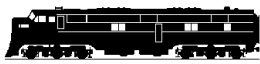
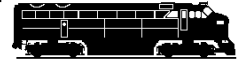




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 10 Nummer 35, December 2010

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Schrappen tunnel onder de Hudson	1
De Sound Transit forenzentrein rondom Seattle (WA)	2
AC-11 & AC-12 CAB-FORWARD	3
Het gebruik van 'Streetview' voor je modules	5
The Green Diamond	5
De spycam: voor een kijkje op de baan	6
The Black Diamond	7
Duitsers in Amerika	8
Facebook	10
Contributie 2011	10
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
The caboose	11

## THE DEPOT



Eerst even iets rechtzetten. In de vorige nieuwsbrief schreef ik over het verschil tussen kleine en grote beurzen: een kleine beurs heeft vaak minder

financiële armslag en kan daarom geen onkostenvergoeding geven. Ik had de nieuwsbrief echter nog niet verzonden of er kwam een onkostenvergoeding op de PH&LF-rekening: 'Lochem' had een bedrag gestort!

Ja, Wim had ons inderdaad al wel verteld dat – naast de lunch en de slaapplekken – er ook een vergoeding was toegezegd. Maar in de drukte rondom de Lochemse beurs en de stress vlak voor Eurospoor, was mij dit ontschoten. Groot was dan ook de verrassing dat we nog een onkostenvergoeding kregen! We hebben de helft van het bedrag gebruikt om de reiskosten mee te dekken, en de andere helft hebben we in de clubkas gestort. En dat laatste was wel nodig, gezien de vele aankopen van afgelopen jaar: Digitraxset, voedingen, klittenband, wissels.

Waarmee ik een mooi bruggetje heb naar de contributie! Achterin deze nieuwsbrief doe ik weer een oproep om de contributie voor 2011 over te maken. Het bedrag is al jaren hetzelfde, en ook nu pas ik geen inflatiecorrectie toe! Het geld zullen we in 2011 weer goed kunnen gebruiken, want er staan weer wat uitgaven op stapel, zoals de jaarlijkse premies voor de

verzekering en het digitaliseren van de Atlas railreiniger.

Verder wens ik iedereen veel leesplezier met deze laatste nieuwsbrief van 2010!

*Mathieu Hamelers*

## SCHRAPPEN TUNNEL ONDER DE HUDSON

In de nieuwsbrief 29, november 2009, stond een artikel over de start van de bouw van de nieuwe spoortunnels onder de Hudson. Zaterdag 9 oktober dit jaar las ik echter het onderstaande artikel in het Haarlems Dagblad:

"De gouverneur van de Amerikaanse staat New Jersey heeft het werk aan een nieuwe treintunnel naar Manhattan stilgelegd. Volgens gouverneur Christie heeft de staat geen geld meer voor het megaproject, dat een van de grootste bouwklussen van de VS is. De kosten zouden oplopen tot omgerekend 7,5 miljard euro. Na twintig jaar van voorbereiding, was de aanleg in juni 2009 begonnen. Het graven van de tunnel zelf moest nog beginnen. 'Het project kost veel meer dan de belastingbetalers kunnen opbrengen. Het enige verstandige besluit is om dit project te beëindigen', liet de gouverneur weten. De tunnel moest het aantal forenzen dat dagelijks van en naar Manhattan reist kunnen verdubbelen. Er is al een half miljard dollar uitgegeven."



De route van de nieuwe (blauw) en bestaande (rood) spoortunnel onder de Hudson

*Hans Sodenkamp*



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

## DE SOUND TRANSIT FORENZENTREIN RONDON SEATTLE (WA)

Iedere werkdag verbinden de "Sounder" forenzentreinen Seattle met de stad Everett in het noorden en Tacoma in het zuiden. Het OV-bedrijf "SOUND TRANSIT" bezit naast treinen ook lightrail en diverse soorten bussen. Het gebied waar zij opereert ligt ten oosten van de "Puget Sound", de zee-engte die Seattle met de oceaan verbindt. Vandaar de naam.



Op de PHLF-modules rijdt sinds 2 jaar de door Athearn vervaardigde modellen van de Bombardier dubbeldekkerrijtuigen, die getrokken worden door locomotief F59PH1 (GM). Het kleurenschema lijkt afgeleid van de golven van de zee.

