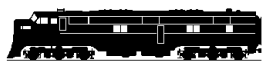




20 jaar

The Ntrak Dutch Division

FOUNDED JULY 6 2001



Nieuwsbrief



Jaargang 20 Nummer 64, Augustus 2021

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Faller carsystem in een bestaande modelbaan	1
Hoe komt hij aan de naam Sjaak?	4
20 ^{ste} verjaardag PH&LF	5
De EMC 1800	7
De PH&LF fotogalerij	9
The Timetable	10
PH&LF Guidelines	10
The caboose	10

The depot



PH&LF rra twintig jaar jong, allen gefeliciteerd. We hebben dit gezellig met z'n allen in Apeldoorn gevierd. Het was geweldig om iedereen na zo'n lange tijd weer te zien en weer

lekker met treintjes te kunnen spelen. Hopelijk komt er snel weer een vervolg. Ik vind het leuk om in dit jubileumnummer te refereren naar een ander jubileum, dat van Amtrak.

"Vijftig jaar jong"

Een van de grootste afzonderlijke gebeurtenissen in de geschiedenis van de Amerikaanse spoorwegen, was de oprichting van de National Railroad Passenger Corporation of 'Amtrak' op 1 mei 1971. Deze gebeurtenis bracht een seismische verandering teweeg bij het Amerikaanse spoor. Amtrak vierde op zaterdag 1 mei zijn 50-jarig jubileum. Veel mensen, zelfs enkele architecten van de wetgeving dat resulteerde in de overname door Amtrak van de meeste intercity-passagierstreinen in het land, hadden niet verwacht dat het nieuwe bedrijf langer dan drie tot vijf jaar zou overleven. Maar tegen alle verwachtingen in, en ondanks talloze hindernissen onderweg, overleefde Amtrak en vierde op 1 mei 2021 zijn eigengouden jubileum.



Trein nummer 360 bestemming Detroit staat klaar in het station van Jackson MI. juni 1971. Dit is een typische Amtrak trein uit de beginperiode, deze trein onderstreept enkele van de uitdagingen waarmee de nieuwe maatschappij werd geconfronteerd. Een verweerde meer dan twintig jaar oude Penn Central E Unit met vier rijtuigen, elk van een andere spoorwegmaatschappij. Amtrak is net een maand oud en worstelde om aan het reizigers aanbod te voldoen met een complete vloot van passagiersrijtuigen, van verschillend types, leeftijd, staat en bruikbaarheid.

Martien Baak

Faller carsystem in een bestaande modelbaan

Ik was gefascineerd door de rijdende auto's van Faller. En had ook een kleine baan naar Nederlands voorbeeld en daar een paar Europese vrachtauto's en een bus in rondrijden. Maar doordat ik me volledig ging focussen op de Amerikaanse thuisbaan, was het logisch dit systeem op deze baan te integreren. De thuisbaan heeft als thema een kleine stad en wat omgeving in de Orange County regio in het Californië van 1968 - 1969.

Ik begon met de leukste onderdelen. Het Amerikaniseren van de auto's. Ik heb 2 trekker oplegger combinaties gemaakt en een bus in aanbouw.



Voor de eerste vrachtauto heb ik een Concor Freightliner model gebruikt en een Microtrains 40 ft container en voorzien van de elektronische componenten.



De 'cab over' was lastig door de beperkte ruimte voor de sturende vooras. Voor onderhoud hiervan in de toekomst heb ik de radiator een fractie naar voren geplaatst en uitschuifbaar gemaakt.



De basis van de trekker was een MB trekker van Faller.



De container moet er even af bij het opladen en om hem aan en uit te zetten. Dat witte blokje achterop bevat de laad ingang en schakelaar. Het was lastig om dit door de bodem toegankelijk te maken.

De Santa Fe combinatie is samengesteld uit een Concor Kenworth trekker en een model van een Model

Power? Santa Fe trailer voor de oplegger. Het rijdende chassis komt van een oldtimer Faller trekker oplegger tankwagen model.



