



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 4 Nummer 1 7 januari 2005

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Jaaroverzicht 2004	1
Rail 2004	2
Introducing Robert van Maurik doel	3
Landelijke modelspoordagen Hillegom	3
Tower of Lunettatown	4
Mallen maken van silicone rubber	4
Gered door de spuitbus	6
DR-4-4-1500 demonstrator	7
Uitleg over elektronica	8
New York, Westchester & Boston	10
U50, de diesel "Big Boys"	11
Contributie	12
B&F is booming	12
De webpage Top 18 Allertijden	12
Railroading is fun ☺	13
PH & LF Ntrak Guidelines	13
The Caboose	13

THE DEPOT

Bij het zoeken naar de laatst uitgegeven nieuwsbrief schrok ik wel een beetje dat deze alweer van januari 2004 dateerde. Dit geeft ook aan hoe de tijd vliegt.

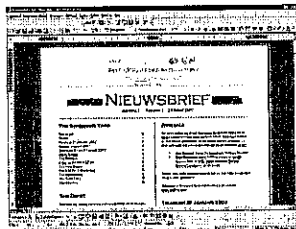
Meteen alle voorgaande nieuwsbrieven even bekeken. Hoewel je deze daar niet voor nodig hebt blijkt hoe we toch een aardig eind zijn opgeschoten sinds de start 3½ jaar geleden. We worden zelfs ervaren beursdeelnemers met een eigen technische dienst, een digitale specialist, een video productie bedrijf en informateurs voor bezoekers.

Het aantal lezers van de nieuwsbrief is toegenomen want goed nieuws, we mogen in ieder geval drie, mogelijk zelfs vier, nieuwe PH&LF'ers verwelkomen. Meer daarover elders in deze nieuwsbrief.

We naderen het einde van weer een jaar en blikken terug maar kijken in dit nummer zeker ook weer voor uit.

Hierbij wens ik iedereen een zeer gezond en succesvol 2005.

Lars-Erik Sodenkamp



JAAROVERZICHT 2004

Januari: de vorige Nieuwsbrief jaargang 3, nummer 1 (tja, duurde lang voor een nieuwe....)

13 en 14 maart: PH&LF aanwezig met modulebaan op "Wheels in Miniature" in Zwolle. Feiten:

- Publieke primeur van de Cuyahoga modules;
- Voorlopig laatste publieke optreden van James & Jordan met Jordan Heights modules ☺;
- Professionele fotograaf legt Nick met zijn module vast voor het bedrijfsblad van Sogeti.

17 maart: geboorte nieuw lid van de PH&LF, Eline Sodenkamp, dochter van Sandra en Hans.

20 mei: rij-dag in Hoofddorp ter afscheid van de Van Blitterswijk family. Meteen de op dat moment grootst mogelijke PH&LF baan tot dan toe.

22 juni: in stijl, onder het genot van Amerikaanse Steaks en pizza's een gezellige avond gehad ter vaarwel en vooral tot ziens in Canada met onze Canadian connection de familie Van Blitterswijk. (James, we zullen zeker aan operation sessies gaan deelnemen in Canada!!!).

9 juli: in klein committee de 3^e verjaardag van de PH&LF op 6 juli gevierd in Hoofddorp bij Sandra, Eline en Hans in Hoofddorp.

9 & 10 oktober: PH&LF meeting in Hoofddorp. Voor de eerste keer verdeeld over twee dagen. Hierbij waren de grote verrassingen de modules van Rob en de oNtrak modules van Joey en Mathieu. Het was daarmee tevens de eerste PH&LF baan met een oNtrak tak en de eerste module met de alle drie de hoofdsporen in een andere loop dan de standaard.

12-14 november: de PH&LF voor de tweede keer (nu solo, dus zonder Nedtrak) op Rail in Leiden. Wederom zeer geslaagd! Op de beurs van Nedtrak de uitnodiging gehad om medio mei 2006 een giga module baan in Uden op te zetten.

3 december: zeer geslaagde avond bij Robert van Maurik en Frank Klein. Nu wel concurrenten van de westcoast erbij ☺. Op dezelfde avond e-mail ontvangen van Rob Spitters uit Nootdorp die zich graag aansluit bij onze Noord-Amerikaanse passie (nog net op tijd gered uit de handen van Nedtrak ☺). Tevens de premiere van de nieuwste JCS DVD productie (zie elders in dit blad de advertentie van deze geweldige video producent).



"The Ntrak Dutch Division"

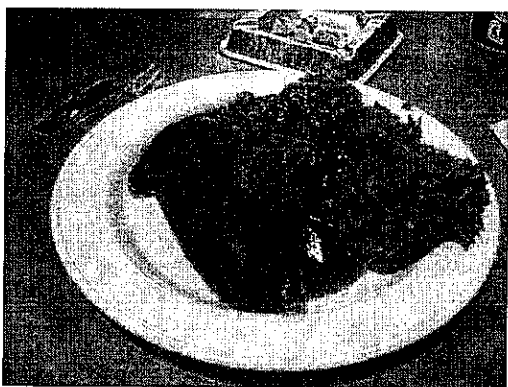
FOUNDED JULY 6 2001

RAIL 2004

Rail 2004 was een zeer geslaagd evenement waar we tevreden naar terugkijken. Dit jaar gebruik gemaakt van de extra opbouwavond op woensdag wat een beetje druk voor de opbouw op donderdag wegnam. Hierbij de herhaling van de mail d.d. 15 november 2004.

Tijdens Rail hebben wij weer een aantal ervaringen en ideeën op gedaan:

1. de techniek, storingsvrij rijden is prio 1. Dit geldt voor iedere module, dus bedrading op en top maken en zorgen dat alle rails/wissels picco bello liggen. Bij storingen dient de oorzaak snel gevonden te worden, zeker op publieks tentoonstellingen. Zoals ik tijdens de beurs zei staan wij er niet alleen voor ons zelf maar vooral voor de betalende bezoeker!
2. het digitaal rijden is een waar genot en geeft ontzettend veel lol. Mogelijk dat we in de nabije toekomst bij de komst van meer digitaal materieel ook het tweede spoor eens digitaal kunnen gaan berijden.
3. de aansluiting van de fraaie oNtrak bak van Mathieu met Cuyahoga en de rest van de grote wereld was een mooi gezicht en gaf leuke rangeer mogelijkheden. Het gonst al van de geruchten dat diverse PH&LF'ers een oNtrakbak willen gaan maken. Mogelijk ook een idee voor de minder actieve leden :) (kost niet veel ruimte en railmateriaal).



Boerenkool met worst op het happy hour van Rail 2004 op de vrijdagavond.....

4. mijn complimenten aan iedereen voor de interactie met het publiek. Op het forum van Beneluxrail.net was voorafgaand aan Rail een discussie gaande over de presentaties op Eurospoor. Belangrijk vond men dat iedere club een nette presentatie moest afleveren en rekening moest houden met het feit

dat er betalende bezoekers komen. Wij hebben daar, zoals ik eerder zei, goed aan voldaan. We hebben een keurig doek om de baan, op de oNtrak na, moeten maar een doekje extra gaan aanschaffen bij de volgende beurs), we hebben grotendeels keurige achtergrond platen en we lopen buiten de baan om zodat we vragen van bezoekers kunnen beantwoorden.