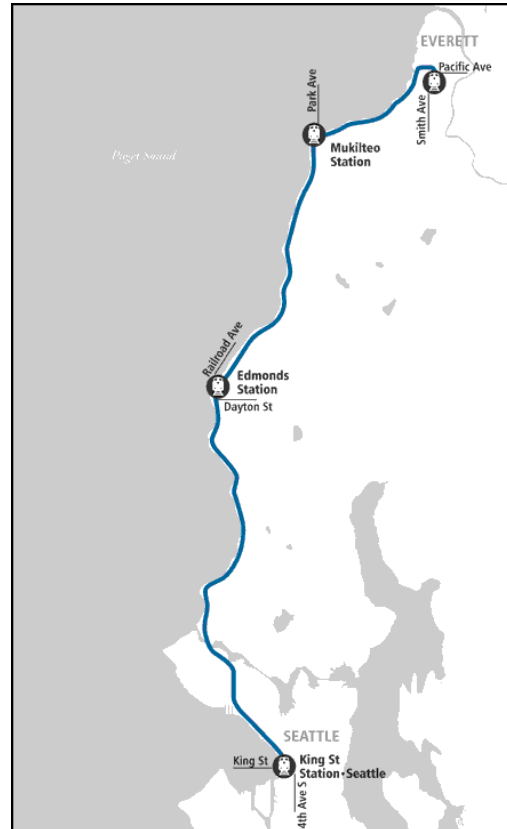
### Materieel

De GM dieselelektrische locs van het type F59PH1 zijn vervaardigd in Hornell, NY. Ze worden algemeen gebruikt in de Verenigde staten en Canada. De loc heeft een vermogen van 3000 PK en een lengte van ca. 18 meter. De 11 locomotieven die in de omgeving van Seattle rijden zijn tussen 1999 en 2001 in dienst gekomen. De locomotieven worden onderhouden door AMTRAK op het Holgate rangeerterrein waar zij een werkplaats heeft voor haar eigen EMD's F40PH.

De Sounder dubbeldeksrijtuigen zijn gemaakt door Bombardier in Thunder Bay, Ontario (CND). Zij hebben een lengte van 26 meter en bieden over de 2 verdiepingen plaats aan 140 passagiers. De hoogte is 4,80 m en de breedte 3 m. Er wordt meestal gereden in een combinatie van 3 wagons. Het bedrijf bezit 40 passagiersrijtuigen en 14 stuurstand-rijtuigen. Deze zijn geleverd tussen 2000 en 2003.



De railverbinding waarover de forenzentrein rijdt, is eigendom van BNSF. Deze organisatie regelt ook de bemensing van de treinen. Het spoor wordt voornamelijk gebruikt door goederentreinen.



*De lijn Everet-Seattle.*

Om dit te illustreren heb ik de vertrektijdentabel nagekeken. Er vertrekken 's ochtends vroeg 4 treinen van de woonstad Everett naar de werkstad Seattle. Deze blijven in King Street Station en rijden die middag weer terug. De reis duurt ongeveer een uur. Van Tacoma naar Seattle neemt de reis ook een uur in beslag. 's Ochtends vertrekken 7 treinen naar Seattle en 2 in tegengestelde richting. In de middag is het omgekeerd. Enig rekenwerk levert op dat er dagelijks 9 van de 11 locomotieven in gebruik zijn.



### De lijn Tacoma-Seattle

De laatste jaren is op beide sporen veel aan de veiligheid (sporen en seinen) verbeterd waardoor de capaciteit is toegenomen voor zowel de goederentreinen als passagierstreinen.

Het OV rondom Seattle zit in de lift.

Tjark van Heuvel

## AC-11 & AC-12 CAB-FORWARD

Wat is mooi? Daar lopen de meningen over uiteen. In mijn ogen is de Branch Line 2 (BL-2 voor intimi) het prachtigste dat er ooit verschenen is op het Amerikaanse spoorwegnet. Bijna net zo mooi als de Oostenrijkse krokodil. En die mening wordt niet door de overige leden gedeeld, dat is mij bekend. Zo wordt mijn lievelingsloc door een oudere jongere uit de Domstad consequent 'broodrooster op wielen' genoemd. Ach, dit heerschap heeft zelf drie enorme paddenstoelen van beton in zijn voortuin staan. Kunst!? volgens deze meneer. Kritiek vanuit die hoek kan ik dus wel velen. Ook z'n broeder in het kwaad placht ik met een pak Jozo zout te nemen, want beweren (en vol blijven houden) dat zwarte treinen toch echt groen zijn, en een

BL-2 een ugly duckling, ook die kritiek leg ik achteloos naast me neer.

Nu hoor ik u denken 'maar wat is volgens jou dan lelijk dude'. Die vraag is sinds een aantal weken eenvoudig voor mij te beantwoorden. En nee, dat is niet Wiki's GG1's elektrische loc, of 'de Draai' z'n trainmaster, maar dat is een steamer waar ik bij toeval op stuitte.

Op internet zag ik namelijk een obscuur plaatje van een AC 11. Nieuwsgierig als ik ben, ben ik vervolgens aan het surfen geslagen en ik kwam er al snel achter dat het ging om een AC11. Ik moest direct denken aan de oude TROS-afleveringen 'ter land ter zee en in de lucht' waarbij Andre van Duijn het achteruit scheuren met auto's met caravans tot kunst verhieft. Waarom in hemelsnaam achteruit rijden met een steamer? Ik weet wel dat met loctypes van 'smokebox first' het vaak lastig vooruitkijken was, maar om nu de hele boel daarom maar om te gooien? Het is echt geen gezicht deze dingen, alsof de trein constant achteruit rijdt, wat niet het geval is natuurlijk.

