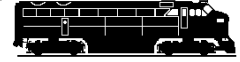




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 5 Nummer 1 februari 2006

THE SWITCHING YARD

| | |
|-------------------------------------|----|
| The depot | 1 |
| Bericht van de voorzitter: De NMF | 1 |
| Hallo railroadmembers! | 3 |
| Even voorstellen..... | 4 |
| Bezoek aan Rijswijk | 4 |
| Old Track: The ugly duck BL2 | 6 |
| Canadian trains (deel 2) | 7 |
| Voor een goed doel | 8 |
| De Housatonic: terug van weggeweest | 9 |
| New York carfloat | 11 |
| New York carfloat in model | 12 |
| De PH&LF-fotogalerij | 13 |
| Ontspoorde Cubaan | 13 |
| Eastbrook, Ohio, part I | 14 |
| Roberts starcafé | 16 |
| PH & LF Ntrak guidelines | 18 |
| The caboose | 18 |

THE DEPOT



Allereerst wil ik iedereen een gezond en voorspoedig 2006 wensen. Hans en ik hebben als goede

voornemen om de Nieuwsbrief elke drie maanden te laten verschijnen. Er zal ongetwijfeld voldoende inspiratie opborrelen het komende jaar: de tentoonstelling in Hillegom eind maart, het eerste lustrum van de PH&LF op 6 juli, een bezoek aan Erica, en – als alles goed gaat – deelname aan Eurospoor. Vergeet ook niet de stormachtige ontwikkeling van Onetrak: bijna iedereen heeft inmiddels een Onetrakmodule in bezit of is er druk mee bezig.

In deze eerste Nieuwsbrief van 2006 schenken we bijzondere aandacht aan de stad New York. In twee artikelen over carfloats willen we laten zien hoe voorbeeld en model in elkaars verlengde liggen. Voor de lezer die bekend is met 'Railroad Blueprint' uit Trains/Model Railroader: ja, inderdaad..... ☺ ☺ ☺

Daarnaast het vervolg van de avonturen van Peter en Lars in Canada, en een uitstapje naar Cuba door Robert.

Ik wens iedereen een inspirerend, creatief, en spoor jaar toe!

Mathieu Hamelers

BERICHT VAN DE VOORZITTER: DE NMF

Sinds oktober 2005 is de PH&LF Railroad Association aangesloten bij de Nederlandse Modelspoor Federatie. Wat de NMF allemaal doet zal ik hier niet beschrijven maar daarvoor verwijs ik graag naar hun website www.nmf.nl.

De kosten van het lidmaatschap zijn per vereniging €27,00 + €0,80 per lid. Als officiële leden binnen de PH&LF worden alle betalende leden beschouwd (zie voor contributie de vorige Nieuwsbrief). We leven inmiddels in februari 2006 en tot op heden kan ik



gezien bovenstaande melden dat wij nu 8 officiële leden hebben. Totaal heb ik €145,00 ontvangen mede door een extra bijdrage van één van de leden.

De kosten van het lidmaatschap van de NMF bedragen nu dus €33,40 voor 2006.

Per jaar overigens zijn de kosten voor alleen de PH&LF website al €360,00, samen met de contributie kom je dus op bijna €400,00. Nu hoeft niet de website door een ieder geheel gedekt te worden want het is ook deels een hobby van mij. Echter een gat zoals dat er nu is van €250,00 is wel erg veel. Overigens zal in de loop van het jaar gekeken worden om de kosten van de site naar beneden te krijgen. Indien dit niet lukt of onvoldoende kan dit wel eens in de huidige omstandigheden het einde van de PH&LF-site betekenen. Voor diegenen die dus nog geen officieel lid zijn, wil ik hierbij vragen - indien interesse - alsnog de contributie te voldoen.

Maar nu even terug naar de NMF. Eén van de voordelen van de NMF is dat zij de volgende verzekeringen aanbieden:

- Aansprakelijkheidsverzekering voor verenigingen
- Tijdelijke transport- en verblijfsverzekering
- Doorlopende transportverzekering
- Brandverzekering voor inventaris en goederen



Hieronder de toelichting van de diverse verzekeringen en de kosten zoals vermeld door de NMF.