5. de komende maanden kunnen we werken aan het vervolmaken van de scenery van de bestaande modules = prio 2.
6. de plannen aan modules zijn o.a.:
 - a. scene dividers voor de overgang van groen naar de modules van Freek en Peter. Het idee is twee bakken van 61 bij 61 waar in het midden een "achtergrond"plaat zit. Aan de ene kant een groene heuvel en aan de andere een desert scene. Aan beide kanten gaan de sporen een tunnel in.
 - b. Eastbrook II
 - c. Mifflin wordt aangepast aan Eastbrook I en Sleepy Hollow
 - d. Sleepy Hollow II
 - e. enkele PH&LF'ers willen een oNtrak bak maken om een end-to-end baan te kunnen opstellen tijdens kortere meetings.
7. Hans, Rob, Peter en ik gaan in ieder geval vaker samen knutselen aan de modules. Werkt erg inspirerend!
8. De agenda voor de komende jaren ziet er vooralsnog als volgt uit:
 - november 2004: verkiezing nieuwe voorzitter PH&LF
 - maart 2005: Hillegom, één dag tijdens de landelijke modelspoordagen in een school, Rob gaat hier achteraan
 - november 2005: Veendam, twee dagen, Nick en Paul gaan hier achteraan. Mocht dit niet lukken dan kunnen wij ons inschrijven voor Eurospoor 2005
 - maart 2006: Uden, twee dagen (dacht ik), weer een gehele baan samen met andere N-modulen clubs zoals tijdens Rail 2003
 - oktober 2006: Eurospoor of Rail 2006 (mogelijk samen met Ntrak Duitsland/Zwitserland/Oostenrijk)
 - november 2007: Eurospoor of Rail 2007

Tussendoor uiteraard de bijeenkomsten in Hoofddorp of op welke andere locatie die iemand kent. Bij voorkeur weer net zoals in oktober 2004 voor twee dagen.

Lars-Erik Sodenkamp

*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

INTRODUCING ROBERT VAN MAURIK

Allereerst personalia: Ik heet Robert van Maurik, 55 jaar oud en voor wie er belang in stelt aquarius, dus niet zo lang meer 55.... Gescheiden met twee volwassen zoons die gelukkig redelijk ver wonen.

Hobbies: alles dat met cultuur te maken heeft (de wat serieuze) zoals musea, concerten, toneel, film, opera. Veel reizen (plannen lopen echt de spuigaten uit voor volgend jaar: Brazilië, Cuba, Nieuw Zeeland, San Francisco, India, China, Tadzjikistan en Burma. Alleen de laatste omdat ik het land wil bezoeken, al de andere om vrienden te zien. Voorliefde voor treinen begon met stoom, -boten, -walsen, en -treinen.

Ik zag een catalogus van Rivarossi en was meteen verliefd op de mallets echte en onechte zoals de Challenger en Big boys. Uiteraard ooit met Märklin begonnen, maar eigenlijk camouflage voor mijn vader om zelf een trein te kunnen kopen.



UP Challenger

Dus serieus zo'n 25 jaar geleden begonnen met de Roewa Y6B. Toevallig kende mijn vader de importeur van Rivarossi, dus ineens had ik veel Amerikaans.... Nog steeds heb ik daar enige locs van.

Daarna alleen maar geïnvesteerd in Santa Fe - De Warbonnets!!!!!! - en van Santa Fe alles wat maar te krijgen was gekocht. Natuurlijk van Uncle Pete de BigBoys (in tandem) en Challengers en verder de turbines de U 50's, allemaal prachtige stomers en ander tuig.

Op een dag zag ik de Daylight op een video, dus toen ook maar Southern Pacific waaronder 2 Cabforwards en een aantal Daylights, Tigerstripes, Bloody noses en Black widows.

Ik heb nooit kunnen kiezen vandaar zowel het materiaal van de overgangsjaren als modern, alleen dit laatste selectiever.

Daarnaast een Hiawatha met 4-6-4 omdat ik ook die trein waanzinnig en echt Amerikaans vind. Daardoor ook NP, BN, Burlington (Chinese!) en Montana Rail link tot de collectie. Daarnaast Nn3 voornamelijk RLM, en messing van Aspen en Lok 14.



Cabforward

Geen tijd voor banen gehad e.e.a. moest ook betaald worden, maar wel plannen, alhoewel het reizen trekt ook.

Jullie vraag of ik een lange zilveren SF trein had (Leiden). Ja, vele van de brass '38 Super Chief met E-1A+B en Brass El Capitan dubbel dekkers t/m semi echte 'plastic' personenwagens van Kato, ConCor en Atlas. En ongeveer 40 F units van ABBA, ABBA, ABBA, t/m AABBB.

Kortom ik verheug me samen de hobby te bedrijven. Groeten, Robert
PS een zijlijntje is LGB Duits smalspoor (Harz en saksisch)

LANDELIJKE MODELSPOORDAGEN HILLEGOM

De dagen zijn zaterdag 19 & zondag 20 maart 2005 in Hillegom. Opbouwen is op vrijdag vanaf 15:00u tot +/- 22:00u, afbreken op zondag vanaf 17:00u en door de organisatie wordt verwacht dat dat met 2 uur tjes gebeurd is.

Op de rijdagen worden we vanaf 9:00u verwacht als het nodig mocht zijn i.v.m. storing o.i.d. kunnen we eerder terecht dit wel in overleg met organisatie. Het publiek kan terecht op zaterdag vanaf 10:00u tot 18:00u en op zondag vanaf 10:00u tot 17:00u. We staan boven 1e verdieping in de kantine samen met het Bollenspoor. De kantine moeten we met z'n allen (PH&LF bollen) ontruimen. Dit gaat om tafels, stoelen en andere kleine frutsels. De maten van kantine zijn 10x20m dit is niet al te groot. Op zaterdag 19 februari a.s. heb ik een afspraak in Hillegom samen met de organisatie en het Bollenspoor, om uit te knobbelen hoe we gaan staan. Dit zal waarschijnlijk met een zijde tegen de muur zijn.

De kantine kunnen wij overigens met de lift bereiken. Het is aan te raden om pijlen met logo en evt. tekst op te hangen zodat het publiek ons boven weet te vinden.
Rob Draaisma

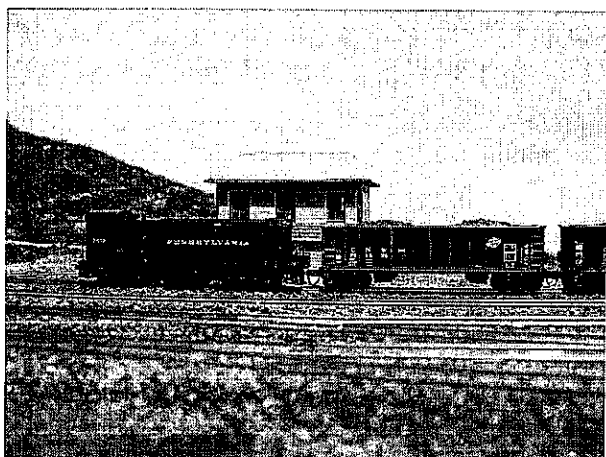


"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

TOWER OF LUNETTATOWN

Met het openstellen van de branchline naar Timford Junction was er behoefte aan een goede beveiliging op Cuyahoga Junction. Het luidkeelse geroep door diverse machinisten - tot dan toe de enige vorm van beveiliging - was onvoldoende om het drukke treinverkeer op de hoofdlijn te beschermen tegen in- en uitgaande diesels naar en van Timford Junction. Daarom heeft de directie van de New Haven enkele weken voor Rail besloten om een seinhuis te bouwen ter hoogte van de kruising. Hiermee leek de treinloop afdoende te worden beveiligd.



Maar waarom bouwde de New Haven nou eigenlijk een seinhuis naar model van de Santa Fe? En waarom zette de New Haven een seinhuis naar voorbeeld van de Santa Fe langs de mainline van aartsrivaal New York Central?

Eenmaal terug in Utrecht bleken de ware redenen achter deze vreemde gang van zaken. De analoge directie van New Haven was gegrepen door een digitaal virus. Daarnaast was er al langere tijd sprake van een stille bewondering voor de Santa Fe, iets wat in de contreien van de NYC, PRR en PC natuurlijk niet luidkeels gezegd kon worden. In de dromen van de directie speelde echter de SF een rol in nieuw te ontwikkelen plannen voor een digitale spoorlijn door Lunettatown. De firma Walthers stond al klaar om een werkplaats op te richten en Pringle Grain was wellicht geïnteresseerd in een graanleverancier. Het seinhuis zou dan een rol gaan spelen in het bewaken van de spoorwegkruising in Lunettatown.