### Spuuglelijk

En optisch achteruit tuffen deed dit ding, de AC-11 en zijn latere broertje de AC-12. Spuuglelijk, deze steamers! Al moet ik wel oppassen met dit soort teksten, want voor brothers Starmannen ligt dit nogal gevoelig. De heren hebben beiden kolengruis en stoom in de aderen en zelfs smalend wijzen naar een 'hunner steamers' levert al direct blikken op die de karnemelk



in je lunchbeker spontaan laat bevriezen. Na het stoomtijdperk heeft de treinenwereld in hun beleving opgehouden te bestaan. Rijdt het niet op stoom? Dan is het geen trein maar een vrachtwagen met stalen wielen :) Al is een van de broers de laatste jaren iets minder zwaar in de leer, want hij is trotse eigenaar van een (miniatur) loc met een jankende straaljagermotor op het dak, doch dit terzijde. Maar omdat de waarheid verteld mag worden, ga ik stug verder met het virtueel doorzagen van dit gedrocht, de AC-11 op



wielen, smalende blikken of niet :)

### Tunnels

Bugle up, hier gaan we! Southern Pacific Railroad was voorloper in the States met het gebruik van Cab forwards. Dit kwam omdat de reguliere treinen van deze maatschappij op hun route over de Sierra Nevada veel tunnels tegenkwamen, waardoor de bemanning vaak problemen kreeg vanwege de rook die vlak voor hun neus uit de locomotief kwam. Nadat een paar bemanningen bijna waren gestikt, kwam een machinist op het idee om zijn locomotief met de tender ervoor te laten rijden. Dat had weer andere bezwaren (slecht zicht, beperkte snelheid). De oplossing was de locomotief een halve slag te draaien ten opzichte van de tender. Dat kon bij deze locs makkelijk omdat ze op olie werden gestookt. Zo ontstond de "Cab Forward", waarvan Baldwin er vanaf 1910 ruim 250 bouwde. Ze hebben tot in de jaren vijftig dienst gedaan. Van deze locs is één exemplaar bewaard gebleven, de Southern Pacific 4294.

### Monkeydeck

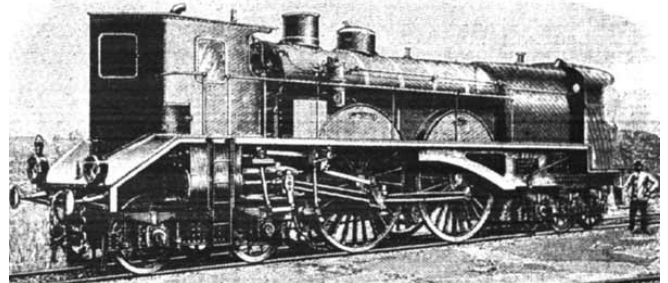
Een cab forward is dus eigenlijk op de keper beschouwd een locomotief met achterop de tender met ertussenin een platform. Dit platform werd de "monkeydeck" (sorry! een goede Nederlandse naam ervoor ontbreekt helaas). Smokeboxen waren vaak verkleurd en verweerd door de roest van het water en rook dat uit de schoorsteen waaide. Deze rommel kwam door de rijwind uiteindelijk op het monkeydeck terecht. En af en toe spuwde de uitlaat ook overtollig gloeiend heet water uit en ook dit kwam op het monkeydeck terecht. De meeste medewerkers van de spoorwegmaatschappij waren op de hoogte van dit feit en bleven angstvallig weg van de plek. Echter, veel hobo's (zwerwers) dachten dat het monkeydeck een ideale plaats was om illegaal mee te rijden, uit het zicht van de machinisten, uit de luwte gehouden en in de winter behaaglijk warm. Helaas, menig zwerfer is omgekomen doordat hij deze foute keuze maakte. Na het passeren van de tunnels of sneeuwloodsen, waren ze vaak gestikt of verbrand als de locomotief erg hard moest werken en veel rook en stoomuitstoot had. The monkeydeck was dus niet bepaald een plek waar het goed toeven was op cabforward locomotieven.

Toch hebben deze stomers vrij langs dienst gedaan. De laatste cabforward die actief was op het spoorwegnetwerk was de 4-8-8-2 met cabinenummer 4211, die voornamelijk vrachtdiensten vervoerde van Oakland naar Davis en via Roseville terugreed. Opmerkelijk was dat er maar een caboose meereed met de trein en deze opstelling heeft tot 30 november 1956 dienst gedaan. Een jaar later is de 4274 nog een keer van stal gehaald om een laatste vracht weg te

bringen die voerde over de Donner vallei (pass) van Sacramento naar Sparks en terug. De laatste cabforward die gesloopt werd was de AC10 met cabinenummer 4223. En op 7 mei 1981 is de AC-12 met cabinenummer 4294 overgedragen aan het National Historic Museum.

