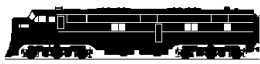
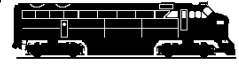




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 24 December 2008

THE SWITCHING YARD

The depot	1
De Diner	1
Lichtreclames op de spoorbaan, batterijenvreters of kan het ook anders...?..	2
De Rail Diesel Car: de aanloop	3
Rijswijk 2008: deel 2	5
Railroad slogans	6
De PH&LF-fotogalerij	7
The Timetable	7
PH&LF Guidelines	8
The caboose	8

THE DEPOT



Vorig jaar december verscheen de special met daarin een groot aantal bouwplannen van de leden. Aanleiding was het gevoel dat er weinig gebeurde

binnen de PH&LF. Nu een jaar later wordt nog steeds bevestigd dat de PH&LF springlevend is. Deze nieuwsbrief is daar ook een bewijs van en er is wederom een rijk gevarieerd aantal onderwerpen. Veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

DE DINER

Iedereen kent de Amerikaanse diner uit films en TV-series: eenvoudige eethuisjes waar je dag en nacht terecht kan voor een bak koffie en een hamburger. Vaak heeft de diner de vorm van een spoorwegrijtuig. Hoe komt dat? Zijn het wellicht omgebouwde rijtuigen?

Lunch wagon

De eerste diner zou in 1872 zijn ontstaan in Providence (Rhode Island). De journalist Walter Scott bracht aanvankelijk broodjes en koffie mee van huis om aan zijn collega's te verkopen, maar breidde dit bijbaantje uit door een huifkar om te bouwen tot een rijdende 'lunch wagon'. Dit idee is door anderen overgenomen en in 1887 startte in Worcester (Massachusetts) de eerste productie van lunch wagons. Hiermee werd de lunch wagon een

wijdverbreid verschijnsel in het noordoosten van de USA.



Collins Diner, North Canaan (Connecticut).

Mini-restaurantje

Eind 19^e eeuw kwamen ook de eerste lunch wagons met stoeltjes voor de klanten. Dit groeide uiteindelijk uit tot de ons welbekende diner: een mini-restaurantje waar je terecht kan voor een snelle hap. De fabrikanten leverden deze diners praktisch kant-en-klaar: de eigenaar kocht in feite een soort bouw pakket en kon dus snel, eenvoudig en relatief goedkoop een restaurantje opzetten. Ideaal voor drukke steden waar de grondprijs hoog is.

De diner komt vooral voor in de oostelijke helft van de USA. De opkomst van hamburgerketens in de jaren 70 zorgde voor concurrentie van de diner maar nog steeds zijn er vele diners te vinden. Het uiterlijk is vaak wel veranderd en door verbouwingen en uitbreidingen lijken het soms net echte restaurants.



The Summit Diner in Summit, New Jersey.



En de treinwagon?

De dinerrijtuigen van de spoorwegen waren in feite de eerste mobiele restaurants. Als deze rijtuigen werden afgevoerd, kregen ze vaak nog een nieuw leven als niet-rijdend restaurant in de buurt van de spoorweg. Het ontwerp van deze rijtuigen - lang en smal - was zeer geschikt voor het mobiele karakter van de diner: deze moest immers eenvoudig vervoerd kunnen worden van de ene naar de andere plek. Dit spoorwegontwerp werd dan ook overgenomen door de fabrikanten van diners. De traditie van het spoorwegrijtuig - dat na afdanken vaak werd hergebruikt als restaurant - leefde dus voort in de diner.

Slechts in enkele gevallen is een diner ook echt een oud hergebruikt rijtuig.

Mathieu Hamelers

LICHTRECLAMES OP DE SPOORBAAN, BATTERIJENVRETERS OF KAN HET OOK ANDERS...?..

De techniek schrijdt voort en alles wordt niet alleen kleiner, het wordt ook steeds betaalbaarder om geavanceerde elektronica toe te passen op onze spoorbaan of modules. Loopt eens rond over beurzen en geef je ogen de kost. Knipperende winkelpuilen, reclamezuilen, lichtorgeltjes, je kunt het niet zo gek bedenken of het is te koop of in gebruik op de diverse banen.