Er is echter een probleem waar de directie van New Haven al 150 jaar mee worstelt: de financiën. De digitale besturing mag weinig kosten en voor rollend materieel is evenmin een groot budget voorhanden. Daarbij dient de spoorlijn een onderdeel te worden van een groter geheel, opdat de duurbetaalde bebouwing niet het grootste deel van het jaar ongebruikt in een

hoek staat. Helaas bieden de Utrechtse muren weinig hoop op een vlotte verwezenlijking van deze plannen: geen boormachine komt er in, dus een tweede etage (boven de spoorlijn naar Timford) wordt een praktisch onmogelijke opgave.

Desalniettemin blijft de directie ijveren voor een snelle expansie richting het westen. Wordt vervolgd.

Mathieu Hamelers

(Advertentie)



MALLEN MAKEN VAN SILICONE RUBBER

Ik ben reeds begonnen met het mallen maken van silicone rubber. Ook heb ik al enige afgietsels gemaakt van kunsthars. Hiervoor gebruik ik producten van smooth on mold max 20, kinderlei (geen klei die moet drogen in de lucht of gebakken moet worden) maar simpele kinderlei die soepel is, foamboard voor het maken van doosjes waar de mal in gegoten moet worden en een los middel.

Als voorbeeld heb ik een metal kit genomen van R.E.M. een "100 ton lectra haul mine truck". Deze heb ik eerst geheel afgewerkt zodat het model alleen nog maar gemonteerd hoeft te worden (dit doe ik dus niet). Als alles netjes is afgewerkt kunnen we de onderdelen gaan gebruiken als voorbeeld. Bekijk de onderdelen en bepaal waar je de kanalen wilt gaan maken om de mal straks te vullen en waar de lucht weg kan tijdens het vullen.

Maak een doosje van het foamboard. Maak deze zo groot dat je rond om het te gieten onderdeel ongeveer 1cm dik rubber kunt gieten. Doe niet te veel onderdelen in een mal, dit maakt de mal te complex.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Doe nu in het onderste gedeelte klei en spreidt dit netjes uit.

Druk nu je voorbeeld onderdeel in de klei en let er op dat hier bij later geen hinderlijke gietnaden over je afgietsel lopen. (deze ontstaan nu op de scheiding van de klei en de aan te brengen silicone rubber.) Druk hierbij ook een paar putjes in de klei. Deze moeten dienst gaan doen als pas pennen om straks de mallen recht op elkaar te zetten.

Breng nu je ijzerdraad, dik elektradraad, houtduvels, of zoiets aan in de klei zodat deze later je kanalen vormen. Let hierbij op de ligging van de kanalen zodat als je de mal later vult met giethars dat deze niet aan de andere zijde leeg loopt via de ontluuchtingskanalen.

Als je nu de tijdelijke mal klaar hebt controleer je alles nogmaals. (kun je alles met je giethars bereiken, blijft er geen luchtbel zitten, is de mal logisch, kun je deze later lossen.)

Spuit nu je contramai die je zojuist hebt gemaakt in met een losmiddel.

Als alles goed is maak je nu je silicone rubber aan. Hiervoor gebruik ik een klein digitaal weegschaaltje. Zo kun je beter de mengverhouding maken en kom je niet later veel te veel harder te kort. Als je de twee componenten goed hebt gemengd giet je dit heel rustig over de klei en het voorbeeld. Begin onderin met vloeien van de silicone, doe dit rustig aan, zo heb je minder kans op het insluiten van een luchtbel. Zo, nu is het wachten tot de silicone rubber is uitgehard. Als de silicone rubber nu is uitgehard kun je de bodem van het doosje dat je hebt gemaakt verwijderen. Laat de zijkanalen zitten, verwijder deze niet.

Nu kun je ook de klei verwijderen, let er vooral op dat je het voorbeeld onderdeel en de materialen voor de kanalen niet verwijdert deze laten zitten tot de mallen geheel klaar zijn.

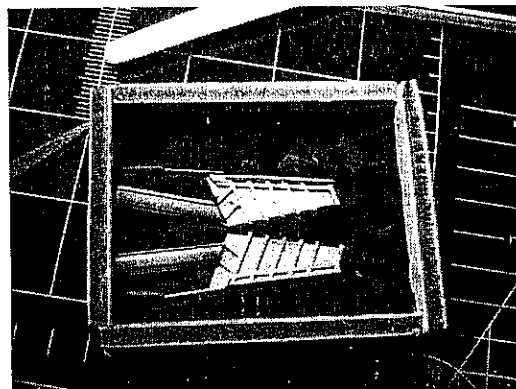
Controleer nu of alle klei is verwijderd van de mal en voorbeeld.

Spuit nu de mal goed in met lossen anders gaat de volgende laag silicone rubber een permanente verbinding aan met de reeds gegoten mal.

Maak nu opnieuw een hoeveelheid twee componenten rubber aan en giet deze weer in de mal. Ook nu is het weer wachten op het uitharden van de silicone rubber.

Nu kunnen we de rest van het doosje verwijderen en de twee delen van de silicone mal voorzichtig van elkaar verwijderen. Nu kun je de voorbeeld onderdelen ook uit de mal verwijderen en ook de onderdelen die de lucht kanalen hebben gevormd.

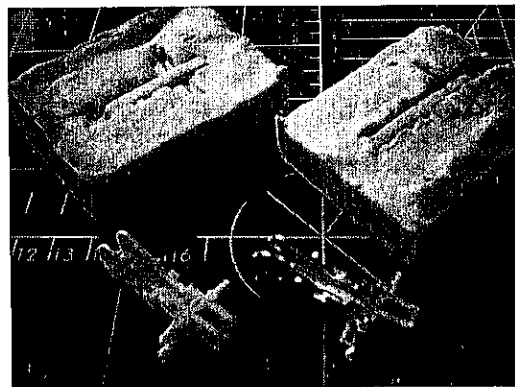
Controleer de mallen nu op lucht insluitingen. Deze vormen straks bij het gieten van de onderdelen lelijke "puisten" op je afgietsel. (Je kunt proberen deze op te vullen met een beetje twee componenten rubber.)



Het gieten met kunsthars

Voor het gieten van onderdelen in de mal gebruik ik smooth cast 300 serie.

Spuit de mal weer in met losmiddel. Zet de mal weer tegen elkaar en zet hem vast met schilderstape. Maak nu je kunsthars aan en giet dit heel rustig in de mal. Zorg dat de lucht weg kan en niet dat er door te snel gieten lucht wordt in gesloten. (hierdoor ontstaan in de afdruk zeer hinderlijke gaten.) Je kunt een pigment aan de kunsthars toevoegen om deze een kleur te geven. Laat nu de hars drogen en verwijder daarna de tape en los voorzichtig de mallen en de afdruk.



Let bij de aanschaf van kunsthars op de pot life tijd. Dit is de tijd dat je hem kunt gieten zonder dat hij dik wordt. Ik gebruik pot life van 7 min. Let er ook op dat deze dun vloeibaar is anders wordt het moeilijk gieten.
Rob Draaisma



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

GERED DOOR DE SPUITBUS

Rail 2004 in Leiden zit er weer op. Ik moet zeggen, ik vond het dit jaar ontspannender dan vorig jaar. Van andere clubleden hoor ik vergelijkbare geluiden. Ik heb mij afgevraagd hoe dat komt. Wellicht komt dit doordat wij dit jaar wat meer ruimte om de baan heen hadden, waardoor zowel de bezoekers als wij wat meer afstand hadden. Daarnaast komt het wellicht doordat wij vorig jaar dicht bij de ingang van de zaal stonden. Iedereen komt dan twee keer langs, waardoor het drukker is. Voor mij zelf is er een duidelijk extra reden. Vorig jaar had ik tot voor twee weken voor Rail 2003 nog steeds een module met drie doorgaande keurig ingebedde sporen maar verder HEEL VEEL hout. Kortweg: ik had dus nog niets, behalve natuurlijk een idee wat ik op mijn module wilde realiseren. Dus toen veel stress om de module toch op tijd af te krijgen.