### Frankrijk

Is hiermee alles verteld wat er over cab forwards te vertellen is? Natuurlijk niet! De Yanks waren echt niet het enige land dat met deze vreemde treinopstelling reed. Ook in b.v. Frankrijk reed men cabine-achteruit. De Franse Chemin de Fer de la Baie de Somme was een spoorlijn waar goed zicht voor het cabinepersoneel noodzakelijk was en om die reden ontwierp men een kleine locomotief, een 0-6-2 T. En deze locs hebben vrij lang dienst gedaan. Leuke bijkomstigheid is dat in 1998 een van zulke locs nog na ruim 90 jaar werd teruggevonden in Brazilië, zelfs nog voorzien van het oorspronkelijk cabinenummer, 3712. Men stelt nu pogingen in het werk om via speciale fondsen de locomotief weer terug naar huis te brengen om hem weer in oude staat te herstellen en in te zetten op een museumlijn.



### Duitsland

Ook bij onze oosterburen werd gebruik gemaakt van stoomlocomotieven die achterstevoren reden; in het voormalige Pruisen zelfs meerdere. De Duitse locomotieven waren toch anders dan de SP. De stoomlocomotieven van het type 3-0-5 waren in tegenstelling tot hun Amerikaanse broertjes gebouwd op snelheid, niet op "pulling power" en waren vrijwel allemaal van het type 3 cilinder Hudson. En ze waren niet zwart maar in rood – bruin uitgevoerd (voor het gemak Tuscan Red). In 1936 brak een 05-002 zelfs het wereldsnelheidsrecord voor stoommachines door een voor die tijd duizelingwekkende 200,4 km/u te kloppen. Dit record bleef slechts twee jaar staan omdat een Mallard dit record weer brak met ruim 4 km meer. Na de tweede wereldoorlog werd de 05-003 omgebouwd tot traditionele stoomtrein en verhuisde de cabine naar achter en bleef in dienst tot 1958. In 1958 werd de 05-003 samen met de 05-002 gesloopt. In dat jaar, bij gebrek aan boilers, werd de 05-001



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

ontmanteld en kreeg een stroomlijnchassis waarna het werd overgedaan aan het Verkeersmuseum in Neurenberg. Daar staat de loc nog steeds te pronken, al dient wel te worden vermeld dat rijden en in operationele staat brengen er niet bij is.

### Italië

En is hier het verhaal over cab-forwards dan mee verteld? Dat niet want de treinen reden op meer plekken rond. Zoals in Italië, als class 43, genaamd Gruppo 670. Het waren 4-6-0 locs met een zeswiels-tender, alleen voor water. De kolen werden opgeslagen in de bunker boven en langs de zijkanten van de firebox. De aandrijving werd verzorgd door viercilinder Planchers en de treinen brachten passagierstreinen heen en weer langs de oostkust van Italië. Voor alle belangstellenden: een exemplaar is bewaard gebleven voor het nageslacht en is te vinden in het wetenschappelijk museum van Milaan.

### Intermountain

En om de cirkel te sluiten en terug te keren naar Amerika: de loc is ook in miniatuur te koop. Intermountain heeft een aantal cabforwards in hun assortiment, voorzien van cabnrs 4278 of 4274, beide in de kleuren van Southern Pacific. Een dikke portemonnee is wel een vereiste, driehonderd dollar komt eerst en dan hebben we het over een loc zonder decoder en geluid. Een bom duiden voor een echte ugly duckling op wielen, maar smaken blijven verschillen!

Rob 'the dude' Spitters

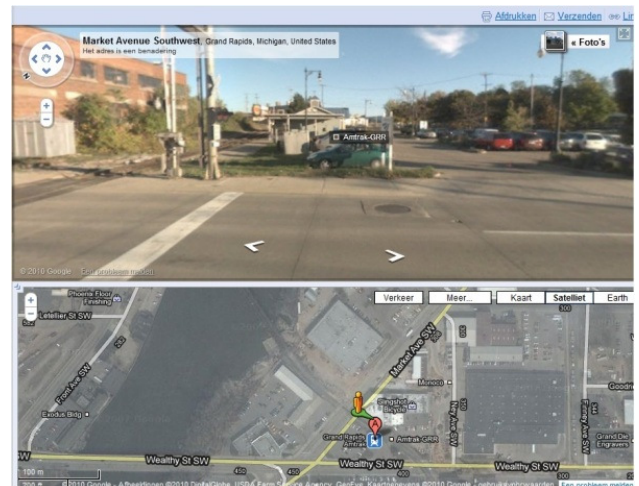
## HET GEBRUIK VAN 'STREETVIEW' VOOR JE MODULES

Afgelopen bijeenkomst op Eurospoor maakten toeschouwers bij onze modules duidelijk dat ze het echt op Noord-Amerika vonden lijken. Niet alleen door de treinmodellen en maatschappijen, maar vooral door het landschap - voor zover we dat kunnen maken op onze modules -, de gebouwen, de auto's en de aankleding van het straatbeeld met bijvoorbeeld reclameborden. Maar ook de leegte.

Mijn 6 modules zijn geïnspireerd op de situatie in en om Grand Rapids (Michigan) waar het Amtrak-stationnetje dat op mijn module Fort-Yft staat, de bewoners de mogelijkheid geeft in en uit te stappen. In de afgelopen jaren zijn de brug over de rivier en de Kindel meubelindustrie van Grand Rapids erbij gekomen.