Aansprakelijkheidsverzekering voor verenigingen

Deze verzekering is bedoeld om de vereniging financieel zeker te stellen tegen claims van derden. Indien het bestuur (of een verenigingslid) handelingen verricht waardoor een derde schade lijdt, kan de schadelijdende partij de vereniging aansprakelijk stellen. Zonder verzekering zal dan de vereniging moeten onderzoeken of de schade aanwezig is en of de geclaimde schade grootte gerechtvaardigd is. Ook dient zij na te gaan of de vereniging werkelijk aansprakelijk is. Is dat zo dan zal de schade betaald moeten worden. Vaak kan de clubkas dat niet dragen, zodat je met grote financiële brokken zit. De aansprakelijkheidsverzekering neemt na de schademelding dat onderzoek naar schade grootte en schuldvraag over. Indien de verzekerde schuldig is aan het voorval zal men de claim van de schadelijdende partij betalen. Zo niet voert men verweer en zal de claim van de benadeelde afgehouden worden met de argumentatie. Je zou kunnen zeggen dat dit passieve rechtsbijstand is. De NMF heeft voor de aangesloten verenigingen een polis bij Centraal Beheer. Het verzekerde bedrag is € 1.134.450,-. Er geldt een eigen risico per schadegeval van € 113,45. Verzekerd is de hoedanigheid als vereniging (voor zowel het bestuur als de leden). Schade aan ruimten ter beschikking gesteld voor tentoonstellingen of beurzen is meeverzekerd. Niet verzekerd is de schade tengevolge van diefstal, vermissing of zoekraken van zaken. Ook niet de schade die bezoekers van tentoonstellingen en beurzen veroorzaken. Dit alles kost de vereniging slechts € 0,27 per lid. Hierbij komt nog wel 7% assurantiebelasting.

Tijdelijke transport- en verblijfsverzekering

Indien de vereniging weinig of onregelmatig naar evenementen gaat en daar modelspoorse artikelen van de vereniging (of leden) meeneemt, loopt men de kans op beschadiging of verlies tijdens het laden en lossen, het transport in het verblijf op de tentoonstelling. De NMF heeft ook hier bij Centraal Beheer een overkoepelende verzekering afgesloten. Men dient voor elk evenement opdracht tot verzekering te geven (doorgeven datum evenement en het te verzekeren bedrag). Het te verzekeren bedrag bestaat uit de nieuwwaarde van de materialen en een uurloon. In het verleden is bij een schade uitgegaan van een uurloon van € 7,-. Een hobbyuur mag je (helaas) niet vergelijken met een uurloon van bijvoorbeeld een automonteur.

De verzekering geschiedt op basis van "All Risks". Een omschrijving kan zijn: alle van buiten komende oorzaken zijn verzekerd (stoten, vallen, diefstal, brand, aanrijding van/naar het evenement met de auto). Diefstal is echter pas gedekt als er aantoonbare braakschade is aan het gebouw waarin de goederen zich bevinden. Is bijvoorbeeld een hele kist met treinen "zomaar" weg dan is er helaas geen dekking, vooropgesteld dat het gebouw zelf onbeschadigd is. Wat voorts niet verzekerd is als de schade voorkomt uit het gebruik zelf (een op de baan rijdende locomotief valt "zomaar" op de grond of er brandt een motor door tijdens het rijden).

Er geldt een eigen risico van € 110,- per schadegeval. De verzekering is geldig in de Benelux in Duitsland. De premie bedraagt € 1,35 per € 1000,- verzekerd bedrag. Dus een polis met een verzekerd bedrag van € 15.000,- kost maar € 20,25. Ook hier komt er wel 7% assurantiebelasting bij.

Doorlopende transport verzekering

Op deze verblijfs- en transportverzekering zijn de zaken, het hele jaar door, 24 uren per dag, overal in Nederland verzekerd onverschillig waar ze zich bevinden (clubhuis, privé woning, evenementen) inclusief alle transporten in Nederland.

Ook persoonlijke leden van de bij een NMF aangesloten vereniging kunnen deze verzekering afsluiten!

Deze verzekering sloot de NMF bij de verzekeringspoot van de ABN-Amro. Ook hier geldt een "All Risks" dekking. De modelspoorse zaken zijn verzekerd tegen alle schaden onverschillig waardoor ontstaan. Ook hier wel een paar niet verzekerde items: diefstal zonder braakschade aan het gebouw; eigen gebrek/bederf (het doorbranden van een motor).