De oplegger is geheel zelf opgebouwd met componenten uit de tanker oplegger. Hierdoor kon bij dit model het laden en aan en uit schakelen aan de bodem zijde blijven.

Ik heb ook nog een Faller Duitse bus rondrijden waar ik al een Aziatische kap overheen gezet had voor de Nederlandse baan. Ik heb een mooie gele Los Angeles GMC bus van "Wheels of Time" in aanbouw om hem te vervangen.

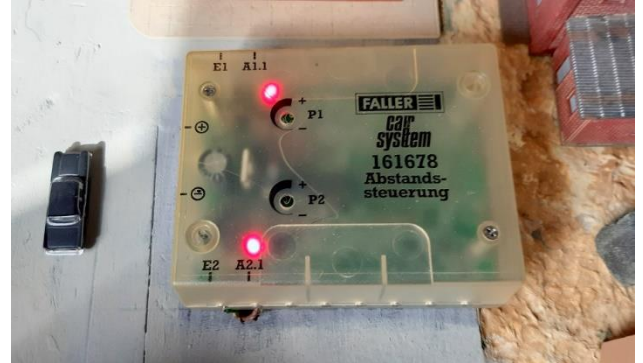
Het Faller carsystem heb ik analoog gehouden. Wel heb ik in plaats van de originele rijdraad gebruik gemaakt van een nieuwere ontwikkeling, de magneet strip. Dit heb ik in Houten bij de stand van Miniatuura ontdekt (Zie ook website: <https://miniatuura.com/nl>). Deze prettige leverancier uit Putten specialiseert zich in spullen en workshops op dit gebied. De 1x3 mm magneetband geleidt de kleine N schaal voertuigen veel soepeler. Er is minder sleep contact druk nodig. De stuurmagneet kan bijna vrij zweven boven de weg. Dus lopen de auto's vrijer en sturen zekerder.



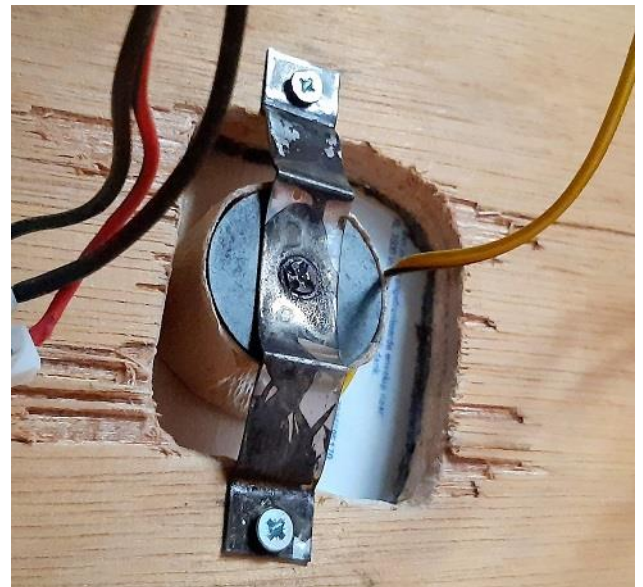
De wegen heb ik gemaakt van 3 mm balsahout. Makkelijk te bewerken en met de goede dikte voor de magnetische spoelen er onder. De groef voor de magneet band kon ik simpel uitsteken met een scherp geslepen schroeven-draaier van 3 mm breed.



De regelunit, sensors, stop- en parkeerspoelen en spoorwissel zijn standaard componenten van Faller.



Regel unit.



Stop spoel.

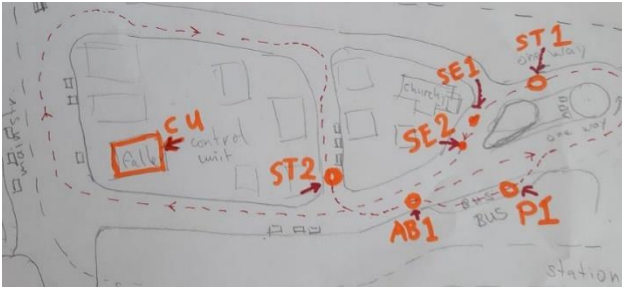


Spoorwissel (li) en parkeer spoel (re).

