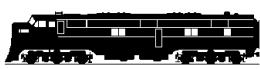
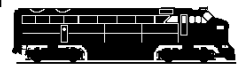




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 11 Nummer 38, augustus 2011

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Tien jaar PH&LF, verleden, heden en toekomst	2
Stationperikelen	3
De Wagontop boxcar	4
De andere PH&LF	5
PH&LF, lekkah wokken, sambal bij?	6
N Scale Enthousiast Convention	7
De PH&LF-fotogalerij	11
Koude Oorlog-cabooses	12
Hurray ! De PHLF heeft een eigen testbaan!	13
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13
The caboosse	14

THE DEPOT



Het was in maart 2003 dat ik voor het eerst fysiek kennismakte met de PH&LF. Ik had in het voorgaande jaar deze club via internet gevonden en

een berichtje achtergelaten op hun site. Al snel kreeg ik op mijn berichtje een enthousiaste reactie van een Lars-Erik. Zelfs mijn keuze voor New Haven bleek in goede aarde te vallen: dit pastte volgens Lars prima naast PRR, NYC en Penn Central! Ja, echt, dat heeft Lars zelf gezegd!! En voor wie het niet gelooft: zie onderstaand stukje uit de nieuwsbrief van 21 november 2002 :-)

- **Rob Draaisma uit Hoofddorp:** na enige inactiviteit wil Rob weer graag gaan modelsporen en is op de NZH open dagen o.a. zijn interesse voor het Amerikaanse N gewekt.
- **Mathieu Hamelers uit Utrecht:** "ontdekte" ons via de site en is een New Haven fan (past prima naast de PRR, NYC en PC!). Heeft zelf weinig ruimte voor een modelbaan maar heeft wel een diorama gemaakt. Gaat op termijn mogelijk een module maken.

In maart 2003 had de PH&LF een rijdag gepland in Huizen, in het kantoor van Lars' voormalige werkgever. Ik werd uitgenodigd om te komen en toog die dag richting 't Gooi. En daar stonden ze dan: een aantal maffe kerels, waarvan enkelen broers van elkaar bleken te zijn, een ander sprak met een Canadees accent, weer een ander kwam helemaal uit Groningen.

Ook was er een grote, stoere man met een klein jochie; later bleken dit Rob en Joey te zijn, die toen ook voor het eerst een dagje kwamen kijken. Ik had mijn bescheiden collectie materieel meegenomen: een FA, een RDC, wat boxcars. Niets vergeleken bij de vele locs en wagons die de heren reeds bij elkaar gespaard hadden...



New Haven locs met een korte goederentrein van Mathieu passeren de Cuyahoga brug

Jawel, een analoge FA1/FB1 van de New Haven!

De modules waren voornamelijk nog van het type Plywood Central. Maar dat mocht de pret niet drukken! Het was ontzettend leuk om met 'medegekken' te praten en inspiratie op te doen.

Wat mij van die dag erg goed is bijgebleven, is het warme welkom dat wij nieuwelingen kregen. Lars verwelkomde ons hartelijk, en iedereen was in voor een praatje. Ik kreeg nadien al snel een stapel oude nieuwsbrieven per post toegestuurd, zoals beloofd door Lars. En na deze eerste ontmoeting volgden er nog vele andere: beurzen, kletsavondjes, klusdagen. En altijd weer even gezellig.

En dat is volgens mij toch wel het belangrijkste kenmerk van deze club: iedereen is welkom en wordt snel opgenomen binnen de groep. 'Tuurlijk, er zijn altijd wel eens strubbelingen, en niet iedereen blijkt uiteindelijk even goed in de club te passen, maar over het algemeen voert de gezelligheid toch altijd de boventoon! En dat al 10 jaar.

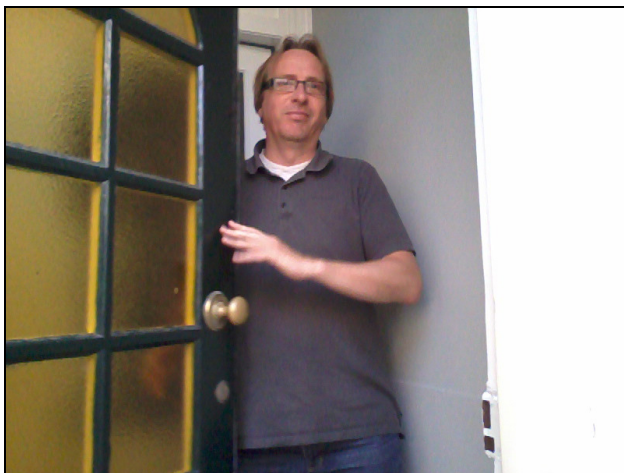


Ik hoop dat er nog vele gezellige decennia en jubilea aan het huidige jubileum vastgeplakt zullen worden!