Binnen onze PH&LF had Tjark de primeur van een lichtreclame aan een van de geveltjes op zijn module. Hij trok er veel bekijks mee en het gaf zijn module ook een zeer realistische aanblik.



Nu hebben al die lichtuitingen een nadeel: ze worden allemaal geleverd met een batterijenblokje waarin batterijen geplaatst kunnen worden om de boel van 'prik' te voorzien. Batterijen zijn niet echt duur in aanschaf, maar het feit blijft dat ze een keer leeg raken. En als je twee dagen op een beurs staat en je lichtreclames branden constant, dan kan het bedrag al aardig oplopen dat je kwijt bent aan batterijen. Je zou er voor kunnen kiezen om oplaadbare exemplaren te kopen, maar die zijn weer prijzig en je hebt toch twee setjes ervan nodig, want op het moment dat je ze moet opladen zit je wel mooi zonder stroom.

Kan dat nou niet anders! (Ja natuurlijk! meneer Jolink van FBTO) Iedereen heeft thuis wel een oude adapter liggen van een mobiele telefoon, kruimeldief of ander kapot elektrisch apparaat. Zo'n adapter kan uitstekend dienst doen als krachtbron voor je lichtreclames. Al is een op een aansluiten natuurlijk niet handig, want de kans is groot dat je dure reclame opgeblazen wordt.

In de gebruiksaanwijzing of op de elektronica staat meestal aangegeven wat het vermogen is dat apparaatje maximaal kan hebben, of beter gezegd verbruikt. Dit kan 3 volt zijn, 5 volt, 6 volt, of meer. Een handig ezelsbruggetje hierbij is het tellen van het aantal batterijen: 3 penlights van 1,5 volt betekent dus dat het apparaatje 4,5 volt tot 5 volt verbruikt en kan hebben. Heb je 4 batterijen van 1,5 volt, dan heb je spanningregelaar van 6 volt nodig, etc. Kijk dus even in de tabel welke spanningregelaar je nodig zult hebben.

Nu komt er uit de meeste oude adapters 9 volt of meer. En je lichtreclame gebruikt bijvoorbeeld slechts 5 volt. Wat nu? Dat betekent dus dat we er 'iets' tussen moeten bouwen dat er voor zorgt dat die 9 volt wordt afgezwakt. Dit bereiken we door een spanningsregelaar tussen de trafo en onze lichtreclame te zetten. In het geval van ons voorbeeld volstaat type **TS 7805**.

Type regelaar	Volt, uitgaand
TS 7805	5
TS 7806	6
TS 7808	8
TS 7809	9
TS 7810	10
TS 7812	12
TS 7815	15
TS 7818	18
TS 7824	24

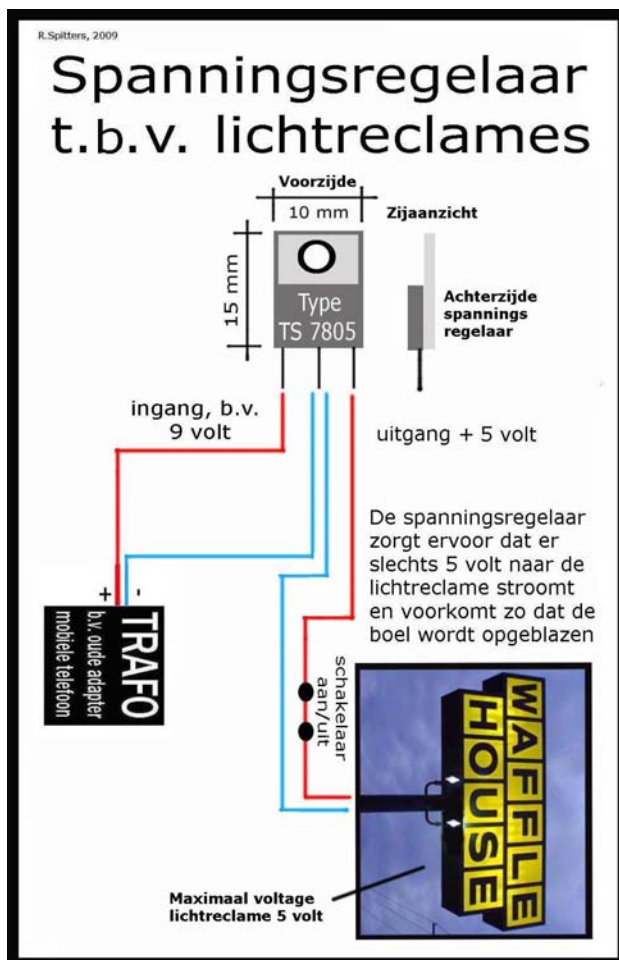
Wat is een spanningsregelaar? Nou, niet meer dan een minuscule klein blokje (circa 10 X 15 mm en slechts 3 mm dik) dat ervoor zorgt dat in dit geval de lichtreclame een veilige