Ik wist al lang dat mijn module een deel van het Midden-Westen moest voorstellen. Het zou (zal) de eerste van een reeks worden waarin een kaarsrechte (hoofd)spoorbaan door oneindig woestijn-/rots landschap moet gaan. Ik heb zowel beelden uit Nebraska als uit Arizona op mijn netvlies hoe het er uit moet zien. Maar dan moet je het nog realiseren.

Het maken begon met het verzamelen van materiaal: piepschuim, gips en allerlei soorten verfjes. Verdere ingrediënten die ik moest hebben waren houtlijm en zand. De eerste avond ben ik wat gaan experimenteren: gaan piepschuim en houtlijm samen (zonder dat het piepschuim 'vergaat'), kan ik de goede kleuren krijgen, wordt het niet te zwaar, hoe krijg ik een mooi zanderige oppervlakte etc. Een deel van mijn vragen werden beantwoord; het moeilijkste was het om de goede kleuren te vinden. Ik had allerlei soorten plakkaatverf gehaald, maar een fraaie kleur lukte niet. Waar ik met name problemen mee had was om een redelijk lichte kleur te krijgen (het werd al snel erg donkerbruin), en om het niet een egale kleur te geven. Als je schildert dreigt dat toch erg snel te gebeuren.

De ruwbouw in piepschuim was redelijk snel voor elkaar. Ik had een pak met plafondplaten die slechts enkele millimeters dik zijn. Daarmee kun je heel mooi geleidelijk hoogte maken. De wat hogere delen bestonden uit ruwe blokken piepschuim (vanuit oude verpakkingen) waardoor holle ruimten ontstonden om gewicht te besparen. Snel ook nog even wat plankjes aan de zijkant van de module gemaakt, decoupeerzaag erin om daarmee een reliëf te creëren, en als piepschuim-landschap begon het al ergens op te lijken. De volgende slag was het gipsen. Alle naden en ongelijkheden werden aangesmeerd, behalve de delen langs het spoor. Dit moest ruw blijven om daarmee de indruk te wekken dat het tracé uitgehouwen is. De rest werd met schuurpapier glad geschuurd. Enkele

uitstekende punten moesten het landschap een wat ruwer aanzien geven.

Na een aantal avonden knutselen, was het landschap klaar. Ik had mooie glooiende hellingen, met enkele ruwe accenten. Het zag er aanvaardbaar uit, ook als je er rollend materieel bij zette. Qua verhoudingen vond ik het wel aardig. Kortom: Ik was wel content met het resultaat, maar Het had nog geen kleur!

Dus weer experimenteren, weer andere kleuren kopen, weer mengen, laten drogen, bekijken, en weer ontevreden met het resultaat. En de tijd begon te dringen. Ik had nog een week.

Bij een zoektocht naar weer andere kleuren bij de Praxis aanbeland. Hé! SPUITBussen! Een soort giga-airbrush! En de tekst was veelbelovend (zeker als je nog maar een paar dagen hebt om de module af te bouwen): *Quick, Easy & Creative* (hmmm) en *'the perfect finish-fast'* (aahhh). Dit moet het zijn. Uiteindelijk twee bussen gekocht met de zeer toepasselijke kleurnamen: 'Santa Fe Sand' en 'Canyon Rock'. De kleur van de dopjes - die het eindresultaat moesten weergeven - viel niet tegen. Dit waren de kleuren die ik op mijn netvlies had.

Thuisgekomen kwam de eerste teleurstelling. De verpakking vermeldt niet hoe je de dopjes van de spuitbus krijgt. Daar sta je dan, uiteindelijk met hamer en schroevendraaier, om dopjes van spuitbussen te verwijderen. Na deformatie van de doppen lukte dat uiteindelijk wel. Meteen maar spuiten. De tweede teleurstelling: Je moet de bussen eerste schudden tot je een ons weegt, voordat het juiste mengsel eruit kwam. Maar toen..... dit is wat ik wilde. Zorg er overigens wel voor dat je de waarschuwing op de spuitbus serieus neemt: *Use only in well-ventilated areas*. En, altijd van je afsputten.....

Aanvankelijk begon ik met de bus met 'Santa Fe Sand'. Resultaat vond ik wat te licht, dus overgestapt op 'Canyon Rock'. Het spul is niet meteen dekkend, dus wel meerdere keren aanbrengen. Om wat meer reliëf te krijgen, heb ik na de eerste keer spuiten, er een laag echt zand overheen aangebracht. Mengsel van houtlijm, water en zeepsop, en met een kwastje aanbrengen. Zand erover, en laten drogen. Overtollig zand verwijderen. Het werkpatroon werd duidelijk: 's ochtends voor het naar het werk gaan 'Canyon Rock' spuiten (kon dan overdag drogen) en 's avonds op enkele plekken zonodig bijwerken en zand aanbrengen (wat weer 's nachts kon drogen). En zo ging het een paar dagen.

Het resultaat leek te komen, en dat nog slechts enkele dagen voor Rail. Hoewel ik toch ook nog steeds twijfels had. Wordt het niet te rood, en ik meende door de lichtinval in mijn hobbykamer ook te zien dat het resultaat glanzend was. Een bezorgde Lars-Erik belde mij nog enkele dagen voor Rail hoe het er mee stond,



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

en toen ik hem mededeelde dat het een module van rood en glimmend piepschuim was geworden, werd het stil aan de andere kant van de telefoonlijn.

Ten slotte moest een en ander nog wat geaccentueerd worden. Dit werd gedaan middels dry-brushen. Een mengsel van bruin, zwart en geel gemengd, een penseel erin gedoopt, en deze meteen weer afwegen, en vervolgens telkens het betreffende deel van de 'rotsen' aantippen. Het laatste bestond eruit om met wat groen strooimateriaal wat vegetatie te imiteren. Op de ochtend van het opzetten ten behoeve van Rail 2003 nog even de laatste delen bijgewerkt en de laatste vegetatie aangebracht. Pfff. Het was gelukt!

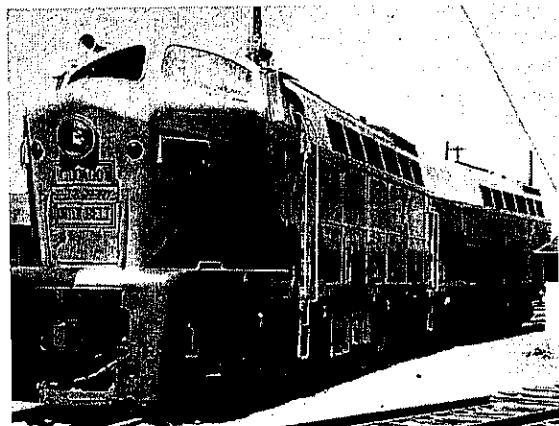
Om een lang verhaal kort te houden: veel stress vorig jaar om de module op tijd af te krijgen, maar gered door de spuitbus. Als je zelf ook iets vergelijkbaars wilt: Ik heb gebruik gemaakt van spuitbussen van het merk *Plasti-kote*, met als ondertitel *Fleckstone*. De kleur 'Santa Fe Sand' heeft als productnummer 9440 en 'Canyon Rock' 9438.

De module is nog niet af. Ik wil nog iets meer losse stenen en kleinere rotsblokken aanbrengen. En verder moeten er langs de spoorlijn nog telegraafmastjes worden aangebracht. Maar in verband met de kwetsbaarheid daarvan bij het vervoeren, wacht ik daarmee totdat ik een tweede module heb, zodat ik ze als sandwiches kan vervoeren en een en ander wordt beschermd.