Hieronder een schets van de basis opzet van het Faller traject. Het moest een interessant rondje worden, maar ik zat met een bestaande spoorbaan die er niet op ontworpen was. En met de beperking dat ik geen



spoorwegovergang wilde kruisen. Te veel kans op storingen.
Een leuk item leek me het rijden door Mainstreet, waarbij de auto's de trein kunnen tegenkomen die er ook door heen komt.



CU is control unit, verborgen in een gebouw maar makkelijk bereikbaar voor fine tuning.
SE1 en SE2 zijn sensoren die reageren op het magneetje in de auto's. Deze zetten een tijd klokje in werking na passage van een auto. Hiermee worden respectievelijk de stopspoelen ST1 en ST2 voor een bepaalde tijd aangezet.
ST1 verzorgt wachttijd voor een, te dicht, achterop komende auto. De stopplek is op een logische plaats.
ST2 verzorgt het voorrang verlenen vanuit een ondergeschikte zijweg op de voorrangsweg. Hierbij is de wachttijd afgestemd op de snelheid van snelste en langzaamste auto's. Om het natuurlijker te laten lijken staat er ook een pechgeval op de voorrangsweg met politie erbij. Dit verklaart het soms wat langer wachten.

De spoorwissel en parkeerspoel verzorgen het uitvoegen en vervolgens parkeren in de bushaven, dicht naast het station. Hier kunnen alle voertuigen in principe parkeren, niet alleen bussen. Dit heb ik handbediend gemaakt om het speelser te houden.



De rood/grijze truck gaat wachten voor de stopstreep als de wit/grijze truck het kruispunt passeert. De wit/blauwe bus staat geparkeerd en gaat na handbediend vrijgeven direct rijden.



De gele bus draait hier rechtsaf naar Mainstreet. Hij draait verder op, net voor de file voor de permanent gesloten, spoorweg overgang, weer rechtsaf. Dit geeft ook wat logica aan de gekozen route.



Hier komt de witte Freightliner de San Diegan tegen die begint aan het stukje "street running". De vrachtauto begint net weer rechtsaf te slaan. De San Diegan is net de stads camping gepasseerd.

Jan Hanhart

Hoe komt hij aan de naam Sj aak?

René N. en René K. net aspirant PH&LF'ers geworden, gingen meedoen aan het klus en rijweekend 2017 in Hoofddorp georganiseerd door Rob D.

René N. met zijn modules en Ik met mijn eerste nieuwe Loc van C&O, net aangeschaft bij AAT in Duitsland. Met heel veel geluk net twee dagen voor het weekend door de Post geleverd in Apeldoorn. Dus gelijk in de tas mee naar Hoofddorp.

Daar eerst kennis gemaakt met iedereen, modules op gebouwd en rijden maar. Lou loene eindelijk de loc op de baan wil het niet rijden. Daar sta je dan met je nieuwe Loc. "Kom maar hier met de Loc" zegt Marc ik kijk er even naar. Na een tijdje komt de diagnose: René de motor is kapot (knetter, knetter, knetter), heb ik weer.

Maar de rest van de dag, een leuke dag met veel nieuwe inspiratie en ideeën. 's Avonds lekker een hapje eten. Pizza uitgezocht. Komen de Pizza's wat