Mijn stationsgebouw is gemaakt aan de hand van de plattegrond in Google-Earth en een paar foto's op het

web. Maar recentelijk heb ik ontdekt dat met Streetview in vele steden van de USA rondgekeken kan worden alsof je er als toerist rondloopt. Dus ik naar het echte Grand Rapids Michigan. Ik heb een screendump opgenomen in dit verhaal om te tonen dat het station omgeven is door palen en lichtmasten, bomen en een parkje met Nationale vlag. De brug over de rivier vanaf het station in westelijke richting blijkt niet een enkele spoorbrug te zijn, maar een dubbele waarvan 1 spoor is weggenomen en het open frame afgedekt is. De kruisingen van spoor en wegen zijn heel open en hebben de bekende wegmarkeringen. Naast de korte slagbomen zijn er echter heel veel extra lichten. In het zand naast het spoor staan allerlei schakelkasten.



Ik heb hierdoor weer inspiratie gekregen voor het komende jaar: detailleren en verbeteren van de sfeer in de "leegte".

Tjark van Heuvel

## THE GREEN DIAMOND

In de jaren dertig verschijnen de eerste dieseltreinstellen. Bekend zijn de Union Pacific M-10000 (Pullman-Standard) en de CB&Q Zephyr (Budd Company). Maar dat zijn zeker niet de enige. Zo heeft de M-10000 bijvoorbeeld een grotere broer, The Green Diamond. Dit gestroomlijnde treinstel van Pullman-Standard is gebouwd in 1936 voor de Illinois Central Railroad (IC). De dieselmotor is geleverd door Electro-Motive Corporation. Het is één van de laatste gearticuleerde treinstellen, bestaande uit vijf rijtuigen. Kort daarna deden de getrokken dieseltreinen hun intrede die makkelijker in lengte zijn aan te passen door wagons aan of af te koppelen.



De Green Diamond vertrekt, op 16 augustus 1940, uit het station van St. Louis.

De Green Diamond is geschilderd in twee kleuren groen: "Cypress Green" op de neus en onder de vensterbanken, met "Cedar Green" hierboven. Tussen beide kleuren is een aluminium strip aangebracht. Door de kleur kregen het treinstel al snel de bijnaam "Tobacco Worm". De naam van de trein is afkomstig van het embleem van IC wat een groene ruit, diamant, vormt. De route van de nieuwe trein is die van de oorspronkelijke "Diamond Special" die reed tussen Chicago en St. Louis.



Deze foto toont de uitgebreide aluminium afwerking van de grill en striping.

Het treinstel bestaat uit een motorwagen met een Winton 201-A 16 cilinder 1200 pk (890 kW) dieselmotor en stoomketel voor treinverwarming; een gecombineerde bagage- en postrijtuig, een "Coach" met 56 zitplaatsen, een "Coach" met 60 zitplaatsen en tot slot een "Diner-Lounge-Observation" met keuken en een restauratiedeel voor 8 personen en 20 zitplaatsen in de observation lounge. Alleen het voorste draaistel is aangedreven. De gehele trein is voorzien van airconditioning.



De doorkomst van de Green Diamond door een onbekende plaats onderweg.

De Green Diamond vertrekt elke ochtend om 8:55 uit St. Louis Union Station met een aankomst om 13:50 in IC's Central Station in Chicago. De terugreis begint op 17:00 uur en is dan terug in St. Louis om 21:55 uur. Het is daarmee de snelste trein van IC op deze route. Vanaf 1943 reed de trein in iedere richting een kwartier langer vanwege het toegenomen treinverkeer. Uiteindelijk werd het treinstel na 28 februari 1947 vervangen door een door E-units getrokken passagierstrein. Het treinstel werd in de befaamde IC's Paducah-werkplaats verbouwd en kwam opnieuw op 27 april 1947 in dienst als een naamloze trein tussen Jackson, Mississippi, en New Orleans, Louisiana. Echter, op 8 augustus 1950 kwam het definitieve eind en werd het verkocht als schroot. De naam "Green Diamond" leefde nog een tijdje voort als trein tussen Chicago en St. Louis totdat op 19 mei 1968 ook deze dienst eindigde.

Hans Sodenkamp

## DE SPYCAM: VOOR EEN KIJKJE OP DE BAAN

Op Eurospoor kwam Markus Schiavo (GermanTrak & N-cars) met de suggestie hun spycam te gebruiken voor opnamen van onze modules. Zij hadden vele opnamen gemaakt vanaf een N-scale autootje op hun Faller-carsystem modules. De opnamen op hun laptop overtuigden ons om het te proberen.