Peter Sodenkamp

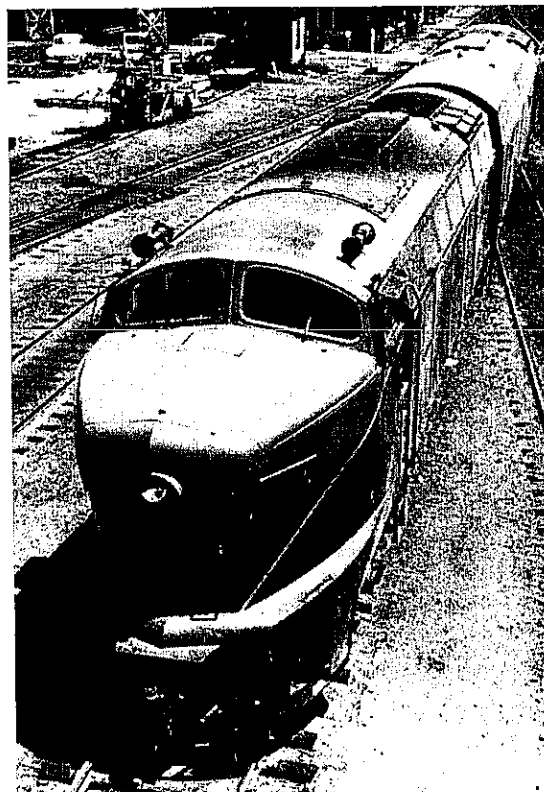
DR-4-4-1500 DEMONSTRATOR

Bij het zien van de zeer fraaie "DR-4-4-1500 demonstrator", beter bekend als sharknose (demonstratie model), tijdens ons bezoek in Amsterdam vertelde Robert dat deze ook aan de westkust hadden gereden. Dit was voor mij aanleiding om even in mijn boekenkast te neuzen naar de precieze achtergrond van dit bijzondere model in het boek 'Balwin Diesel Locomotives'.



Na de grote order (totaal 68 stuks) van de Pennsy, die dit model daarmee van de ondergang redde, besloot Baldwin in 1948 een vierdelig (A-B-B-A) demonstratie model te bouwen om de verkoop te stimuleren. Genummerd als 6001 bezocht deze de volgende maatschappijen; Western Maryland; Central Railroad of New Jersey; Lehigh & Hudson River; New York Central; Baltimore & Ohio; Elgin, Joliet & Eastern; Katy; Santa Fe; en Southern Pacific.

Ondanks de grote markt was de kans op verkoop aan de Santa Fe en Southern Pacific zeer gering. Het lukte tenslotte ALCO ook niet om dit EMD F-units bolwerk te veroveren. Zo was het bezoek van de sharks aan SP alleen bedoeld om een ander Baldwin model te kunnen verkopen (AS-616). De sharks werden ingezet in zowel California als ook Oregon. Zo reden de sharks in California verschillende malen over Tehachapi. Helaas heeft de demonstratie toer niet geleid tot verkoop van nieuwe DR-4-4-1500's maar wel van de opvolger, namelijk de RF-16.



De demonstratie units zijn uiteindelijk middels een leasekoop terechtgekomen bij Elgin, Joliet & Eastern in december 1950. Al snel kwam de Elgin, Joliet & Eastern er achter dat deze "cab-units" niet zo praktisch waren voor het werk aldaar. Gevolg was dat de sharks niet bijzonder populair waren en slecht onderhouden werden. In 1954 werden zij door EJ&E, onderdeel van US Steel roads, uitgeleend aan de Duluth Missabe & Iron Range. Bij de DM&IR bleken slechts twee van de



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

vier units operationeel te zijn. Te gelijktijd had de DM&IR ook een set F-units van de Bessemer & Lake Erie (ook een dochter van US Steel roads) te leen. Daarbij bleken de sharks sterker te zijn dan de F-units. Alleen bleek vanwege de slechte toestand de onderhoudskosten drie keer zo hoog! Toen de uitleen periode na één jaar ten einde liep gingen ze terug naar EJ&E die ze vervolgens meteen doorverkocht aan Baltimore & Ohio.

Bij B&O kwamen ze te midden van hun jongere soortgenoten, de RF-16's, te werken. Ze werden voornamelijk ingezet in het kolenvoer. Daarbij reden ze vaak samen met de AS-16. Dit is een zogenaamde "road-switcher" versie van de DR-4-4-1500. Voor drie van de vier kwam het einde in 1962 en de laatste werd een jaar later verkocht aan EMD. Daarmee eindigde de toch wel bijzondere zwerftocht van deze DR-4-4-1500 demonstrator.

Hans Sodenkamp

UITLEG OVER ELEKTRONICA

Voor de meeste van jullie zal het niet volledig duidelijk zijn hoe de elektronica functioneert die er elke meeting voor zorgt dat we kunnen rijden. Ik zal dat hier proberen uit te leggen en ook aangeven hoe jullie naar de toekomst toe met de elektronica op jullie eigen module(s) om moeten gaan om te zorgen dat alles werkt, zowel uit als thuis.

Inleiding

Om beginnen een korte inleiding in de elektrotechniek. We hebben te maken met vier grootheden te weten:

- Spanning (volt)
- Stroomsterkte (ampère)
- Elektrische prestatie (voltampère of watt)
- Weerstand (ohm)

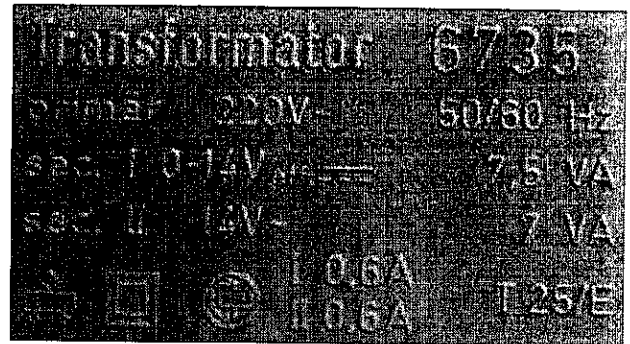
Om deze begrippen wat begrijpelijker te maken is de waterleiding een handig hulpmiddel.

- Spanning is te vergelijken met de druk op een waterleiding.
- Stroomsterkte is te vergelijken met de hoeveelheid water die door een waterleiding stroomt.
- Weerstand is te vergelijken met de doorsnede van de waterleiding; hoe kleiner de doorsnede, hoe groter de weerstand

De wet van Ohm geeft het onderlinge verband van deze grootheden weer.

ampere = volt : ohm
of
ohm = volt : ampere
of
volt = ohm x ampere

Als we nu een standaard Fleischmann transformator nemen en de onderzijde bestuderen zien we een boel informatie. (zie foto).



Om te beginnen de ingangsstroom: 220V~ waarbij de ~ staat voor wisselstroom. Op Amerikaans materiaal, wat wij veel gebruiken, wordt dit aangeduid met AC, wat staat voor Alternating Current. Dit is stroom die een aantal malen per tijdseenheid van richting verandert.

Op de foto is dit te zien in de aanduiding 50/60 Hz wat aangeeft dat de stroom 50 of 60 keer per seconde van richting verandert. De meeste modelspoor transformatoren hebben 2 uitgangen, 1 regelbare om de treinen harder en zachter te laten gaan en een vaste voor de verlichting.

Op de foto is achter sec.I de informatie te vinden van de regelbare transformator: 0-14V ==. 0-14V betekent dat de spanning regelbaar is tussen 0 en 14 Volt maar dat hadden jullie al begrepen. De dubbele lijn == betekent dat het gaat om gelijkspanning. Op Amerikaans materiaal wordt dit aangeduid met DC wat staat voor Direct Current. Dit is stroom die uitsluitend in 1 richting stroomt.

Achter sec.II is de informatie te vinden van de andere transformator; die geeft 14V wisselspanning. Daar weer onder, achter I en II is te zien dat beide transformatoren een maximale stroomsterkte van 0,6 A kunnen leveren.