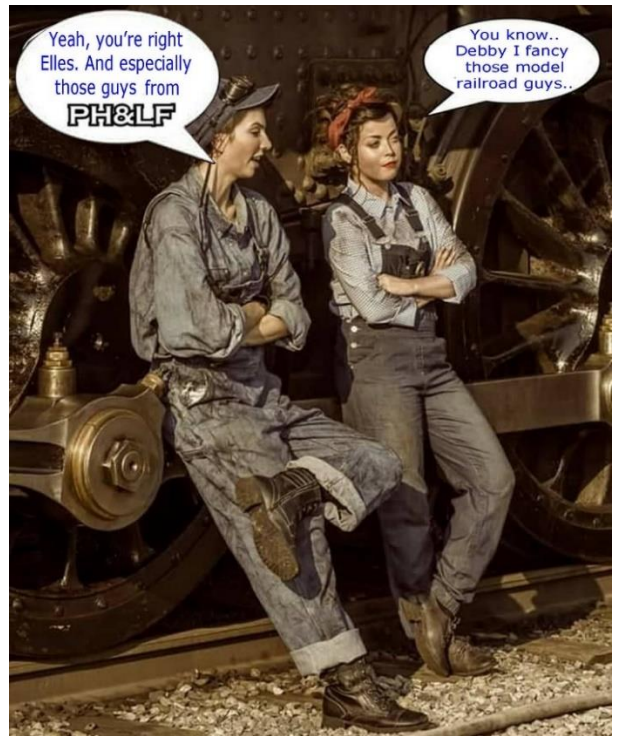


denk je. Geen Pizza voor mij erbij. Eén pizza te weinig besteld. Wordt er gelijk geroepen door de aanwezigen, ben jij even de Sjaak. Eerst jouw lokje nu geen Pizza. Zo is dus de bijnaam van mij geboren.



Vanaf die dag heb ik zowel bij de PH&LF als bij VAMES mijn bijnaam Sjaak. Voor sommigen is en was dat nog wel verwarrend en even wennen aan die naam maar sommige vonden het ook wel vermakend.

René Kaak alias Sjaak



Ingebracht door de Dude

20^{ste} verjaardag PH&LF

Al maanden waren er plannen voor een klusweekend bij de VAMES uit Apeldoorn. Oorspronkelijk gepland in februari maar door alle perikelen rond Corona verplaatste het telkens. Uiteindelijk kwam het weekend van 3 en 4 juli en beeld. Dat was meteen een mooi excuus om als PH&LF tevens onze 20^e verjaardag te vieren. Ook de actuele Corona-regels maakten het mogelijk om een grote bijeenkomst te organiseren in de ruimte van VAMES.



Deel van de VAMES-clubruimte.

Wie is VAMES hoor ik mensen vragen. Dat is de



“Vereniging Apeldoornse Modelspoorders En Spoorvrienden”, kortweg VAMES. Ze hebben sinds een jaar een nieuwe ruimte en René Noijens en René Kaak, beter bekend als Sjaak (zie elders in de nieuwsbrief), zijn zowel lid van VAMES als van de PH&LF. Binnen de VAMES bouwen enkele railfans een Noord-Amerika module baan in zowel schaal HO als N. Beide subclubjes bouwen modules die tot een grote demo-baan kunnen worden samengesteld. Net als bij ons.



Deel van de modulaire Amerikaanse HO modelbaan.

René & René hadden een paar weken vooraf een inventarisatie gemaakt van de deelnemers. Van de 22 leden die de PH&LF groot is, was vrijwel iedereen van plan om één of twee dagen te komen. Met de modules die meegebracht waren, konden we op zaterdag 3 juli, in een paar uur tijd, een fraaie U-vorm maken met voldoende rijlengte. De VAMES keerlus bleek helaas niet zo geschikt voor de langere locomotieven en wagons van onze Noord-Amerikaanse treinen. Maar korte treinen liepen er goed door.



Opbouw van de module baan door Tjark & Gion..

Tijdens de uitgebreide lunch aan ruime tafels (toch een beetje afstand houden?) heette René Noijens ons allemaal welkom. Gedurende het Corona jaar hebben

zij de gehuurde kelderruimte omgetoverd tot een waar clubhuis, compleet met zithoeken, kantine en knutselafels. Daarna werd ook nog gememoreerd hoe het allemaal begon met de PH&LF (Peter, Hans & Lars Freek).



Lunch aan de ruime tafels.

Op zaterdagmiddag was er nog ruim voldoende tijd om met de throttles van Digitrax of met de smartphone-app de diverse treinen te laten rijden. Ook de leden zonder modules hadden voldoende rollend materieel meegenomen. Af en toe dus filevorming en vertraging. De voeding en elektronica heeft het goed uitgehouden.