Hier geldt een eigen risico van € 22,69 per schadegeval. De premie bedraagt € 15,- per € 1000,- verzekerd bedrag (exclusief 7% assurantiebelasting). De verzekering kan uitgebreid worden tot Europa voor € 2,50? toeslag. Ook hier een voorbeeld: een verzekering met een verzekerd bedrag van € 10.000,- kost € 150,- voor een Nederland- en € 175,- voor een Europadekking. Daarvoor geldt de verzekering dan 24 uren per dag overal in Nederland c.q. Europa.

Brandverzekering voor inventaris en goederen

Een uitgebreide dekking die de verenigings-zaken verzekert tegen brand-, inbraak/ diefstal-, storm- en waterschade. Ook inductie-schade is meeverzekerd. Per 200 m² dient er een handbrandblusser aanwezig te zijn (of een drukkabelhaspel). Eigen risico € 113,45. Voor "normale" panden (stenen muren, daken met pannen gedekt of mastiek, goede sloten) is de richtpremie slechts € 4,45 per € 1000,- verzekerd



bedrag. Voorbeeld: € 10.000,- aan inventaris en goederen in een clubhuis kost slechts € 44,50 (excl. 7% assurantiebelaasting). Er geldt geen minimumpremie.

Uiteraard heb ik geen zicht op ieders persoonlijke verzekeringen en of er al in de eigen verzekering rekening is gehouden met calamiteiten die onder bovenstaande verzekeringen vallen.

Toch lijkt het mij zinvol om hier eens op korte termijn een beslissing over te nemen. In ieder geval zal ik de Aansprakelijkheidsverzekering meenemen voor € 0,27 per lid.

Laat mij even via info@sodenkamp.nl weten wat jij er van vindt. Alvast bedankt voor je reactie.

Lars-Erik Sodenkamp

HALLO RAILROADMEMBERS!

In navolging van Johannes stukje in een van de vorige nieuwsbrieven kan ik eigenlijk niet achterblijven, vandaar dat ik ook maar even achter de tekstverwerker ben geklommen om mezelf even aan jullie allen voor te stellen. Mijn naam is dus Rob Spitters en ik woon samen met mijn vrouw Mickey, onze Golden retriever Bobby en 3 katten in Nootdorp. Naast het verzamelen van oude stripboeken heb ik nog een hobby, treintjes! Ik heb al een baan, maar het werk eraan vordert langzaam. De meeste onderdelen (seinen, de typisch Engelse terracehouses enzovoorts) moeten uit Albion komen en omdat de Engelse pond op dit moment schreeuwend duur is, ben ik begin vorig jaar op zoek gegaan naar een alternatief. Want een mens wil toch rijden met zijn treinen nietwaar? De knoop was dus al vrij snel doorgehakt, net als de keuze van baan.

Een modulebaan, en dan in clubverband! Want in een club is het toch net even gezelliger dan alleen op zolder aan je treinbaan rommelen.

Na diverse beurzen te hebben afgelopen kwam ik in oktober 2004 in contact met de mensen van Nedtrak en het klikte vrijwel direct. Ik hou wel van een ongedwongen sfeer, geen haat en nijd, geen haantjesgedrag maar gewoon over treinen kletsen. Kortom, ik besloot lid te worden. Echter, nog geen week later, kreeg ik via Nedtrak de tip om mijn licht eens op te steken bij PH&LF, omdat ik bij Nedtrak een van de weinige was die US wilde gaan rijden. Eenmaal contact gelegd met de razend enthousiaste chairman, de heer L.E. S begon ik hevig te twifelen. Nedtrak was misschien toch niet helemaal.....



Na een paar nachten slecht slapen heb ik toch de knoop doorgehakt en mijn prille lidmaatschap bij Nedtrak opgezegd en me bij "the brothers in arms" van de PH&LF gevoegd (zie ook nieuwsbrief 1 van 7 januari 2005). Maar toen kwam het lastigste: welke maatschappij neem ik?

Net als de bonte schakering vooroorlogse Engelse maatschappijen (LNER, GWR, LMS, Caledonian, etc), vind ik het rijke kleurenpalet prachtig van de wat oudere US railroad companies. Want Amerika heeft me altijd al getrokken- ik ben er zelfs getrouwd, doch dit terzijde- en vooral de big diesels zijn fascinerend (vrachtwagens EN treinen). Het prachtig mooie paars-zilver van de Atlantic Coastline diesels, de Erie Lackawanna kleurstelling, het geel van UP, geweldig! Een enorme keuze dus.