Mathieu Hamelers

TIEN JAAR PH&LF, VERLEDEN, HEDEN EN TOEKOMST

Geweldig dat de PH&LF na tien jaar dát heeft gebracht wat wij voor ogen hadden bij de oprichting: het door de inbreng van modules van de leden gezamenlijk een Noord-Amerikaanse N-modelspoorbaan opbouwen die individueel thuis niet mogelijk zou zijn. Oorspronkelijk was dit met de echte Ntrak-modules met drie doorgaande sporen, 122 bij 61 cm grote bakken en analoog gereden met behulp van de Aristo "radio controlled" bediening. We konden drie fantastische lange prototypical Amerikaanse goederentreinen tegelijkertijd hun rondes laten rijden. We hebben daar prachtige beurzen mee gedraaid waarbij voor mij Rail 2003 een mijlpaal was. In twee jaar tijd hadden we een eerste doel bereikt: met een grote Ntrak-baan op een grote publieksbeurs staan.



oNtrak

Langzaam kwam het oNtrak gedachtegoed de club binnen, vooral gevormd door de wens van kleinere handzamere bakken en als representatie van de vele enkelsporige lijnen in Noord-Amerika. Nu vormt de oNtrak, en met een klein deel de Twintrak-modules, de hoofdmoot van de club.

Toch verlang ik soms terug naar de tijd van de Ntrak-bakken en de lange treinen waarbij er per spoor maar één trein rondreed. Tevens had iedere deelnemer aan de beurs een inbreng van minimaal één module. Het publiek vond het prachtig om de lange treinen te zien en op een film van Rail 2003 is b.v. de reactie van een

bezoeker te zien die dat goed weergeeft als hij de tot nu toe langste PH&LF-trein aan zich voorbij ziet gaan. De tijden van de Ntrak-bakken was overzichtelijk en gestructureerd. De oNtrak- en Twintrak-bakken en DCC hebben ons veel moois gebracht: meerdere treinen tegelijkertijd, optie tot werken met waybills, meer modules en leden.

Afspraken

Wat wel blijkt is dat met meer modules, meer leden en DCC er ook meer afspraken gemaakt moeten worden onderling. Ik vermijd het woord regels aangezien het merendeel van de leden huiduitslag krijgen als ze dit woord horen en wij als club juist willen voorkomen om een starre, formele en door regels gestuurde club te worden. Maar als een natuurlijke afstemming even ontbreekt kan dit tot irritaties leiden die van invloed (kunnen) zijn op de gemoedstoestand van de leden en de club. Dit is in de tien jaar zeker gebeurd en is mij ook overkomen met als persoonlijk dieptepunt zomer 2007. Vind ik dit erg? Zeker, maar ik heb er wel van geleerd. Uiteraard waren er oorzaken, maar hoe ga je daar mee om? Misschien een open deur, maar een stuk acceptatie en openstaan voor kritiek van anderen en luisteren naar anderen is belangrijk. Een club brengt met zich mee dat we met verschillende karakters te maken hebben en met ook eigen wensen en ideeën. De één is actiever dan de ander, de één is goed in techniek, de ander in landschapsbouw. Maar de tegenstellingen en verschillende capaciteiten zorgen juist voor de kracht van een club.

Daarom dient voor ieder lid de reden van de oprichting van de PH&LF de kern van de club te zijn en het uitgangspunt om lid te zijn: het opstellen van een Amerikaanse N-modelspoorbaan door het inbrengen van individuele modules zodat er een baan ontstaat die thuis niet mogelijk is. Zie het verschil in kennis en kunde van de diverse leden niet als wat iemand *niet* kan, maar waar de ander jou juist bij kan ondersteunen. Dan heb ik het volste vertrouwen voor een verdere mooie toekomst van de PH&LF. Ik heb tien mooie PH&LF-jaren gehad en de enkele dieptepunten worden bij mij meer dan ruimschoots overstemd door de vele geweldige en mooie momenten binnen de club. Van deze momenten kan ik nagenieten en van de mindere momenten heb ik geleerd.

*Lars-Erik Sodenkamp
De Roerganger*



STATIONPERIKELEN

Kent u dat? Op zoek te zijn naar een mooi station voor op je baan en je kunt het niet vinden? Ik moet erkennen dat ik hier eveneens tegenaan ben gelopen. Er zijn diverse mooie stations te koop, daar niet van. Vooral die van Kibri zijn prachtig, maar ze hebben een nadeel: het zijn Europese stations. Nu kun je in de States natuurlijk ook bouwpakketen kopen van stations, zoals b.v. het Union Station building, maar dat past weer niet in mijn kleine stadje Castle Rock. En een ander station dat te koop is, is degene die op zowat elke module staat. Ook geen optie dus. Tsja, wat dan?

Amerikaans Congres

Nu kreeg ik van Thieu en Wiki de tip om eens naar onderstaande pagina van de Library of Congress te surfen:

<http://memory.loc.gov/ammem/browse/ListSome.php?category=Architecture,+Landscape>

Er zou een wereld voor me opengaan zeiden beide heren. And, indeed, it did! Zoek maar eens op station of art deco buildings. Man! Helemaal geweldig. En als je geluk hebt staan er niet alleen prachtige foto's (zie onderstaand) van percelen uit de Amerikaanse geschiedenis, je kunt het zelfs zo treffen dat er bouwkundige tekeningen bij staan. Aan de hand daarvan ben ik zelfs aan het tekenen geslagen en heb in AutoCAD nu zelfs een prachtig station getekend, gebouwd in opdracht van de Northern Pacific en Spokane International Railroad. Kwestie van uitprinten, op een kunststofplaat plakken en uitsnijden. Delen in elkaar plakken en je hebt een uniek stationnetje. Ik zal hier in een latere nieuwsbrief op terugkomen.