Verschiede treinen staan klaar voor vertrek uit Shamokin.

Hoogte punt was de racebaantest van Lars zijn Rail Diesel Car (RDC) M-497, the Black Beetle, van New York Central met straalmotoren, licht en geluid. Het prototype van dit model werd getest in 1966 en haalde een top van 295 km/u. Analyse van de filmpjes van de testritten over de ruim 6,5 meter rechte spoor in 10-15



seconden geven aan dat Lars die topsnelheid ook bijna hebben gehaald.



De M-497 (the Black Beetle) in actie

Rond 18:00 arriveerde de warme maaltijd van de lokale afhaalchinees. De drankjes werden door Joop vanuit de bar van VAMES geserveerd. Na afloop van de maaltijd werd het rollend materieel weer ingepakt en ging iedereen huiswaarts. Wim en Susan waren echter op vakantie met de motorbike, en hadden een hotel in de buurt.



Wim, Susan en Rob waren met de Motorbike.

Zondagochtend was het gebouw weer vroeg open. Het was leuk dat een paar nieuwe leden zoals Gion, Marco, Jan en Ronald nu beter kennis konden maken. Helaas voor Jan, die per trein reisde, was er door een

stroomstoring rond Zwolle geen verbinding meer met Apeldoorn, en keerde hij huiswaarts.



De PH&LF module baan.

Die dag kwamen een aantal nieuwe gezichten van de VAMES naar onze modules kijken. Ook werd er gewerkt aan de H0 modules. Rond 15:00 werd het sein gegeven om de modules in te pakken. Dat ging met de hulp van vele handen tamelijk snel en keerden we huiswaarts.

De 20^{ste} verjaardag werd zo de eerste gezamenlijke bijeenkomst van 2021. De grote evenementen en de Jamboree waren niet doorgegaan. De beurs op 17 juli in Houten is inmiddels wel doorgegaan. En iedereen hoopt dat de reis naar Engeland ondanks de deltavariant ook door kan gaan.

We zullen zien. Veel hangt af van de corona maatregelen per land, en de vaccinatiegraad.

Tjark van Heuvel.

De EMC 1800

Tijdens de PH&LF klusdagen bij de VAMES reed op een bepaald moment een model van een wel heel bijzondere diesel over de baan. Het bleek een EMC 1800 model te zijn. Hier wat meer over deze vreemd uitzijnde diesellocomotief.



20 jaar

The Ntrak Dutch Division

FOUNDED JULY 6 2001



De AT&SF #1 in Red Wing.

In 1935 begon de Electro-Motive Corporation (later Electro-Motive Division, General Motors) met de bouw van experimentele diesel locomotieven. In totaal zijn er vijf van deze diesels gebouwd. De bouw van de demonstratie diesels #511 en #512, en B&O #50 werd uitbesteed aan General Electric en AT&SF #1 werd uitbesteed aan St. Louis Car Company. De diesels waren voorzien van cabines aan beide zijden van de loc. Het vermogen werd geleverd door twee 900 pk (670 kW) 12 cilinder Winton 201-A dieselmotoren. De units werden gebouwd met AAR type B twee-assige draaistellen. Als ontwikkelings-locomotieven werden er vaak wijzigingen aan aangebracht om verschillende kinderziekten te overwinnen.

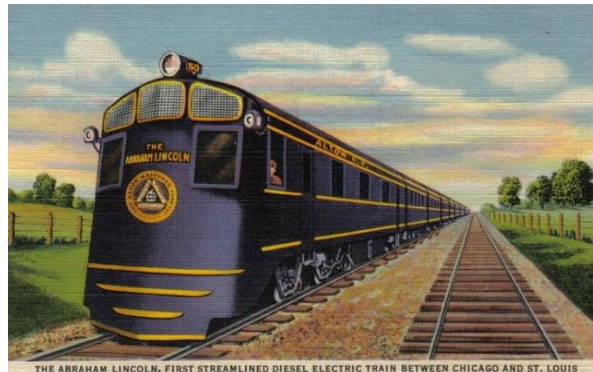


EMC #511

De demonstratie diesels #511 en #512, gebouwd in augustus 1935, waren zowel alleen als dubbele eenheid te gebruiken. Na hun bewezen diensten zijn de beide diesels in 1938 gesloopt waarbij bruikbare onderdelen zijn gebruikt in twee EMC NW4 rangeerdiesels die gebouwd werden voor de Missouri Pacific.