We komen nu bij de niet eerder besproken elektrische prestatie, de Watt of VoltAmpère (VA). Die is te berekenen door Volt x Ampère te doen. De goede rekenaar ziet dat het bij Fleischmann niet helemaal klopt; waarschijnlijk is er rekening gehouden met enige interne weerstand die deze waarde effectief lager maakt.



"The Ntrak Dutch Division"

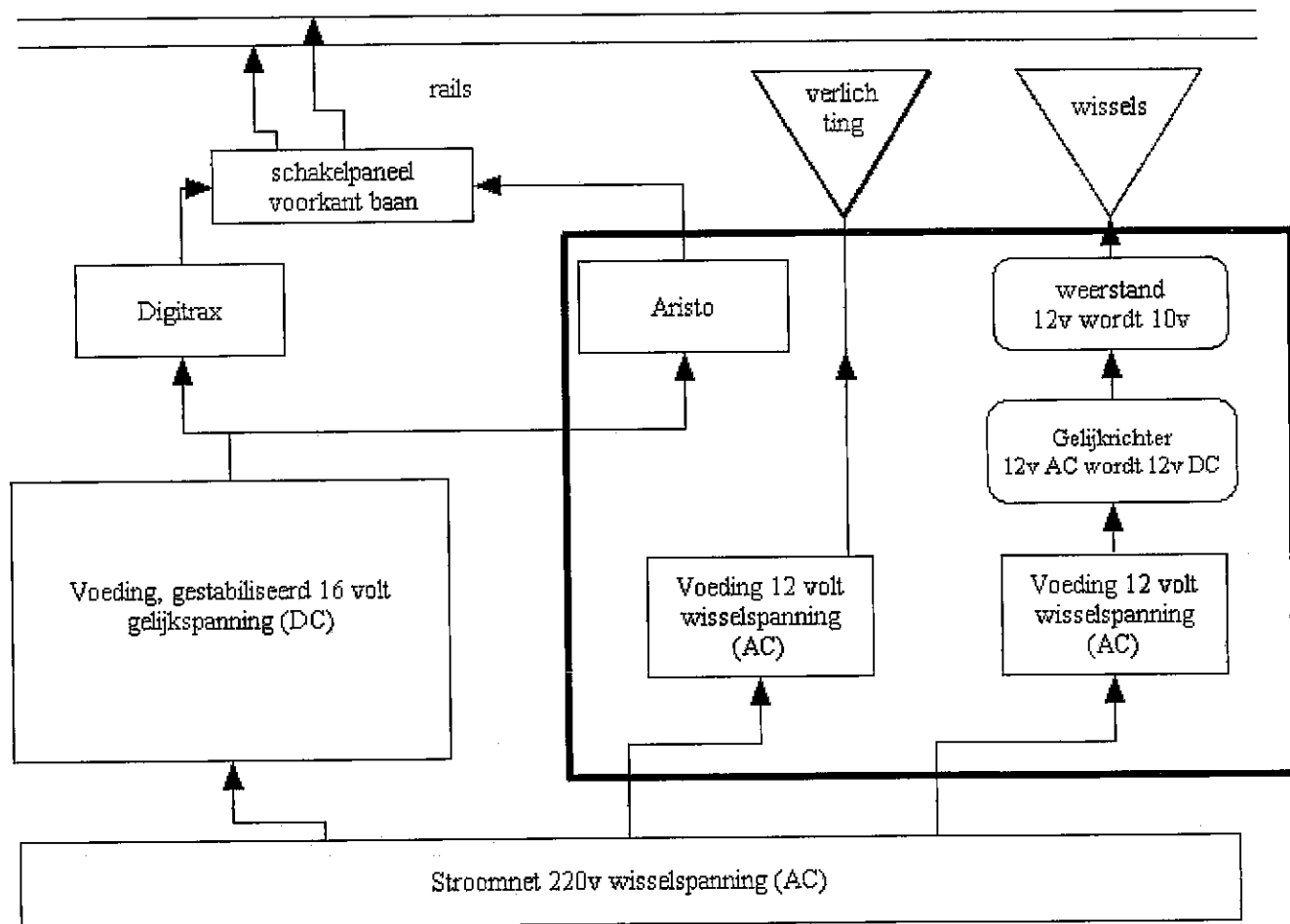
FOUNDED JULY 6 2001

Wanneer er meer stroomsterkte van een transformator wordt gevraagd dan hij kan leveren doordat er veel lokjes rijden of veel lampjes branden zal het geleverde

voltage dalen waardoor lokjes steeds trager gaan en lampjes steeds zwakker zullen branden.

Elektronica bij de PHLFRRA

Als we bijeenkomen om onze modules te koppelen zorg ik, als ik er ben, ervoor dat er genoeg stroom is voor 2 Aristocrafts en het digitrax materiaal. Die apparatuur hebben jullie vast wel eens zien staan. In onderstaande figuur heb ik geprobeerd schematisch aan te geven waar het uit bestaat.



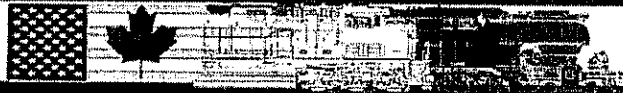
Het gedeelte binnen de dikke zwarte lijn is wat ik in een oude computerkast heb gebouwd. Dat is in principe 1 Aristocraft en 2 transformatoren die elk 12V wisselstroom leveren.

De stroom van 1 van de 2 transformatoren wordt via een gelijkrichter omgezet naar gelijkstroom en met een 3-tal diodes die als weerstand dienen teruggebracht naar ongeveer 10 Volt. Dit is een goede Voltage voor de Tortoise slow-motion wissel-motoren waarvan ik er inmiddels 1 heb gemonteerd. (Fantastisch, maar dat is een ander verhaal.)

De Stroom van de andere 12 Volt transformator is voor verlichting op de baan. Die hoeft niet gelijkgericht te worden. De Aristocraft krijgt, net als de Digitrax booster, zijn stroom van een regelbare gelijkstroom voeding die los staat van de computerkast. Als we rijden krijgt ook de 2^e Aristocraft stroom van deze voeding.

Verder zitten er voorop de computerkast een aantal schakelaars om de verschillende uitgangen aan en uit te kunnen zetten en zijn binnenin 2 zekeringen geplaatst tussen de voeding en de Aristocraft om te voorkomen dat deze doorbrand. Uit ervaring weten we dat dat kan...

Het is de bedoeling dat in de nabije toekomst ook mijn Digitrax booster in de computerkast verwerkt wordt. Op dit moment staat die echter nog los.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 8 2001

Dan wat meer over de voeding (transformator). Het is een gestabiliseerde voeding; dat wil zeggen dat eventuele fluctuaties in de stroomtoevoer naar de voeding (220V) niet tot gevolg hebben dat er fluctuaties optreden in de uitvoer van de stroom. Dergelijke pieken zouden het materieel ernstig kunnen beschadigen. Verder is de voeding regelbaar van 0-30 Volt en van 0-3 Ampère. Zowel de spanning als de maximale stroomsterkte zijn dus in te stellen. Op rijdagen staat de voeding ingesteld om ongeveer 15 - 16 volt af te geven aan de Digitrax Booster en de 2 Aristocrafts. Die apparaten zetten dat om naar de ongeveer 12 Volt waar het materieel op rijdt. De stroomsterkte (ampère) die de voeding af geeft beperk ik niet. De Ampèremeter die in de voeding is gemonteerd zie je naarmate er meer materieel rijdt langzaam oplopen. De grootste waarde die ik tot nu toe heb gezien op rijdagen is ongeveer 1,2 Ampère. Hij kan tot 3 dus we kunnen nog wat groeien! De enige momenten dat de meter de 3 passeert is tijdens kortsluiting. De meter wordt bij de opbouw dan ook angstvallig in de gaten gehouden.