Materiaal

Na enige avonden zoekwerk vond ik dus precies wat ik zocht, alleen verenigd in drie percelen. Mijn station zou dus opgebouwd gaan worden uit diverse onderdelen. Nu vind ik reliëf in een gebouw erg mooi dus ging op zoek naar kunststofplaten waar ik de wanden e.d. uit zou kunnen snijden. Helaas, dat is er niet. Alhoewel, er is wel wat te koop, maar dat zijn kartonplaten van Faller. Dat werd me afgeraden door Thieu, omdat dat spul nogal aan verkleuring onderhevig is. De blanco kunststofplaat die Wiki vorig jaar voor me gekocht heeft bracht ook geen uitkomst dus ik diende wat anders te verzinnen.

Dat vond ik door op beurzen flink te struinen en zo kocht ik hier en daar wat huisjes voor een prikkie. Net als twee kerkjes die ik vond voor een grijpstuiver. Alles werd vervolgens voorzichtig gesloopt en uit de wanden van de beide kerkjes sneed ik de voorzijde waarbij ik me enige architectonische vrijheden veroorloofde.



Raampjes en deuren heb ik zat: had ooit een verhuisdoos vol huisjes gekocht waar ik de ramen en deuren uit heb gehaald, net als de dakpanelen.

Al zul je net zien, voor de achterzijde kwam ik wandjes te kort. Maar omdat je dit op mijn grote baan toch niet ziet heb ik daar gewoon een vlak achterpaneel in gelijmd. Om de boel toch mooi vloeiend te maken met gips de naden dichtgesmeerd.



Castle Rock

Vervolgens alles met de airbrush overgeblazen en de ramen erin geplakt. En van het restant dat ik over had heb ik een depot van gemaakt. Ik ben in elk geval erg tevreden over het eindproduct, al zeg ik het zelf. Zie hier het resultaat, Castle Rock Union Station, voorzien van clocktower, (idee gejat uit de film Back to the future).

Rob 'the dude' Spitters

DE WAGONTOP BOXCAR

De meeste boxcars lijken op elkaar: het zijn vierkante dozen op wielen, en de verschillen zitten 'm vooral in details als de gebruikte deuren en het soort dak. Maar er waren uitzonderingen, zoals de wagontop boxcar van de Baltimore & Ohio. Deze boxcar was van een uniek ontwerp en heeft alleen bij de B&O gereden. In model was er tot nu toe praktisch niks te krijgen, maar op dit moment brengt Fox Valley in zowel HO als N een model uit. Tijd dus om eens te kijken naar het grote voorbeeld.

Ombouwprogramma

De eerste wagontops waren het resultaat van een ombouwprogramma. Bij 1290 oudere boxcars van de serie M-15B werd in de jaren 1936 en 1937 de opbouw verwijderd en vervangen door een constructie van brede stalen bogen die tegen elkaar aan werden geschoven. Deze stalen bogen werden gemaakt door een scheepswerf. De verbouwde wagons kregen de type-aanduiding M-15K en M-15L.



De wagontop wordt gekenmerkt door de ronde opbouw die bestaat uit tegen elkaar aan geschoven stalen bogen. Deze foto is uit 1973.

Nieuwbouw

In 1937 en 1938 werden er nog eens 2000 compleet nieuwe wagontops gebouwd. Deze kregen de type-aanduiding M-53. Ze weken dus van de eerdere serie af doordat ze volledige nieuwbouw waren. Tijdens de oorlog zijn er 125 wagontops aangepast voor een speciaal type vervoer, maar in 1947 werden ze weer opgenomen in het 'gewone' wagenpark. De laatste wagontops werden in 1953 gebouwd: 1000 stuks, met aanduiding M-53A.



Een foto uit 1970.

Onderhoudsproblemen

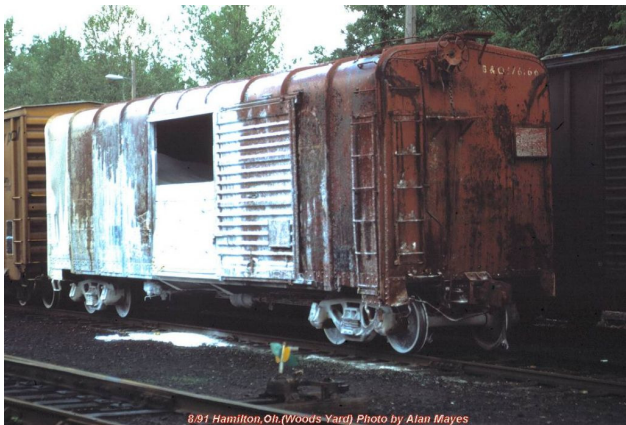
Uiteindelijk heeft de wagontop boxcar het Chessie-tijdperk van de jaren 70 nauwelijks gehaald. Ze waren inmiddels aardig op leeftijd geraakt. Bedenk dat bijvoorbeeld de eerste serie een onderstel had uit de



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

jaren 1910-1920. De draaistellen hadden eveneens hun maximale levensduur bereikt en moesten dus worden vervangen. Het onderhoud aan de wagons was sowieso altijd al lastig geweest omdat je bij een beschadigde boog eerst de halve opbouw moest slopen om het beschadigde exemplaar te kunnen vervangen. In de praktijk sloopte men daarom de kapotte boog er eerst tussenuit, schoof de rest van de bogen een eindje op en plaatst aan het uiteinde een nieuwe. Maar er ontstond een gebrek aan reservebogen omdat de scheepswerf geen nieuwe bogen meer leverde. Daarnaast kwamen er steeds meer mogelijkheden om boxcars te lassen, hetgeen een stuk prettiger was voor de spoorwegmaatschappij.