We waren aanvankelijk wat sceptisch omdat we ooit een camera-trein hadden rijden over onze bakkies in Leiden. Het idee was toen geweldig, maar de uitvoering liet te wensen over. Er onstond veel ruis door storing op de draadloze onlineverbinding.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

De nieuwste techniek van de spycam in de vorm van een aansteker (uit Hongkong) maakt gebruik van een klein lensje in de bodem en slaat de beelden en het geluid op in een verwisselbaar mini sd-kaartje. Met een USB-stekker kan je achteraf alles downloaden in je laptop of PC. En dat voor zo'n \$10.



Markus en ik hebben het aansteker-cameraatje gemonteerd op een dubbel-stack containerwagon. Op de beurs hebben we 3x het totale traject van 35 meter opgenomen. Ondanks wat overbelichting door onze lampjes waren we verrast om te zien hoe fraai de modules er uitzien vanuit een cabine van een loc of vanaf het achterbalkon bij cabooses.

Het resultaat kan door iedereen bekeken worden op Youtube. Hans heeft de trip van de sharknose mooi in beeld gebracht door beelden van zijn camera af te wisselen met die van de spycam. Zie: <http://www.youtube.com/user/JCSkeystone#p/a/u/0/fHbqbJnh5GA>

Inmiddels is de eerste spycam besteld en ontvangen.

*Tjark van Heuvel*

## THE BLACK DIAMOND

Op 21 april 1846 werd in Pennsylvania de "Delaware, Lehigh, Schuylkill & Susquehanna Railroad" opgericht. Zeven jaar later werd de naam veranderd in "Lehigh Valley Railroad". De maatschappij stond soms bekend als "The route of the Black Diamond" door het vervoer van antraciet, een soort steenkool, dat in noordoost Pennsylvania werd gewonnen. De belangrijkste

passagierstrein van de Lehigh Valley kreeg dan ook de naam "Black Diamond".



*De door Otto Kuhler vormgegeven Black Diamond rijdt voorbij Rochester Junction.*

Op 18 mei 1896 begon de "Black Diamond" te rijden tussen New York en Buffalo. De Lehigh Valley had zelf geen station in New York en maakte dan ook gebruik van het station "Exchange Place" in Jersey City van de Pennsylvania railroad. Het station is gelegen aan de overkant van het zuidelijkste punt van Manhattan en zowel per boot als ook later per metro te bereiken. In 1913 werd Lehigh Valley gedwongen om naar een ander beginstation te zoeken en vond onderdak in het Communipaw Station van de Central Railroad of New Jersey. In 1918, tijdens de Eerste Wereldoorlog, besloot de United States Railroad Administration (die tijdelijk alle spoorwegmaatschappijen aanstuurde) echter dat de Lehigh Valley passagierstreinen moesten beginnen in Penn Station in het hart van Manhattan.



*De locwissel in "The Meadows" voor de Black Diamond tussen de PA #605 en de GG-1 #483.*

De "Black Diamond" moest het opnemen tegen de treinen van de "Delaware, Lackawanna & Western Railroad" en die van de "New York Central". De "Black Diamond" was de langzaamste van alle expresstreinen tussen New York en Buffalo maar dat werd goed



gemaakt door de prima service aan boord. In 1940 werd de trein gemoderniseerd en voorzien van lichtgewicht stroomlijnrijtuigen en Pacific 4-6-2 stoomlocs, ontworpen door Otto Kuhler (zie ook nieuwsbrief 28, september 2009). In 1948 werden de stoomlocs vervangen door de Alco PA-1, geschilderd in het befaamde "Cornell"-rood met de zogenaamde "cat whiskers" zoals die ook op de PRR's GG-1's zaten. Deze laatste trokken de "Black Diamond" tussen Penn Station in New York tot aan "The Meadows" dat ten noorden van Newark's Penn station ligt. Op 12 mei 1959 maakte de "Black Diamond" zijn laatste rit en na 3 februari reden er helemaal geen passagierstreinen meer bij de Lehigh Valley.



*De laatste westwaarts rijdende Black Diamond verlaat het station van Sayre, Pennsylvania.*

*Hans Sodenkamp*

## DUITSERS IN AMERIKA

Op het forum toonde Johannes een foto van een nogal vreemde locomotief van de Southern Pacific. Als uitleg stond vermeld dat deze loc een 'camera car' was. Lars merkte op dat dit een van de Krauss-Maffei's moest zijn die ooit voor de SP en de Rio Grande waren gebouwd. Omdat de loc er anders uitzag dan de locs van de Rio Grande, zou het een model betreffen dat speciaal voor de SP gebouwd moest zijn. Dat heb ik toen meteen maar even uitgezocht!

### Trekracht

In 1959 verbouwde EMD een aantal GP9's voor de Union Pacific. Doel: het verhogen van het aantal horsepowers (hp) naar 2000. Dit bracht rivaal Southern Pacific er toe om ook op zoek te gaan naar sterkere locs. Het goederenvervoer nam toe, en treinen werden steeds langer en zwaarder, maar de SP had onvoldoende trekkraft in huis: soms waren er wel 10

locs nodig om een goederentrein met de gewenste snelheid van A naar B te krijgen.