De B&O #50 was identiek aan de twee demonstratie diesels en werd gebruikt voor het trekken van de B&O passagierstrein "Royal Blue" tot de komst van de EMC EA/EB units in 1937. De diesel is later ook voorzien van een semi gestroomlijnde "Shovel Nose" aan één kant en overgenomen door de Chicago & Alton Railroad voor hun passagierstrein "Abraham Lincoln". Na de tweede wereld oorlog is de "Shovel Nose" verwijderd

en werd de diesel gebruikt voor lokale goederen- en passagiers-treinen. Nadat de loc uitdienst ging werd deze gedoneerd aan het Museum of Transport in St. Louis, Missouri.



De voormalige B&O #50 met Shovel Nose in dienst van de Chicago & Alton voor de Abraham Lincoln.

De AT&SF #1 was een diesellocomotief die bestond uit twee units en gebouwd in augustus 1935. Doordat delen van het spoorweginet van de Santa Fe, in het zuidwesten van de Verenigde Staten, door woestijngebieden loopt zag de Santa Fe grote voordelen van het gebruik diesels. In het eerste jaar werd deze diesel dan ook gebruikt voor het trekken van de "Super Chief".



De AT&SF #1

De Santa Fe vroeg wel om een aanpassing van de neus van de diesel omdat deze de pretentieuze "Super Chief" werd gebruikt. Er werd een door GM ontworpen neus met grote luchtinlaten voorgezet. Daarbij werden de loc ook voorzien van een kleurschema. Omdat de units altijd met twee-eenheid reed kreeg de diesel al gauw bijnamen zoals "ons spot twin" en "Amos & Andy". De voorste eenheid werd A-unit genoemd en de achterste B-unit. Toen één van de units doorgebrachte tractiemotoren had werd de hulp ingeroepen van de demonstratie diesel #512.



20 jaar

The Ntrak Dutch Division

FOUNDED JULY 6 2001



De verbouwde A-unit #1 met Bulldog neus.

Nadat de EMC E1's de diesel had vervangen werden de twee-eenheid verbouwd en kreeg een "Bulldog" voorzijde en het befaamde "Warbonnet" kleurenschema. Ook werden de draaistellen vervangen. De A-unit werd nummer #1 en de B-unit #10. In 1941 werd de cabine verwijderd van #10 en werd gebruikt als B-unit en omgenummerd tot #1A in 1948. Uiteindelijk zijn beide ingeruild voor EMD E8's in 1953 en vervolgens gesloopt.

Hans Sodenkamp

Reclame



Voor en door de PH&LF-leden geschreven; 20 jaar PH&LF. Verkrijgbaar bij Blurb, [20 jaar PH&LF!](#)

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 de klusdag bij VAMES op 3 en 4 juli 2021.



De Blue Goose van Dirk Jan werd gedemonstreerd.



De Baldwin V01000 van WM ging met de "scale testcar" vandoor.



De F-units van Wabash kwamen regelmatig voorbij.



20 Jaar
 "The Ntrak Dutch Division"
 FOUNDED JULY 6 2001

The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Rijswijk, 24-26 september 2021
- Derby, 22-24 oktober 2021
- Aalten, 21-22 mei 2022

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 oNetrak module 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 modulenormen:

- 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



Binnen de club was iemand die het jammer vond dat de eerste nieuwsbrieven slechts in zwart-wit zijn. Dat bracht mij dan ook op het idee om te proberen de eerste PH&LF nieuwsbrief in kleur te maken. Dat is mij bijna gelukt. Er was slechts één foto die ik niet in kleur had. Zo kan het dus dat nu de eerste PH&LF nieuwsbrief nu ook in kleur is.