8.91 Hamilton, Oh. (Woods Yard) Photo by Alan Mayes

Volgens het bijschrift van de foto is dit plaatje in 1991 geschoten bij een papierfabriek in Ohio. De wagon is er eentje van de eerste serie; het onderstel is dus van een boxcar uit de jaren 1910-1920.

Weinig info

Met enige moeite zijn er nog wat foto's te vinden van de periode ná 1970. Het is overigens sowieso vrij lastig om op internet enige informatie te vinden over deze boxcar. Daarom zullen er in bovenstaande tekst ongetwijfeld verkeerde dingen staan, en zal ik veel info niet hebben vermeld. Ook kan ik de serienummers niet goed plaatsen, omdat de foto's en de gevonden tekstuele info niet met elkaar lijken te matchen.



En sommige wagontops eindigden als opslagloods, zoals deze wagon in Marienville, Pennsylvania, eind 1980.

Ondanks dat ik maar weinig heb kunnen achterhalen over de geschiedenis van dit unieke wagentype, kan ik niet wachten totdat ik mijn modellen van Fox Valley binnen krijg!

Mathieu Hamelers

DE ANDERE PH&LF

Kort na de oprichting duikt opeens, uit onverwachte hoek, de afkorting PH&LF op in het World Wide Web. Blijkt dat er nog een vereniging bestaat met de afkorting PH&LF. Namelijk de Pittsburgh History & Landmark Foundation, vaak afgekort tot PHLF. Deze club is al in 1964 opgericht door een groep bewoners die geloven in de waarde van het preserveren van historische gebouwen in plaatst van het op grote schaal slopen van gebouwen.



De gerenoveerde appartementen aan Market Street, Pittsburgh



De missie van de PHLF is "Recognized as one of the nation's most innovative and effective non-profit historic preservation organizations, PHLF works to:

- **identify and save** historically significant places;
- **revitalize** historic neighborhoods, towns, and urban areas;
- **preserve** historic farms and historic-designed landscapes; and
- **educate** people about the Pittsburgh region's rich architectural heritage."

Het werkterrein van de PHLF is het westelijke deel van de staat Pennsylvania met de focus op de regio rond Pittsburgh. Door de PHLF zijn de afgelopen veertig jaar de meeste historische buurten in en rond Pittsburgh gerenoveerd en gerevitaliseerd. Daardoor zijn vele architectonische "landmarks" behouden gebleven.



De appartementen in de voormalige Heinz fabriek (North Side) in Pittsburgh

De PHLF telt meer dan 2.000 leden en heeft een staf van 20 full-time en 5 part-time medewerkers aangevuld door circa 50 vrijwilligers.

Is er nu een link te leggen tussen de beide PH&LF'en? Misschien wel. Sinds enige tijd is het zelf bouwen van gebouwen, scratchbuilding, erg populair binnen onze PH&LF. Daarvoor zijn foto's en tekeningen van gebouwen bijzonder gezocht. Dat is iets waar "de andere PH&LF" ons in kan voorzien via onder andere de website www.phlf.org (zie ook foto pagina <http://www.phlf.org/programs-and-services/real-estate-development/residential-real-estate-development>)

Hans Sodenkamp

PH&LF, LEKKAH WOKKEN, SAMBAL BIJ?

Ja, dear readers, 'we' - de PH&LF - bestonden afgelopen juli een decennium. En om dat nu groots te vieren had Marc Starmans een feestelijke activiteit uit de hoge hoed getoverd. Nu bleken de maanden juni en juli erg onhandig in verband met vakanties, vandaar dat het avondje wokken naar voren werd geschoven.

Na het toasten had Marc twee opmerkingen van huishoudelijke aard:

- 1- een aantal PHLF-ers konden er niet bij zijn, Rob, Martien, Johannes, etc;
- 2- the Dude was er helaas wel bij, zei Marc schamper.

En dit keer had het stuk verdriet uit Nootdorp zelfs mevrouw Dude meegenomen die uitblonk in het feit dat ze onze chair met regelmaat naar het leven stond met een vork. Adequaat ingrijpen van broer Hans



voorkwam erger. Mevrouw Dude is door Hansie dan ook een aantal keer in de ballenbak gezet om af te koelen.

Ook Wim en Susan waren er, ze wonen aan de andere kant van de wereld (Achterhoek) maar waren er toch. Ze bleken te zijn komen lopen als training voor de Nijmeegse Vierdaagse. Wim had

zelfs zijn sandalen aangedaan en ik kan u verzekeren, het is geen gezellige aanblik.

