dan neem ik er een foto van. Wel zo handig, want vaak ga ik toch weer wat rails verschuiven vanwege nieuwe ideetjes; of - in dit geval - moest de modelbaan af en toe even worden

ingeklapt omdat er visite kwam. Dankzij de foto kan ik achteraf altijd weer zien wat ik precies had bedacht.



Door te schuiven met losse rails en wissels kom ik tot het baanplan.

Toen ik er aardig over uit was wat het baanplan zou gaan worden, heb ik het nog even laten liggen. Zoiets moet namelijk even bezinken. Paar nachtjes over slapen. Kijken of het plan over enkele dagen nog steeds zo geweldig is als ik nu vind. En zo verplaats je dus alsnog de yard van de ene naar de andere kant (want dat is handiger voor het rangeren), en ontdek je dat er nog wel ergens een extra wissel bij kan (zodat je een extra industriespoortje krijgt).

The track gang

Dan breekt het railleggen aan. Niet echt my piece of cake. Ik kán het wel, maar zou het liever overslaan. Maar da's niet handig als je treinen wilt rijden... Dus toch maar aan de slag gegaan met flexrails, wissels, railknipper, en talloze railasjes. Ik heb er uiteindelijk een maand over gedaan om alle sporen gelegd te krijgen. Af en toe ging het namelijk niet helemaal zoals ik dat wilde: zo leek één van de bochten toch wel wat aan de scherpe kant te zijn, en besloot ik deze dus opnieuw te gaan leggen. En toen de bocht weer gereed was, vond ik dat deze toch wel gevaarlijk dicht tegen de buitenbocht aan lag. OK, een test met wat rijtuigjes gaf aan dat twee treinen elkaar zonder problemen konden passeren, maar toch, het zag er niet lekker uit... Dus hoppa, de bocht moest er weer uit en voor de derde keer worden gelegd.....

Ook kwam ik tussentijds met het idee om een verbinding met de 'rest van de wereld' te maken. Daar zou ik in de toekomst dan een fiddle yard aan vast kunnen koppelen. Ik moest dus ergens nog even een wissel gaan plaatsen om die verbinding voor elkaar te krijgen. En ach, is het dan ook niet meteen leuk om met een tweede wissel nóg een verbinding met de



buitenwereld te maken? Kortom, ik moest nog ergens even twee wissels gaan inplannen. En één daarvan kwam natuurlijk precies op de plek van een stuk rails dat ik reeds had vastgeplakt aan de ondergrond...

Goed. De Golden Spike is inmiddels geslagen. De rails is af. Op het moment dat ik dit schrijf, heb ik nog geen tests uitgevoerd met wagonnetjes. Ook zit er nog geen enkele draad aan de rails gesoldeerd. Dat moet dus allemaal nog gebeuren. Ik hoop dat er geen problemen opdoemen, want het herleggen van spoor is niet echt iets waar ik naar uit kijk. Vooral de overgangen tussen de bakdelen zijn spannend, want mijn vaardigheid met de pseudo-dremel bleek niet bepaald hoogstaand....



De rails zit vast!

Scenery

En wat gaat er gebeuren qua landschap? Op bovenstaande foto zie je dat aan de linkerkant van de baan (op de foto is dat bovenaan) een kleine yard ligt. Hier kan ik mooi wat goederenwagons kwijt. De yard is te bereiken via de runaround track die dus tevens als yard lead functioneert. Het is de bedoeling dat een 44-tonner het rangeerwerk gaat verrichten, dus de vrij scherpe bocht is dan geen probleem.

Op de rechterhelft liggen wat industriesporen. Hier komen dan ook enkele fabriekjes te staan. Als je goed kijkt, zie je trouwens linksboven in de foto ook nog een klein rangeerspoortje liggen: ook daar is een fabriekje ingepland. En rechtsonderaan de foto komt het freight house; vandaar het korte spoortje dat daar aftakt van de runaround track.

De depot had ik aanvankelijk aan de voorzijde gewild. Dat bleek echter niet inpasbaar. Daarom zal de depot aan de achterzijde komen. Reizigerstreinen zullen voornamelijk op het buitenste spoor staan, terwijl de goederentreinen de binnenbocht nemen.

Tussen depot en yard/industrie staat een winkelstraat ingepland.

Puzzel

Het zal nog wel even puzzelen worden met de gebouwen. Het is immers een klapbaan, dus in ingeklapte toestand moeten de gebouwen elkaar niet raken. Voor de gemiddelde DPM-hoogte zal dat geen probleem vormen, maar fabrieken kunnen elkaar natuurlijk lelijk in de weg gaan zitten. Dat wordt dus even goed opletten!

En het thema? Ja, dat wordt toch wel weer de New Haven. Ik heb immers zo veel materieel van deze maatschappij en zo veel gebouwen die in New England passen, dat het een logische keuze is. Maar mocht de Dude ooit nog eens in een vlag van verstandsverbijstering besluiten een tweede klapbaan te maken, dan lijkt de Midwest mij ook wel een leuk thema :-)

Mathieu Hamelers

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Canadian Connection Day, Hoogmade, 30 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 oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk is aan Ntrak. De afmetingen van de modulebak zijn in principe 1x4 ft, het spoor ligt op 10,2 cm (of 4 inch) vanaf de rand. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende 'standaarden':



- Breedte van de bak kan 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40 cm breedte in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële 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.

THE CABOOSE

Het lijstje met evenementen is kort. Voorlopig staat er slechts één bijeenkomst gepland: de Canadian Connection Day. Aanleiding voor deze rijdag is de komst van James naar Nederland. Deze Nederlandse

Canadees komt zijn vakantie in ons landje doorbrengen, en dat is een mooie gelegenheid om elkaar weer eens te ontmoeten.

De meeste leden zullen hem niet kennen omdat het al weer een tijdje geleden is dat James lid was van de



PH&LF. Hij woonde toen nog in Nederland en bracht enkele Ntrakmodules in met de naam 'Jordan Heights'. Het thema was – niet zo verrassend natuurlijk – Canadees. Naast

de vele USA-modellen reed er dus ook materieel van de Canadian National over de clubbaan heen.

James was druk bezig met het verkennen van DCC. Voor ons, analoge modelspoorders, was dit een interessante ontwikkeling. Zelf stond ik er toen nog wat sceptisch tegenover, maar na een dagje spelen met de throttle was ik helemaal om! En dat gold voor meer leden, want het aantal DCC-locs nam toe en uiteindelijk is het analoge rijden geheel verdwenen.

Helaas voor ons is James weer teruggegaan naar Canada. Daar heeft hij in zijn kelder een enorme modelbaan in HO opgebouwd, maar de oude Ntrakmodules bestaan nog steeds en doen ook nog dienst.

Zaterdag 30 juni zullen we elkaar na jaren weer ontmoeten. Voor een aantal (oud-)leden een prettig weerzien, voor de andere leden een nieuwe kennismaking.

Zou James ook een CN-locje meenemen?

Mathieu Hamelers