### Krauss-Maffei

De Amerikaanse fabrikanten konden echter geen geschikte locs met voldoende trekkraft leveren. Daarom besloot de SP om in zee te gaan met de Duitse fabrikant Krauss-Maffei: zij konden namelijk diesel-hydraulische locomotieven leveren van maar liefst 4000 hp. Deze locs kregen de naam ML-4000. De SP bestelde er drie. Ze werden in 1961 afgeleverd in de haven van Houston.



*Nummer 9000 van de Southern Pacific. Deze loc komt van de eerste bestelling en is een cab unit.*

Ook de Rio Grande bestelde drie exemplaren, maar ze waren al snel ontevreden over de resultaten van de locs in de bergen. De drie locs werden in 1964 verkocht aan de SP.



*Cab unit 4003 van de Rio Grande.*

De SP was wél tevreden over de locomotieven en bestelde nog eens 15 stuks. Deze werden in 1964 afgeleverd. Qua uiterlijk weken deze locs af van de eerste serie.

### Einde experiment

Het succesverhaal was echter van korte duur. Ze bleken toch niet erg goed te voldoen op de spoorlijnen





in de bergen en werden daarom op laaglandtrajecten ingezet. Het personeel was ook niet erg blij met deze locs. Het onderhoud van de locs was daarbij relatief ingewikkeld. Hoewel er geen grote defecten zijn geweest, waren er toch wel wat technische mankementen. In ieder geval was het voor de SP genoeg om er een streep onder te zetten: de Krauss-Maffei's werden al in 1968 uit de dienst gehaald.



*Nummer 9016, een exemplaar uit de tweede bestelling die geheel bestond uit hood units.*

Was dit hele experiment dan een mislukking? Nee, op zich niet. Het zorgde er namelijk voor dat de Amerikaanse fabrikanten werden aangespoord om sterkere locomotieven te bouwen. Met de SD40, SD45 en U33C kreeg de SP alsnog de trekkracht waar het naar op zoek was geweest. Het Duitse avontuur van de SP en Rio Grande had de Amerikaanse locomotiefbouwers wakker geschud!

#### **Camera Car**

Maar hoe zit het nu met die 'camera car'? De SP besloot om één van de afgedankte Krauss-Maffei's – een loc uit de vervolgorder – om te bouwen en te voorzien van een camera. Hiermee konden ze opnames maken van de spoortrajecten; deze opnames werden gebruikt voor de treinsimulator waarin machinisten werden opgeleid. De locomotief kon echter niet meer zelf rijden en werd voortgeduwd door een andere loc. Eén van de twee transmissies was nog wel intact gelaten, net als de beide Maybachmotoren, maar alles was onklaar gemaakt. De besturing was wel gehandhaafd, zodat het mogelijk was om de duwende loc te besturen vanuit de Camera Car.



*De Camera Car.*

In 1984 is de Camera Car met pensioen gegaan. Twee jaar later schonk de SP de loc aan het spoorwegmuseum in Sacramento. De restauratieplannen mislukten echter en de machine stond jarenlang in de buitenlucht weg te roesten. In 2008 is de loc overgenomen door de Niles Canyon Railway, een museumspoorlijn. Zij willen de locomotief zoveel mogelijk restaureren in de oorspronkelijke staat.

Een belangrijk onderdeel van die restauratie is het maken van een nieuwe neus. Het museum in Sacramento had namelijk de door de SP flink verbouwde neus verwijderd. Ze wilden de loc voorzien van een nieuwe – correcte - neus, zodat de loc er weer zou uitzien zoals hij was afgeleverd door Krauss-Maffei. Jammer genoeg was het museum niet verder gekomen dan het sloopwerk.....

#### **Brazilië**

Er zijn trouwens nog meer exemplaren van deze loc gebouwd dan de 21 units voor SP en Rio Grande. De Braziliaanse spoorwegmaatschappij EFVM bestelde van 1966 tot 1969 namelijk 16 locs. Deze werden ingezet op het meterspoor van deze maatschappij. De locs waren daar wat meer succesvol: ze werden tot in de jaren 80 ingezet.

*Mathieu Hamelers*



"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001

## FACEBOOK

Wat is Facebook? Kort omschreven: een Amerikaanse Hyves. Facebook is dus een site waar je een sociaal netwerk opbouwt. Maar waar Hyves een puur Nederlandse aangelegenheid is, richt het van oorsprong Amerikaanse Facebook zich op een internationaal publiek.

### Vrienden

Je maakt een pagina aan, zoekt vrienden op, en hopelijk accepteren zij je vriendschapsverzoek. Je kunt foto's en filmpjes op je pagina plaatsen en zo delen met de rest van de wereld. Voor veel leden zijn overigens de online-games het belangrijkste: spelletjes als Farmville kennen miljoenen gebruikers!

Prima, leuk, maar wat heeft dat met de PH&LF te maken? OK, er zijn enkele leden met een eigen pagina. En er zijn ook diverse bekenden van ons te vinden op Facebook. Maar wat hebben we verder aan deze site?