Huizen 3 maart 2002

Er is al eerder een mail over geweest, maar ik wil bij deze nogmaals iedereen bedanken voor de zo gelukkige Hoge rij-dag op zondag 3 maart 2002.

Voor de eerste keer waren er vijf modules een kleine verandering waarbij over drie sporen gereden werd met o.a. een trein van 10 wagons met twee locs ervoor.

Luitend naar alle reacties van de aanwezigen was de locatie prima. De volgende ochtend kwamen ik weer dezelfde ruimte binnen (ja, ik werk daar...) en er was niets meer te herkennen dan de modules hadden getuigd. Uiteraard is dat een prettig idee om gang te er ook wel van uit dat alle sporen zo scherp zijn. Dus deze ruimte kan zeker gebruikt worden (zolang ik er werk, maar ik had geen plannen om er weg te gaan, nu zeker niet!).

Sindsheim 23 en 24 maart 2002

Na een voorproefje reis kwamen we rond drie uur aan in Sindsheim. De locatie was, nadat we in Molsheid even het pastorie bezocht hadden, het "Klein de Technische Museum" te bezoeken. Dit museum is van vore af te zien door de superieure TU-144, de Russische tegenhanger van de Concorde, die licht op te stijgen vanaf het dak van het museum.



Na een groot aantal vliegtuigen, auto's en locomotieven en nog wat andere zaken berondard te hebben troffen we de rest van de Ntrak groep aan in het museum. Hier werden we met een enthousiast onthaal. Na een stevige maaltijd werd er nog wat gelukkig geluk met het geroep van nog wat heren af. De groep vertoog bestond uit Duiters, Oostenrijkers, Oostenrijkers, een Tsjech en drie dames uit de Lage landen. Uiteraard werd daarna voort door de "President" (Thomas, Simon en Lars-...)

Erin) ook over de Europese Ntrak organisatie gesproken daar stond en de dag erop de bezet. (zie artikel Ntrak Europe).



Tijdens het eten werd ons het eerste exemplaar van het Ntrak Europe bulletin overhandigd. Hoewel Lars-Erik al eerder met de makker Hans-Werner Ojberg contact had gehad over het voortmaken van het toch een leuke verassing om het eerste nummer te mogen ontvangen. Overigens is in dit eerste nummer de PH&LF Ntrak al goed vertegenwoordigd. De schrijver van dit artikel moest het niet snijdt, maar het tocht met enige tevredenheid het nummer hebben bedragen, ook Hans-) (agge, Lars-Erik). Het was alweer na alveer toen we aankwamen in ons pension.



De volgende ochtend, na een lekker ontbijt, gingen we zo rond nagen wat weer richting Sindsheim. Met onze vliegtuigen waren we al snel binnen in een van de vele hallen. Hier was even smaken waarbij onderweg ook niet oninteressante kunstmatige modelbouw waren te zien. Bij de strand hangkansen balansen we eerst nog wat rond te kijken om daarna de gezellige verassing te leveren. Naast de imposante Ntrak en aansluitende oNtrak baan waren er nog andere modelopstellingen, geschilderd op Amerikaanse leest. Onder andere een oNtrak modulebaan met een verboot verbinding daarin opgenomen of enkele scènes gebaseerd op het Zuidwestelijke deel van de VS.

Een bladzijde uit de eerste PH&LF nieuwsbrief in kleur.

Dat doet tenslotte recht aan de kleurige geschiedenis van de Nieuwsbrief maar ook van de PH&LF als geheel. Voor wat betreft de club kunnen we terugkijken op een geslaagde jubileumbijeenkomst in Apeldoorn en een jubileumboek. Na dit alles wordt het daarom ook tijd om weer vooruit te kijken ondanks alle onzekerheden. Vooruitkijken naar beurzen en bijeenkomsten. Vooruitkijken naar wat allemaal wel mogelijk is! Wie weet wat de toekomst allemaal voor mooie zaken in het verschiet heeft.

Hans Sodenkamp