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

hoeveelheid voltage krijgt. Aansluiten is eenvoudig zolang je maar de juiste volgorde aanhoudt. Zoals op de tekening aangegeven zit er een **voor-** en **achterkant** aan een spanningsregelaar. Haal dit niet door elkaar want dan blaas je de lichtreclame alsnog op!!! De volgorde van aansluiten geschiedt dus vanaf de (met tekst en type bedrukte) voorzijde. Links de plus naar de adapter van 9 volt, midden de min draad en rechts de draad die naar de lichtreclame gaat. Het aansluiten van de draden dient met de voorzijde. Een ander ezelsbruggetje is: de achterzijde is altijd vlak. In het kleurenschema kun je zien hoe je de boel aansluit zonder brokken te maken.



In de tabel staat precies welke spanningsregelaar je nodig hebt voor je lichtreclame of andere zaken die spanning nodig hebben.

Het enige dat nu nog ontbreekt is een eenvoudig drukknopje waarmee je de boel aan of uit kunt zetten. Die kun je uit een oude tafellamp slopen. Of gewoon los bij een bouwmarkt op de kop tikken voor een prikkie. Wil je een wat luxere uitvoering, kijk dan is bij

Conrad (www.conrad.nl). Daar zijn niet alleen drukknoppen in alle soorten en maten te koop, tevens kun je daar ook de spanningsregelaar kopen. Succes ermee !



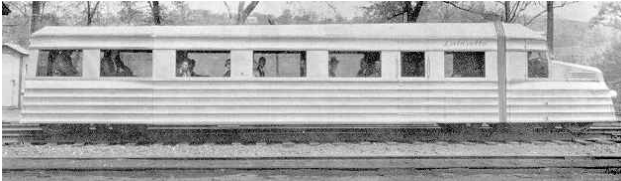
Rob 'Dude' Spitters

DE RAIL DIESEL CAR: DE AANLOOP

Een vraagje over welke maatschappijen allemaal met RDC's hadden gereden, is de aanleiding voor een reeks artikelen over de Rail Diesel Car, kortweg RDC genoemd. Hier dan het eerste deel; de aanloop.

Al voor de tweede wereldoorlog waren maatschappijen op zoek naar mogelijkheden om de kosten van lokaaltrains te drukken. Een antwoord daarop was de "Doodlebug". Er waren verschillende fabrikanten die "Doodlebugs" maakten.

Eén van de meest opmerkelijke Doodlebug was de motorwagen die op luchtbanden van Budd-Micheline. Gebouwd van roestvrij staal, aangedreven door een Cummins 125pk dieselmotor en voorzien van 47 zitplaatsen. Budd was met name gefascineerd door het toepassen van roestvrij staal en ontwikkelde de "shotweld" techniek om het materiaal aan elkaar te lassen. Deze techniek werd het begin voor heel veel Budd-spoorwegmaterieel.



De Budd-Micheline Doodlebug.

Er werden enkele van deze merkwaardige Doodlebugs gebouwd. Dit concept met luchtbanden werd geen succes en al spoedig werden er dan ook gewone wielen onder geplaatst.