Thieu was zoals gewoonlijk zichzelf, maar hij beperkte het mopperen. Gelukkig voor ons deed hij het alleen maar voor, tijdens en na het eten, dus het viel wel mee.

Wiki had ook nog een mededeling van huishoudelijke aard: hij had het telefoonboek van Alaska en de deelgemeente Springfield County uit zijn hoofd geleerd, alsmede het stratenplan van Sacramento en Winnipeg plus bouwtekeningen van een GE 44 en wilde deze kennis graag met ons delen. Hij had op A5-jes een uittreksel gemaakt, maar raakte er slechts een kwijt en dat was nog aan onze nieuwste clubmember Peter-Martijn, die dacht dat het een bon voor een gratis broodje bij McDonalds was.



Kortom, het wokban bleek een doorslaand succes en we hebben Marc na afloop dan ook op de schouders gehesen en hem door het restaurant gesjouwd. Op naar het volgende decennium mensen!



Rob S.

N SCALE ENTHOUSIAST CONVENTION

Het begint al een beetje een traditie te worden. Het is half juni en de N Scale Enthouusiast (NSE ¹) convention staat weer voor de deur. Het was eigenlijk niet de bedoeling om weer naar deze conventie te gaan, maar ja, deze keer was die in Hershey, Pennsylvania, het walhalla voor een Pennsy-fan. Dus toch maar de beslissing genomen om weer over de plas op vakantie te gaan.

Maandag 20 juni

Op maandag 20 juni was het dan zo ver. Nadat we de auto in Amersfoort hadden geparkeerd, stonden we op het perron te wachten voor de trein naar Schiphol. Zoals je zou kunnen verwachten, was de trein natuurlijk 10 minuten te laat. Een voorteken voor de rest van de vakantie??? Gelukkig niet, want deze trein was de enige vertraging die we tot nu toe gehad hebben.

Inchecken op Schiphol ging uitstekend en zelfs de security check ging redelijk snel (heb wel eens anders meegemaakt). De vlucht naar Washington DC ging zelfs prima. In het gedeelte waar wij zaten waren complete rijen leeg, zodat ik even nog wat kon slapen.

Immigratie in Washington ging ook redelijk snel (hoewel nog niet zo snel als vorig jaar in Houston) en al gauw stonden we bij Alamo een auto uit te zoeken. Jammer genoeg was de Camaro te klein, dus werd het een prima rijdende Cadillac DTS. Snel ons hotel in Herndon opzoeken zodat we aan het verwerken van onze jetlag konden beginnen.

Dinsdag 21 juni

Deze dag stond in het teken van onze reis naar Hershey wat vlak bij Harrisburg ligt. Om de rit van ca.

2,5 uur toch wat interessanter te maken zijn we onderweg even gestopt in Ellicott City ².



De hoofdstraat van Ellicott City.

Het historische district van Ellicott is absoluut de moeite waard met als (spoor) hoogtepunt één van de oudste (zo niet oudste) stations van de VS. Het freight station van de B&O stamt voor zover ik weet uit 1831. Helaas was het op dinsdag niet open, maar er waren in ieder geval genoeg mogelijkheden om even rond te kijken. Bij het station waren ook nog de overblijfsels van de draaischijf te zien.



Het station van Ellicott City.

Ons geluk was dat er ook nog een trein voorbij kwam:

¹ De NSE stond tot voor kort bekend als de N Scale Collectors, maar de naam is veranderd om het bredere aandachtsgebied van de NSE te beschrijven. Het gaat bij de NSE niet alleen meer om de collectors, maar ook om de runners.

² Noot van de redactie: Ellicott City was de inspiratie voor de moduleset 'the Old Main Line' van Mathieu. De winkeltjes in N-schaal zijn dan ook gebaseerd op echte gebouwen uit de hoofdstraat van Ellicott City.



Na Ellicott City zijn we rustig naar Harrisburg gereden om in te checken in het conventie-hotel. Aangezien Tex-N-Rails al open was, zijn we daar ook even wezen kijken. Altijd interessant maar minder goed voor de portemonnaie. Zeker niet nadat we die mooie Precision Scale Company K4 zagen liggen. We hebben al eens eerder te lang gewacht, dus deze keer was de keuze snel gemaakt. In de avond was het tijd voor de gebruikelijke 'room' sales, ofwel op basis van een lijst een aantal slaapkamers af gaan om te kijken of er nog andere interessante spullen lagen. Na de K4 wisten we ons echter goed in te houden.

Woensdag 22 juni

Eerste dag van de conventie en meteen een uitstekend begin in de vorm van een tour met de layout van Todd Treaster en een bezoek aan Standard Steel, beide in Burnham, Pennsylvania.