Tot slot het schakelpaneel dat in het schema staat. Dat zit aan de voorkant van mijn baan en geeft me de mogelijkheid om de drie hoofdsporen, het rangeerterrein en een programmeerspoor los van elkaar te schakelen tussen digitaal, analoog of uit. Het is dus een kwestie van een knopje omgooien en ook spoor 1 en 2 zijn digitaal! ☺

Wat jullie kunnen doen

Als afsluiter van dit betoog een stukje over wat jullie thuis kunnen doen. Hierbij moeten we wel onderscheid maken tussen uit- en thuiswedstrijden.

Bij uitwedstrijden wordt er in principe door mij voor gezorgd dat er stroom is voor het rijden. Wellicht dat er in de toekomst iemand zich geroepen voelt een noodaggregaat te kopen voor het geval ik verhinderd ben, maar dat zien we dan wel weer. Stroom voor jullie toekomstige wissels en verlichting dienen jullie zelf te regelen.

Bij thuiswedstrijden hebben jullie stroom nodig voor rijden, wissels en verlichting.

Voor het rijden kun je een gewone ouderwetse transformator gebruiken zoals het Fleischmann apparaat waar ik het in het begin over had. Heb je thuis een Aristocraft of Digitrax dan is deze transformator nog steeds bruikbaar zolang de baan niet al te veel uit de kluiten groeit. Sluit hem aan op dezelfde aansluiting als normaal voor rijden, draai hem vol open zodat alle 14 volt gelijkstroom naar de Aristo of de Digitrax gaat en karren maar.

Voor de verlichting heb je wisselstroom nodig. Dit kun je uit de andere uitgang van je Fleischmann of vergelijkbare transformator halen. Neem die dus altijd mee als je verlichting hebt op je baan en gebruik je eigen trafo. Let wel op dat als je ledjes wilt gebruiken voor verlichting je een weerstand nodig hebt. Kleine ledjes vinden 1,5V wel het maximum dus de 12V die je trafo afgeeft is veel te veel. Ook voor gloeilampjes kan een weerstandje nuttig zijn overigens. Als de lamp zo fel is dat hij door de muren van je huisjes heen schijnt, of erger nog, het plastic doet smelten, geeft een weerstandje uitkomst.

Voor de wisselbediening is niet eenduidig aan te geven of je wissel of gelijkstroom nodig hebt. Kijk hiervoor op de handleiding die bij je wissel-aandrijving geleverd is. Over het algemeen werken de bekende TAK-TOK bedieningen, zoals de Peco, met wisselstroom en kunnen dus op dezelfde trafo-uitgang als de verlichting. De tortoise slow motion werken echter op gelijkstroom. Daarvoor heb je dus een tweede oude Fleischmann nodig. Draai de regelknop ongeveer half open en sluit de wissels aan op de uitgang die je normaal op het spoor aan zou sluiten.

Ik wens jullie veel elektronica plezier in deze donkere dagen en voor vragen kunnen jullie me altijd mailen!
Nick Meertens

NEW YORK, WESTCHESTER & BOSTON

Op de PH&LF internetpagina over Timford Junction staat dat New York, New Haven & Hartford Railroad, kortweg NH, in 1935 failliet ging. Dit faillissement werd onder andere veroorzaakt door een nogal merkwaardige spoorwegmaatschappij met de indrukwekkende naam New York, Westchester & Boston!

Sinds 1891 was de NH onder het bestuur van de bankier J.P. Morgan gegroeid tot een bijzonder welvarende spoorwegmaatschappij. Met een netlengte van zo'n 10.000 mijl in grote delen van New England werd NH bijna een monopolist in gebied tussen New York en delen van Connecticut, Rhode Island en Massachusetts. De politiek van Morgan was om rivaliserende spoorwegmaatschappijen op te kopen en daarmee de concurrentie uit te schakelen.

Een van de maatschappijen die daarbij werd gekocht was het noodlijdende New York, Westchester & Boston. Opgericht in 1872 en al 30 jaar (!) in staat van faillissement en nooit meer dan één mijl spoor aangelegd. Gestimuleerd door de enorme mogelijke groei in het voorstadsverkeer rond New York, om de



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

hoofdlijn van NH en Grand Central Terminal te ontlasten en het voorkomen van deze mogelijke concurrent tussen New York en Boston werd de NYW&B in 1907 opgekocht.

In 1909 start de bouw en werd met de zelfde hoge standaard gewerkt als bij de NH zelf. Ongeëijkvloerse kruisingen met wegen en spoorlijnen zorgde voor 43 bruggen, een tunnel van 1300m, en 23 autobruggen over de lijn.



De kosten van dit eerste stuk van slechts 12 mijl kwamen daarom op een siordige 22 miljoen dollar! Stations hadden hoge perrons en de bochten, hellingen en het spoor waren geschikt voor snel treinverkeer. De NYW&B deelde haar begin station, Harlem River Terminal, en de eerste vier mijl, tot aan de 174^{ste} straat, met die van de NH. Hier begon de viersporige hoofdlijn van de NYW&B. ter hoogte van Columbus avenue in Mount Vernon takte een dubbelsporige lijn af naar White Plains. Dit lag 19,5 mijl van de Harlem River Terminal. Na de aftakking ging de hoofdlijn dubbelsporig verder in oostelijke richting om te eindigen in New Rochelle.

Hans Sodenkamp

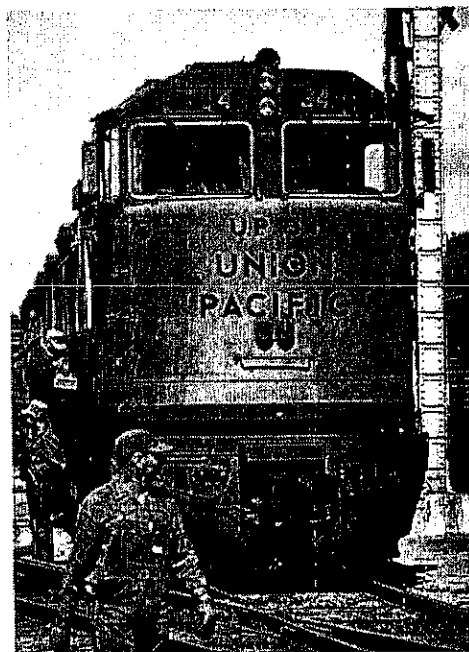
U50, DE DIESEL "BIG BOYS"

Ik werd enige tijd geleden gebeld door Rob die belangstelling had voor U50 van SP. Deze was te koop bij iemand in Hoofddorp die stopte (??) met z'n Amerikaanse schaal-N spoor. Dat bracht mij toe tot het onderstaande verhaal over de U50 en U50C vrij vertaald uit het boek "U-boats" van Greg McDonald.

De aanschaf door Union Pacific van de U25B kwam niet echt als een verrassing gezien de lange relatie van UP met General Electric. Sedert 1938-39 werkte UP en GE samen bij de bouw van de experimentele stoomturbine locs en later bij de 58 GE's gas turbinelocs. Na 16 U25B's werden geen nieuwe orders geplaatst. "Motive power chief" David S. Neuhart had namelijk grootsere plannen.

Neuhart, ook de man achter de 4500pk en 8500pk sterke gasturbinelocs wilde een diesel van 15.000pk als twee of driedelige unit. In 1963 legde hij z'n idee voor aan onder andere GE. Het antwoord van GE bestond uit 5000pk sterke met vierdraaistellen uitgeruste U50. In feite was de U50 gewoon twee U25B's maar dan op één frame. Met een lengte van zo'n 27,5 meter en een gewicht van 250 ton was dit het diesel antwoord op de "Big Boy".

De draaistellen waren afkomstig van de 4500pk sterke "Veranda" gasturbinelocs die door UP waren ingeruild. Tussen oktober 1963 en augustus 1965 leverde GE 23 U50's aan UP. Na de experimenten met de Duitse 4000pk sterke Kraus-Maffie dieselhydraulische locs en de C643H dieselhydraulische locs van Alco besloot ook Southern Pacific over te gaan tot de aanschaf van 3 U50's in het voorjaar van 1964. Ondanks dat de U50's aanmerkelijk succesvoller waren dan de dieselhydraulische locs besloot SP al spoedig dat het bij deze drie zou blijven.