Naast de Doodlebugs bouwde Budd ook treinstellen op normale spoorwegwielen. Naast de overbekende Zephyr-treinstellen was de meest opmerkelijke een tweedelig treinstel uit 1934 in dienst bij de Texas & Pacific als "Silver Slipper".



De T&P Silver Slipper.

Gezien het succes van de Zephyr-treinstellen kwam de Denver & Rio Grande Western Railroad rond 1939 met het voorstel bij Budd voor een mini-Zephyr-treinstel. Dit minitreinstel zou dan ingezet worden als nachttrein tussen Denver en Salt Lake City. Gaandeweg werd besloten om twee tweedelige zogenaamde "Prospector" treinstellen te bouwen. Eén treinstel had niet alleen 44 zitplaatsen en een "diner-lunch" maar ook 16 slaapplekken aan boord. Ieder rijtuig werd aangedreven door een 192pk sterke "Hercules" dieselmotor die stroom leverde aan vier elektromotoren, voor iedere as één. Op 11 augustus 1941 maakte het eerste treinstel z'n proefrit van Philadelphia, waar de Budd-fabriek gevestigd was, naar West Trenton in New Jersey. Het treinstel maakte een diepe indruk op alle genodigden. Beide treinstellen gingen dan ook op 20 augustus richting Denver.



De D&RGW Prospector in de Gore Canyon.

Op 17 november startte de officiële dienst met de nieuwe treinstellen. Elk vertrok om 7 uur 's avonds uit beide steden om dertien uur later en 570 mijl verder in hun respectievelijke eindbestemming aan te komen. De Prospector-treinstellen waren onmiddellijk een groot succes. Zo groot dat de vraag vele malen groter was dan de capaciteit. Toch was niet alles perfect. De dieselmotoren waren te zwak voor de bergtrajecten. Zo stijgt de lijn vanuit Denver van 5.200feet (1.585m) over 39mijl (62,75km) naar 9.600feet (2.930m)! De diesel raakte dan ook oververhit en de trein kreeg dan ook hulp van een stoomloc op dit traject. Een stoomloc voor slechts twee rijtuigen, dat was beslist niet de bedoeling. Toen dan ook op 7 december de Verenigde Staten in de Tweede wereld oorlog verzeild raakte werden de beide treinstellen op 5 juli 1942 aan de kant gezet onder het mom van de veranderde omstandigheden.



De Prospector kruipt hier met 50km/u de helling op.

Door de oorlog ontwikkelde de dieselmotor zich verder en ontstonden compacte maar voldoende sterke dieselmotoren. Technici van Budd waren dan ook bijzonder geïnteresseerd in de tweetakt zescilinder dieselmotor die General Motors had ontwikkeld voor tanks. Dit was de geschikte krachtbron om onder een



vloer van een motorwagen onder te brengen met voldoende vermogen. In de zomer van 1947 besloot Budd om een motorwagen te ontwikkelen. Dit werd de RDC.

Wordt vervolgd.

Hans Sodenkamp

RIJSWIJK 2008: DEEL 2

Begin 2008 namen wij deel aan de Nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk. Enige tijd later hoorden we dat de uitbater zou stoppen met alle beurzen in het Rijswijkse hallencomplex. Zou dit het einde betekenen van de modelspoorbeurs?

Al snel bleek dat een aantal medewerkers het stokje had overgenomen en een groot aantal beurzen ging organiseren in de 2^e helft van 2008. Een van die beurzen waren de Nederlandse Modelspoordagen. We kregen dan ook netjes een uitnodiging om eind november mee te doen met onze modulebaan.

Het is altijd lastig om een modelbaan neer te zetten met veel nieuwe modules, weinig kaal hout, en met voldoende rijlengte om onszelf twee dagen te kunnen amuseren. Er wordt driftig gebouwd binnen de PH&LF, maar dat betekent niet dat we elke beurs een vrijwel compleet nieuwe baan kunnen tonen. Het baanplan liet echter een goede afwisseling zien tussen oud, nieuw en nog-niet-af.