We waren als eens een keer eerder (in 2002) bij Todd Treaster geweest, maar dat was nog in zijn oude huis. Sindsdien is hij verhuisd en heeft een nieuwe baan (in zijn eentje) gebouwd. Todd is een machinist bij Norfolk Southern (voorheen Conrail) en rijdt regelmatig over Horseshoe Curve. Zijn voorliefde voor lange treinen is dan ook begrijpelijk: zijn baan biedt ruimte voor zo'n 18 treinen tot 100 wagens, daar kan menig Ntrak

layout niet aan tippen. Als je denkt dat dan zijn hele collectie op de baan staat, dan zit je er goed naast. Een



andere 'hobby' (of meer een tik) van Todd is het feit, dat hij van iedere wagen en loc elk kleurenschema wil hebben dat ooit gemaakt is. Het resultaat is zo'n 1600 (!) locomotieven en circa 14.000 (!!)

wagons. Iedere maand schijnen er circa 15 locomotieven binnen te komen. Waar hij echt trots op is, is zijn collectie van Lone

Star-modellen uit de jaren '60. Hij mist nog maar 14 modellen.

Na Todd Treaster was het tijd voor een bezoek aan Standard Steel, één van de weinige bedrijven in de VS waar nog staal gesmeed wordt. Bij Standard Steel worden voornamelijk wielen en assen voor spoorwegwagons gemaakt.



Eigenlijk heel opmerkelijk dat deze tour mogelijk was, omdat het niet geheel zonder risico's was. We liepen immers door een werkende fabriek waar met gloeiend heet staal werd gewerkt. En wat voor een fabriek!



Misschien iets te groot voor een modelbaan, maar als je het over karakter hebt, dan past dit complex er zonder meer in. Wat dat betreft denk ik dat de foto's voor zich spreken.

Na de tour was er de registratie, de welkomstreceptie en natuurlijk weer roomsales. Al met al een prima begin van de conventie.

Donderdag 23 juni

Vandaag stond een bezoek aan de Strasburg Railroad en het Pennsylvania Railroad museum op het programma, een must voor Pennsy liefhebbers. Aangezien het museum aan de andere kant van de weg ligt als de Strasburg Railroad, was het eerst even het museum in duiken.



Voor de rit over de Strasburg Railroad waren om 10 uur voor de NSE-mensen een aantal wagons in de trein gereserveerd en dat was maar goed ook. Als gevolg van een Thomas the Tank Engine-gebeurtenis was het erg druk bij de Strasburg Railroad. Om klokslag 10 uur vertrokken we dan ook in een paar heavyweights achter een N&W 4-8-0 voor een rit van een uur naar

Paradise en weer terug. Hierbij passeerden we natuurlijk Thomas en een speciale Amtraktrein vanwege het 40-jarig bestaan van Amtrak.



Typisch Amerikaans is de manier waarop in Paradise de trein wordt omgedraaid: niet alleen moet de loc omlopen, maar ook de zitplaatsen in de rijtuigen worden omgedraaid. Dit wordt gedaan door gewoon de leuning van de banken naar de voorkant van de zitting te verplaatsen.



Na de stoomrit was het weer terug het museum in. Zoals gezegd voor de Pennsy fan een absolute must. Ik denk niet, dat er ergens anders meer Pennsy-materieel staat dan in dit museum. De foto's zijn dan ook slechts een impressie.



De afsluiting van de tour bestond uit een bezoek aan de Shady Maple Smorgasbord. Voor degenen die niet bekend zijn met het begrip Smorgasbord: het gaat hierbij om een 'All you can eat' (vr)eettentent. Maar dan wel eentje van supermaat, er was ruimte voor zo'n 1200 mensen (oeps). Eigenlijk was het gewoon te groot, maar ja, toch wel een 'belevenis'.

Na de tour was het tijd voor de silent en live auction, met deze keer voor ons weinig echt interessante items. Het enige eventueel interessante item voor ons was nog een PSC K4, maar om er nu twee mee naar huis te nemen? Een ander interessant item was een Key 2-6-6-6 Allegheny, maar de startprijs daarvan lag met \$1145 al erg hoog, dus het was geen wonder dat die niet verkocht werd.

NB we hebben wel eens een MT wagonnetje voor \$2500 zien gaan in een eerdere auction, dus onmogelijk was het niet.

Vrijdag 24 juni

Vandaag stond geheel in het teken van de Swap-O-Rama, de clinics en railfanning bij Rockville Bridge in Harrisburg. Op de Swap-O-Rama waren een aantal interessante nieuwtjes te zien zoals masters van de Micro Trains Observation Car en de FVM B&O Wagon Top. Daarnaast waren er ook van FVM nieuwe versie van de Hiawatha-rijtuigen te zien. Altijd interessant zijn de nieuwe laser kits van gebouwen. Dit keer onder meer van Atlas en N Scale Architect.



MTL Observation Car

Voor de N-schalers geïnteresseerd in geluid was de Swap-O-Rama ook de eerste mogelijkheid om het Surroundtraxx systeem van Soundtraxx te kopen. Na vele jaren wachten was het nu dan ook echt voor het eerst beschikbaar. Voor degenen die nog niet van het

Surroundtraxx systeem gehoord hebben: het is een systeem waarbij het locomotiefgeluid via vaste speakers in de baan wordt afgespeeld. De truc is echter, dat het geluid als het ware de locomotief kan volgen. Afhankelijk van de locatie van de locomotief wordt het geluid naar een bepaalde speaker in de baan gestuurd. Misschien iets voor de PH&LF voor op tentoonstellingen??