### Clubpagina

Naast personen, hebben ook veel bedrijven, organisaties en clubs een eigen pagina op Facebook. Zo ben ik zelf lid van de pagina's van Atlas, Athearn en Walthers. Als liefhebber van Ilse DeLange ben ik ook lid van haar pagina, zodat ik dagelijks allerlei leuke en vaak ook onzinnige weetjes over haar krijg toegestuurd. Er zijn echter ook modelspoorclubs en modelbouwers actief. Ik ben bijvoorbeeld lid van een pagina van het Zweedse 'the Coast Line RR', een prachtige On30-modelbaan van Troels Kirk. Regelmatig krijg ik adembenemende foto's van adembenemende staaltjes modelbouw te zien! Voor hen zónder Facebook: hij heeft ook een 'gewone' website, namelijk <http://coastline.no13.se>

Het leek me wel een aardig idee om voor de PH&LF een eigen pagina te maken. Niet als vervanging van onze website of het forum, maar als aanvulling daarop. Een website is vrij statisch en vaak erg informatief, terwijl een Facebook-pagina meer gericht is op snelheid en interactie; een forum beperkt zich tot een relatief kleine groep bezoekers, terwijl een Facebook-pagina (net als een website) zich richt op een groot – en deels anoniem – publiek.



### Foto's en films

Het is erg eenvoudig om snel een mededeling te plaatsen, en iedereen kan daar dan weer op reageren. Ook kan je foto's en filmpjes op de pagina kwijt. Wat betreft filmpjes: je kan vanuit YouTube doorlinken, maar Facebook kent ook een eigen mogelijkheid om te uploaden. Ik heb inmiddels een aantal foto's en twee filmpjes op de pagina geplaatst.

Moet je per se lid zijn van Facebook om de pagina te kunnen bekijken? Ja en nee. Ik heb de pagina openbaar toegankelijk gemaakt, dus iedereen kan de pagina bekijken. Om te kunnen reageren (en om updates te ontvangen) moet je echter wél lid zijn van Facebook.

Of deze Facebookpagina nu een flop of een groot succes wordt: de PH&LF doet mee aan de moderne massamedia!

Nog even en we gaan twitteren.

*Mathieu Hamelers*

## CONTRIBUTIE 2011

Jawel, het is weer zover: de jaarlijkse oproep om de contributie voor het komende modelspoorjaar over te maken. Het bedrag is nog steeds € 15 en het rekeningnummer is ook nog steeds hetzelfde:

1755318 t.n.v. M. Hamelers  
o.v.v. Contributie 2011

Alvast dank!

*Mathieu Hamelers*



## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Zondag 19 december: Klusdag. Locatie: de Waterwolf, Nieuw Venneep.
- Zaterdag 26 en zondag 27 maart: deelname aan de Landelijke Modelspoordagen, Hillegom.

## PH&LF GUIDELINES

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend onder de naam 'Susan-blauw'.
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen).
- Standaardkleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen").

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



- Breedte van de bak kan 40 cm zijn.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt bij modules van 40 cm breedte in het midden van de bak, dus op 20 cm van de achterzijde (of voorzijde). Modules met een afwijkende breedte: spoor op 20 cm van de achterzijde.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNetrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulennormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNetrakmodules met 2 hoofdsporen.

## THE CABOOSE

Het jaar is alweer bijna om. Naar mijn idee een bijzonder geslaagd PH&LF-jaar. Het begon voor mij met de nieuwjaarsbijeenkomst in Nieuw Venneep. Vervolgens heb ik deelgenomen aan de beurs in Hillegom en vrij spoedig daarna kwam de beurs in



Uden, met allerlei perikelen (zie nieuwsbrief 32, mei 2010). Na de zomervakantie een bezoek gebracht aan Lochem.

Toen kwam Eurospoor. Ik beschouw die beurs wel als climax van het jaar voor de PH&LF. Vooraf werd er door diverse leden driftig aan de "weg" getimmerd. Het "gevolg" is dan ook de grootste PH&LF-modulebaan tot nu toe met veel nieuwe modules. De drie dagen, eigenlijk drie en een half als we het opbouwen meerekenen, zijn uiteindelijk omgevlogen. Gelukkig zijn er heel wat foto's gemaakt en er is ook veel gefilmd. Deze keer ook vanuit een bijzondere positie. Een paar keer reed een minicamera op een wagon over de baan. De kwaliteit van de camera is bijzonder goed en is al binnen de club door enkele leden aangeschaft.

Wat wel opvalt is dat na een dergelijke beurs er ook sprake is van een anticlimax. Er lijkt niets meer gebouwd te worden. Ik heb daar ook last van. Er lijkt niets meer uit mijn handen te komen..... Inmiddels dan maar toch weer begonnen aan nieuwe bouwprojecten (naast het herstellen/verbeteringen aan de modules aanbrengen ☺). De klusdag op 19 december in Nieuw Venneep is een mooi moment om weer volop met de mooie hobby bezig te zijn.

Daarom misschien tot zondag 19 december en anders wens ik iedereen hierbij een prettige kerst en een voorspoedig 2011.

*Hans Sodenkamp*