Helaas gooiden enkele interne strubbelingen roet in het eten, waardoor uiteindelijk niet alle modules mee gingen naar Rijswijk. Heel erg jammer, en hopelijk



zullen de gemiste modules een volgende keer alsnog present zijn.

Onze baan had de vorm van een platgedrukte letter G, en dan ook nog ondersteboven in

spiegelbeeld. Aan beide uiteinden waren yards te vinden. Tussen de yards lagen diverse stations, maar ook voldoende landschap om rij-afstand te creëren tussen de stadjes. Nieuwe modules waren Kingstreet Curve van Hans, de uitbreidingen van Tjark en Wim, en North Bridgeport van ondergetekende. OK, North Bridgeport en de uitbreidingen van Atlantic View en Firt-Yft waren al eens eerder aan het publiek vertoond

op kleine tentoonstellingen, maar het was de eerste keer dat ze aan een groot evenement deelnamen.



Kingstreet Curve heeft een boekhandel met – uiteraard – een grote verzameling spoorboeken.

We hebben weinig technische problemen gekend. De opbouw verliep, ondanks een haperende beursorganisatie (geen stroom, geen dranghekken), redelijk goed. Zaterdag konden we daarom zonder problemen de baan opstarten en de treinen laten rijden.

Zijn er dan echt geen minpuntjes te noemen? Natuurlijk wel:

- De baanbemanning was vooral op zaterdag gering.
- De Digitrax onthoudt alle ingeplugde locnummers in een lijst maar schoont deze niet uit zichzelf: regelmatig was het dus onmogelijk om in te pluggen en te gaan rijden. Oplossing: meldt de loc na gebruik af via 'dispatch'.
- Het was soms Siberisch koud in de hallen.
- Zoals gebruikelijk gaven diverse locjes weer problemen, zoals de nieuwe B&O GP30 van mij en de Erie-Lackawanna RS-en van Rob.

De rest van de beurs was grotendeels gewijd aan de handel. Naar mijn mening verschuift het accent van deze beurs te veel naar de commercie: de verhouding modelbanen->handel wordt steeds schever. Ook Rijswijk gaat - net als Rail - steeds meer op Eurospoor lijken en dat vind ik jammer: de drie grote beurzen hadden elk een eigen karakter en dat verdwijnt helaas.

Maar goed, aan de bezoekers te zien komen deze voornamelijk voor koopjes. En uiteindelijk moet de huur van de hallen toch ergens van betaald worden, en

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

commerciële deelnemers brengen nou eenmaal geld in het laatje.

Ik ben benieuwd of Rijswijk ook in 2009 wordt voortgezet. Ik hoop het wel!

Mathieu Hamelers

RAILROAD SLOGANS

Bij "....all the way" zullen de meesten wel weten dat het hier om een slogan van de Santa Fe gaat. Heel veel maatschappijen gebruikten slogans om de aandacht te trekken. Sommige zijn om aan te duiden waar de maatschappij rijdt zoals bijvoorbeeld "Everywhere west" van Burlington & Quincy en, zij het iets minder duidelijk, "Linking 13 Great States in the Nation" van Baltimore & Ohio. "Serves all Canada" laat weinig twijfel over welke maatschappij dit gaat, namelijk Canadian National. "Spans the World" gaat nog een stapje verder en is van Canadian Pacific. Dan heb je ook nog het bescheidener "Main line of Mid-America" van Illinois Central Railroad.



Sommige zijn bedoeld om vertrouwen uit te stralen zoals "The old reliable" van Louisville & Nashville of "We can handle it" van Union Pacific. In dit rijtje past natuurlijk ook "But the railroad always runs" van Boston & Maine. Overigens is hun "Minuteman Service" veel bekender. De slogan "rides like a feather" geeft comfort weer en is afkomstig van de Western Pacific waarvan de hoofdlijn door de Feather river Canyon loopt. Dit is dan ook de oorsprong van deze leus. Naast vertrouwen en comfort zijn er ook nog slogans zoals "The friendly service route" van Erie Lackawanna. Net zo iets is de slogan "the friendly New Haven Railroad". Overigens is "the all weather route

with center to center convenience" slogan ook van de New York, New Haven & Hartford.