De clinics waren deze keer echt geweldig met als één van de hoogtepunten een verhaal van Dave Vollmer over kleine modelbanen met maximaal scenic effect. Ofwel: hoe kan een kleine baan er toch groots uitzien. Als gevolg van zijn baan (hij werkt bij de luchtmacht) moet Dave vaak verhuizen waardoor hij geen grote baan kan hebben. Zijn baan is beschreven in het laatste nummer van N Scale Railroading.³

Een andere interessante clinic ging over de toepassing van acetaat in kits van gebouwen. Met name de toepassing van dit materiaal bij grote stedelijke gebouwen was een eye opener. Hier gaan we thuis zonder meer iets mee doen.

's Avonds was het wat rustiger aangezien de meeste conventioneers naar Hershey Park (een attractiepark van Six Flags) waren gegaan. Wij hadden echter niet zoveel zin in achtbanen e.d. en waren daarom met een aantal mensen eerst wat gaan eten en daarna naar de Bridgeview Inn gegaan vlak bij Rockville Bridge voor wat railfanning.



Rockville Bridge

Ik kan niet anders stellen, dat het een prima avond was voor railfanning. De treinen bleven maar komen en we keken dan ook al uit naar zondagavond als we zelf in de Inn zouden verblijven.

³ Noot van de redactie: Dave heeft ook een website. Absoluut een aanrader! <http://www.thevollmerfamily.com/Pennsy/>

**Zaterdag 25 juni**

Vandaag nog meer Swap-O-Rama en clinics. Ook nu waren de clinics prima met onder meer een clinic over hermotoriseren van oude stomers door Victor Miranda en een interessante clinic over de voorbereiding bij het opzetten van een Ntrak layout met DCC door Rich Businger van Digitrax. Hoewel ik al redelijk wat weet over DCC, kwamen bij deze clinic toch nog een aantal punten naar voren die interessant kunnen zijn bij tentoonstellingen. Ik ga er dan ook achteraan om een kopie van deze clinic digitaal te krijgen.

In de avond was er het gebruikelijke banquet. Eerst een diner en daarna de verschillende presentaties en de raffle. Alleen jammer, dat men al met het programma begon net nadat wij ons eten eindelijk hadden. Dat had beter gekund. Bij de raffle hadden we in het begin het nodige geluk (een MT heavyweight en een boxcar), maar daarna viel het droog. Helaas geen grote prijzen, maar je kunt ook niet alles hebben.

Als afsluiting van de avond werden we uitgenodigd voor een borrel met Russ Kaufmann (van N Scale Architect) vanwege zijn 50ste verjaardag. We hebben hem dan ook (in het Nederlands) meerdere malen toegezongen.

Zondag 26 juni

De gebruikelijke afsluiting van een NSE-conventie bestaat uit het zogenaamde Manufacturers Breakfast. Ofwel een gebruikelijk Amerikaans ontbijt aangevuld met een presentatie van de nieuwe producten van de verschillende fabrikanten die aanwezig waren. Hoewel nog steeds leuk, is dit een onderdeel wat door de tijd ingehaald wordt. Steeds meer fabrikanten gebruiken het internet om nieuwe producten aan te kondigen. Ik vermoed dat het ontbijt in deze vorm zijn langste tijd heeft gehad.

Na het ontbijt zijn we naar Timonium in Maryland gegaan voor het Amerikaanse equivalent van Houten. Niet zo groot als Houten, maar voor ons heel interessant omdat het helemaal op Amerikaanse modeltreinen is gericht, dit in tegenstelling tot Houten. In Timonium hebben we dan ook een paar boeken en wat andere spulletjes gekocht.

NB we zagen in Timonium ook de nieuwe, werkende N-schaal PRR positie-eenheden van NJ International staan. Ik wil nog even de afmetingen checken, maar ze zagen er goed uit.

Conclusie

Ik kan me goed voorstellen, dat als dit verhaal gelezen wordt, de vraag is "waarom zou ik naar zo'n conventie willen gaan"? Ik vermoed dat bij velen het beeld naar

voren komt dat zo'n conventie waarschijnlijk wel leuk is, maar niet echt speciaal.

Wat ons in ieder geval trekt zijn de vele mensen die we ontmoeten. Na een aantal keren naar zo'n conventie gegaan te zijn, kennen wij een aantal mensen en andere mensen kennen ons weer. Ofwel je komt al gauw met elkaar in gesprek over het onderwerp wat ons allemaal verbindt, namelijk de modeltreinen. Naast de verschillende activiteiten was deze conventie in dat opzicht zonder meer erg geslaagd. We hebben genoten en kunnen zo iets dan ook iedereen aanraden.

Einde vakantie??

Met het einde van de conventie was het gelukkig nog geen einde van onze vakantie. We hebben nog wat in Pennsylvania verkend, zijn bij Russ Kaufmann op bezoek gegaan, hebben een tripje naar New York gemaakt en zijn ook nog naar Washington DC gegaan. Op het moment dat ik dit schrijf vliegen we naar San Francisco voor nog een weekje NMRA-conventie in Sacramento. Het is mijn bedoeling om in een volgende newsletter met een uitgebreider verslag van deze activiteiten te komen. Maar voor dit moment even genoeg, we gaan zo landen en de batterij van mijn laptop begint leeg te raken.

Marc Starmans

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. Thema: jubilea van de PH&LF.