UP daarin tegen was erg ingenomen met deze U50's. Begin 1968 kwamen de 8500pk sterke gasturbinelocs aan het eind van hun levensduur en zocht daarom naar een gelijkwaardige vervanger. Het antwoord van GE hierop was de U50C. UP kocht dan ook 40 stuks van deze monsters tussen 1969 en 1971. Hierbij werd gebruik gemaakt van de drie-assige draaistellen van de ingeruide 8500pk gasturbinelocs. De U50C was met z'n 26meter en een gewicht van 187,5ton maar nauwelijks kleiner dan z'n oudere broers, de U50.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Toch bleek de U50C geen succes te zijn. De oude draaistellen bleken haarscheuren te vertonen en de aluminiumbekabeling gaf heel veel storing. In februari 1970 werd de vier maand oude machine 5000 al aan de kant gezet vanwege brand in het elektrische systeem. In 1974 waren inmiddels al vier machines onbruikbaar geraakt en op een zijspoor gezet. Er is door GE nog overwogen om de bekabeling te vernieuwen met koperen kabels alleen bleken de kosten hiervan veel te hoog te zijn. Daarmee was het lot van de U50C's bezegeld. In februari 1978 was de gehele vloot van U50C's uitdienst genomen en zijn allemaal kort daarna gesloopt. Eind jaren zeventig kwam ook het eind aan de levensduur van de wel succesvolle U50's en zijn toen vervangen door nieuwere diesels.
Hans Sodenkamp

CONTRIBUTIE

Het nieuwe jaar is gestart en hoewel geld niet mijn favoriete onderwerp binnen de club is, wil ik een ieder weer vragen om € 15,00 als contributie te storten op:

Gironummer 548064
t.n.v. L.E. Sodenkamp
te Haarlem
Onder vermelding van: PHLF

Zoende blijven de kosten voor de o.a. de PH&LF website en overige kosten (o.a. porto Nieuwsbrief) voor mij dragelijk).

Bij voorbaat dank,
Lars-Erik Sodenkamp

B&F IS BOOMING

Van onze redactie economie

Barnesboro - Barney & Fred Company zagen in het afgelopen jaar hun omzet stijgen met 85%. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door de opening van de nieuwe mijn in Barnesboro. Deze mijn draait inmiddels alweer ruim een jaar. Volgens nog onbevestigde berichten zal de productiecapaciteit van de mijn in Barnesboro bijna volledig ingezet worden voor een onlangs gesloten contract met New York Powerworks. Het contract tussen B&F en NYP omvat een jaarlijkse levering van 750.000 ton. Dit betekent dagelijks minstens een veertigtal 50tons hoppers. Het contract treedt medio 2005 in werking wanneer de nieuwe centrale in Eastbrook in bedrijf komt.

DE WEBPAGE TOP 18 ALLERTIJDEN

In navolging van alle popmuziek top-tigs aan het eind van ieder jaar hierbij de PHLF webpagina top 21 allertijden 2004 ☺

Webpagina per jaar	2004		2003	2002	2001
Amerikaans N-spoor	1	■	-	1	1
Foto's modelbaan	2	■	-	2	2
Ntrak modules	3	▲	+1	4	4
Foto's US Spoorwegen	4	▼	-1	3	3
Meetings	5	■	-	5	6
Tjark	6	▲	+2	8	9
NYC	7	▼	-1	6	5
Mifflin	8	▲	+1	9	7
N projecten	9	▲	+1	10	11
US Links	10	▲	+1	11	8
Cuyahoga	11	▲	+4	15	15
Sleepy Hollow	12	■	-	12	10
CN	13	▼	-6	7	17
UP	14	▲	+2	16	13
Barnsboro	15	▼	-2	13	18
Freek	16	▲	+1	17	14
CP	17	▼	-3	14	12
Timford	18	●	-	-	-
Oproep	19	▼	-1	18	16
Pringle Grain	20	●	-	-	-
Turntown Mining	21	●	-	-	-

▲ Stijger
▼ Zakker
■ Blijft staan
● Nieuw binnen



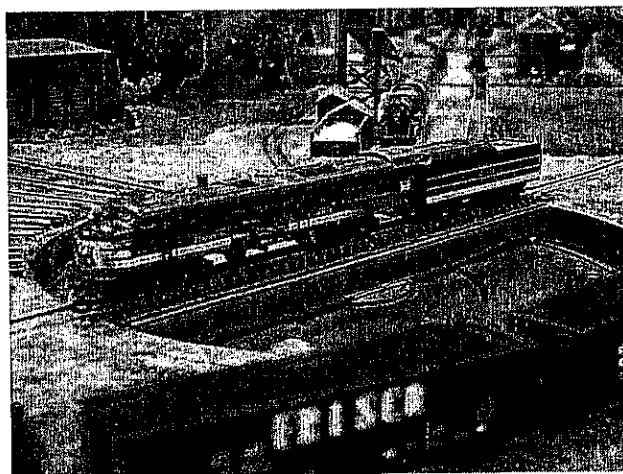
"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

Over het algemeen zijn de pagina's in 2004 wederom goed bezocht. Het totaal aantal bezoekers aan de hoofdpagina bereikte een nieuw hoogtepunt met ruim 5800 hits in 1 jaar. Bij de individuele pagina's was het bezoek gemiddeld iets lager dan in 2003. Sinds de vernieuwde site in de lucht is en onze deelname aan Rail 2004 is het aantal bezoekers omhoog geschoten. Overigens ligt het aantal bezoekers in de maanden oktober t/m maart altijd hoger dan de zomermaanden.

De opvallendste stijgers en zakkers: de CN pagina van James die vorig jaar met superstip steeg van 17 naar 7 zakte dit jaar weer naar de 13^e plaats. Dit ligt niet zo zeer aan de pagina zelf maar wel aan de sterke concurrentie van de andere pagina's. De sterkste stijger dit jaar is de Cuyahoga pagina van 15 naar 11. De modules waren dit jaar voor het eerst publiekelijk te zien en zijn ook aardig afgebouwd. Andere aardige stijgers zijn Seattle T5 van Tjark en de UP pagina van Peter. Pagina's die volgend jaar verder zullen zakken zijn CP en Contact..... Deze pagina's zijn niet meer actief te bereiken vanaf de hoofdsite na de vernieuwing. De tip voor de grootste stijger is voor 2005 de Timford pagina van Mathieu gevolgd door Turnersmine van Rob Draaisma. Verwacht overigens wel aardige concurrentie van de andere pagina's.

RAILROADING IS FUN ☺

Ingezonden door Rob Draaisma. Gevonden op http://home.mindspring.com/~dayton_n-track/



Wat is hier vreemd aan? Ik mis een pantograaf!! (of heeft ie derde rail?)

PH & LF NTRAK GUIDELINES

Naast de algemene Ntrak normen kent de PH & LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen.



Bestaande standaarden:

- 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 zijkanten modules: IG D-052 ("grachten groen")

THE CABOOSE



Zucht, het is uiteindelijk weer gelukt de Nieuwsbrief af te ronden. Gezien allerlei andere activiteiten en het kerst en oud & nieuw gebeuren is het iets later geworden dan ik had gehoopt.

De inhoud is dankzij de bijdrage van velen weer een leuk gevarieerd geheel geworden. De oplage zal weer iets groter zijn dan de vorige keer door de aanwas van nieuwe leden en dit maal ook internationaal. We hebben tenslotte nu een Canadese abonnee!!!

Op naar Hillegom in maart en Veendam in november en alle andere meetings er tussen!

Ben benieuwd welke verrassingen dit jaar weer gaat brengen.

Veel plezier met deze leuke hobby!!

Groetjes,

Lars-Erik