Soms heeft de slogan betrekking op bijvoorbeeld het logo van de maatschappij, zoals "Follow the flag" van de Wabash en de "Route of the Eagle" van Missouri Pacific. Maar wat dacht je van de slogan "A vacation in it self" van Atlantic Coast line. "Scenic line of the world" klinkt ook als vakantie en is afkomstig van Denver & Rio Grande Western.



Dan heb je ook slogans zoals "the Big little railroad" van Central of New Jersey. "The Rebel route" klinkt bijna als een PH&LF slogan maar is afkomstig van Gulf, Mobile & Ohio. "The road to the future" is natuurlijk ook wel heel apart en is afkomstig van New York Central. "The standard railroad of the world" is zeker niet het toonbeeld van bescheidenheid en is afkomstig van de Pennsylvania Railroad.

Bijzonder is de slogan van Chicago & North Western "Route of the Challengers" terwijl men geen enkele Challenger stoomloc had. Het is dan ook afkomstig van een expresstrein met die naam. Overigens is hun slogan "Route of the 400 fleet" bekender. Het getal heeft betrekking op de tijdsduur in minuten van de exprestreinen op het traject Chicago - Minneapolis /St. Paul.



Tot slot ben ik zelfs een wat humoristische slogan tegen gekomen., namelijk "The route of the weekend chieff" als parodie op de Santa Fe slogan. Een heel begrijpelijke slogan als je weet dat deze afkomstig is van de Long Island Railroad. Overigens was hun bekendere slogan "The route of the dashing commuter".



Voor wie er nog geen genoeg kan krijgen of zelf op zoek is naar een pakkende spoorwegslogan, kijk dan naar http://www.spikesys.com/Trains/rr_slgn.html

Hans Sodenkamp

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 klein tipje op van deze schatkamer.

Dit maal is het thema de afgelopen Eurospoor waar redelijk wat Noord-Amerikaanse banen te bewonderen waren. Hier dan ook drietal foto's van drie verschillende modelbanen in drie verschillende schalen.



Een Chicago Northwestern diesel doorkruist een stad op de schaal O baan van Merchant Row System.



Op de HO baan "New Ponco Yard" is het even rustig.



De rust op 'somewhere west' wordt even verstoord door drie diesels in schaal N.

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 6 t/m 8 maart: Rail 2009.
- Eind maart: Hillegom.
- Pinksteren 2009 (30 mei - 1 juni): Industrieel Smalspoor Museum in Erica.
- Half juni: Jamboree 2009 (Duitsland).



PH&LF GUIDELINES

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

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- 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)
- Standaard kleur zijanten 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 zijn 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 is 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt 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.

- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

En dan bestaat er 'Ntrak Light': Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.

THE CABOOSE

Nog op de valreep van 2008 hebben we deze nieuwsbrief gereed gekregen. We hadden een ambitieuze planning om de nieuwsbrief uit te brengen vóór de kerst, maar dat bleek toch iets té ambitieus te zijn. Maar het is ons uiteindelijk toch nog gelukt om je in december te voorzien van nieuw leesvoer! Voor de eerste nieuwsbrief van 2009 hebben we overigens al wat materiaal op de plank liggen, en diverse leden hebben toegezegd om artikeltjes te zullen schrijven.

Voor 2009 staat er veel te gebeuren, afgaande op de timetable. We proberen op elke beurs om zoveel mogelijk nieuwe modules te tonen aan het publiek. Gezien de vele bouwplannen onder de leden moet dat wel gaan lukken.

Op Eurospoor heeft menigeen inspiratie opgedaan bij de Amerikaanse modelbanen die daar stonden tentoongesteld. Wellicht wordt er bij enkelen een O-spoorvirus aangewakkerd? Zelf heb ik nog wat HO-spulletjes liggen waar ik de afgelopen week weer druk mee bezig ben geweest. Zal de PH&LF misschien in meerdere schalen gaan bouwen? Wie weet.

Mathieu Hamelers