Het 2-jarig bestaan de PH&LF: bier en hotdogs bij Hans thuis op 16 juli 2003.



Het 4-jarig bestaan van de PH&LF: bijeenkomst te Hoofddorp op 3 juli 2005.



Het 5-jarig bestaan van de PH&LF: rijweekend te Hoofddorp op 3 en 4 juni 2006.



Het 10-jarig bestaan van de PH&LF: knutselavond in het teken van het jubileum, Santpoort-Noord op 5 juli 2011.

KOUDE OORLOG-CABOOSES

Tijdens het lezen van het Zweedse spoorwegtijdschrift 'Tåg' kwam ik een foto tegen van een caboosse in Duitsland. Deze caboosse staat in Helmstedt als "Denkmal" op een kort spoor. Het blijkt te gaan om een bijzonder stukje "Amerikaanse" spoorweggeschiedenis in Europa.



Tussen 1945 en 1990 onderhield de US Army Transportation Corps een militaire treinverbinding tussen Frankfurt Hbf en West-Berlijn. Als treinbegeleiding werden cabooses ingezet. Zover ik heb kunnen nagaan zijn er twee cabooses gebouwd. Deze waren groen geschilderd met daarop de tekst "United States Army".



Met de val van de Berlijnse muur en de eenwording van Duitsland verviel ook de noodzaak voor de cabooses. Eén daarvan staat nu dus in Helmstedt. De andere is in 1991 via Rotterdam verscheept en terecht



gekomen in het "Army Transportation Museum" in Fort Eustis, Virginia.

Hans Sodenkamp

HURRAY ! DE PHLF HEEFT EEN EIGEN TESTBAAN!

Testrijden, dat deden we voornamelijk op de baan van de Starmannen. Waren de boys er niet, dan werd testen lastig. Ander nadeel, de baan van Hans en Marc ontbeert een strook om HO-locs te testen. Omdat the 'dude' liever goed jat dan slecht verzint, heb ik dus tijdens een moment van onoplettendheid van beide broers een SD-kaartje volgeschoten. Thuisgekomen de foto's bekeken en een autoCAD-prent gemaakt zoals ik dacht dat de testbaan er uiteindelijk uit zou moeten zien.



Na het nodige zaag-, frees- en schilderwerk mag ik wel stellen dat het eindresultaat niet tegenvalt, al geef ik toe dat de kleur groen qua strooisel niet helemaal correct is: er hadden wat meer geel- en bruin nuances doorheen gemogen, maar een kniesoor die daar op let, toch?

Ook het omschakelen is gewoon gejat van de Starmannetjes. Een zes-polige schakelaar zorgt ervoor dat in de juiste stand gereden kan worden of het als programmeerstrook dient. En ging het helemaal van een leien dakje? Nee natuurlijk, want eigenwijs als ik ben heb ik in het eerste ontwerp twee Minitrix (met de hoofdletter B van bagger) wissels gebruikt. Had ze nog liggen en weggoien vond ik zonde. En ja hoor, waar Thieu me uit ten treuren voor waarschuwde, gebeurde natuurlijk. The dude ging proefrijden en u raad het al, bij de wissels liep ELKE loc eruit. Oorzaak: Minitrixwissels zijn niet gemaakt voor US rollend

materieel. Restte dus één ding: de wissels eruit slopen, uithuilen en opnieuw beginnen. Waarna ze dus alsnog werden weggegooid :(



Opnieuw beginnen en Atlaswissels erin gelegd. Nu hoor ik sommige leden denken: 'waarom geen PECO gebruikt dude? Omdat the dude voor weinig aan 10 stuks ROCO-flexirails kon komen en ROCO wordt in the US nu eenmaal als Atlas op de markt gebracht. En wat denkt u? De locs denderen soepel door de wissels. Het testrijden van locs en decoders programmeren is nog nooit zo eenvoudig geweest. Decoder omnummeren? Met de PHLF's eigen testbaan is het nu een fluitje van een cent. Hurray for the PHLF !



Rob S.

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Lochem, 17 & 18 september.
- Eurospoor, 28 t/m 30 oktober.

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





"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

- onder onze werknaam '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

In het licht van het 10-jarig jubileum van de PH&LF ben ik begonnen aan een fotoboek. Dat blijkt nog wel een klus te zijn want waar gaat het

boek dan over? Ik heb in 2008 al eens een fotoboek gemaakt van alle modules (zie <http://www.blurb.com/bookstore/detail/551606>); daarom is dit keer de focus meer op andere zaken zoals de klusavond/-dag, beursdeelname, bouwprojecten, 'diversen PH&LF' (Video, Forum & Nieuwsbrief) en natuurlijk de clubleden. Het is een hele klus om uit de vele foto's te moeten kiezen. Eigenlijk is dat bijna onmogelijk want er zijn in die tien jaar al zo onvoorstelbaar veel foto's gemaakt.

Met gemak kan ik nog wel een paar boeken vullen met al die foto's. Het boek geeft dan ook niet het complete overzicht maar geeft wel goed weer hoe het was en is binnen de PH&LF. Het fotoboek, "PH&LF, de eerste tien jaar", is bijna gereed en ik hoop het begin september te kunnen publiceren op www.blurb.com.

Hans Sodenkamp