Na alle companies tegen het licht te hebben gehouden ben ik gaan schrappen. Ik hou niet zo van donkere kleuren, omdat een nadeel van b.v. zwart is dat het prachtige lijnenspel van- in dit geval een loc- vrijwel wegvalt. Zwart is een absorberende kleur en verzwakt de schoonheid van een ontwerp. Al is een citaat van Cruyff hier op zijn plaats ☺ *Elk nadeel heb zijn voordeel*. Want als je het vorige type Fiat Multivla hebt is een zwarte kleur een zegen☺



Norfolk Southern viel dus al snel af, ondanks dat b.v. de Wabashkleuren prachtig zijn (follow the flag!) Bleef dus over maatschappijen met bright colours. BNSF, Union Pacific, Conrail en CSX. Het werd een nek aan nek race tussen Conrail en CSX. Dus heb ik maar gekozen om beide maatschappijen te omarmen. Leuke bijkomstigheid is nu wel dat ze in werkelijkheid ook in real life de banden zeer nauw hebben aangehaald.

Op moment van schrijven ben ik dus trotse bezitter van zo'n 16 freightdiesels, in bijna alle kleuren van de regenboog, 40 wagons en daarnaast nog een Amtrakset bestaande uit een Genesis loc en 6 doubledecker coaches. Wat betreft de treinen zit het dus wel snor. Heb het afgelopen jaar ook niet veel meer kunnen doen dan dag- en nacht het internet afstruinen op zoek naar koopjes. Maar nu begint het echte werk! De bouw van mijn module. Hier had ik al mee willen starten maar een acute opname in het ziekenhuis gooide roet in het eten. Ik ben op dit moment nog herstellende van een zeer zware operatie en ga er nog steeds vanuit dat al mijn nu nog falende



lichaamsfuncties terugkeren. Ik werk tenslotte pas 2 maanden weer full-time. En omdat ik vind dat je beter wel beslagen ten ijs kunt gaan wil ik eerst goed mijn ogen de kost geven en kijken hoe jullie te werk zijn gegaan. Want niets is zo zuur als een module bouwen, het boek volgend en bij een beurs tot de conclusie komen dat ik toch iets verkeerd heb gedaan. Ik heb het niet zo op slopen, dus ben ik van plan veel foto's te maken, te meten, nog eens te meten, opnieuw te meten, heel veel te luisteren naar jullie wijze raad en dan pas te gaan zagen, lijmen en plakken.

Wat betreft de scenery ben ik niet zo benauwd. De US is een groot en wijds land en er zijn altijd wel plaatsjes c.q. plekjes die prachtig kunnen dienen als voorbeeld voor mijn module. Een naam heb ik al wel voor het eventueel te creëren dorpje, Sleepy Hollow is helaas al vergeben, dus ga ik voor Twin Peaks! Kortom, ik kijk dus uit naar de komende maanden. Keep on riding and building the modules!

Greetings and hope to see you all soon in 2006 !

Rob Spitters

EVEN VOORSTELLEN.....

Ben al bijna een jaar op het forum en het vierjarig jubileumweekend was voor mij het eerste contact met de club na Rail 2004, maar toch heb ik me nog niet voorgesteld als nieuw lid via dit orgaan. Dus dacht, moet er toch maar eens van komen.

Mijn naam is Ivo Willemsen, woonachtig in Zevenaar nabij Arnhem. Leeftijd is 27 jaren jong. Heb meer dan 5 jaar een relatie met Annechien. Sinds 2 jaar wonen wij samen. Zoals vele van jullie weten gebruik ik een rolstoel buiten en voor grote afstanden binnenshuis. Dit alles komt omdat ik gezegend ben met een bindweefselziekte genaamd het Ehlers-Danlos Syndroom. Voor de google-mensen onder ons, er is aardig wat informatie te vinden over dit syndroom op Internet en als je nog iets wilt weten vraag je het maar.

Ga nu weer vertellen over de gezamenlijke hobby, modeltreinen en dan naar Amerikaans voorbeeld. Zoals de meesten van jullie ben ik begonnen in mijn vroege jeugd, ben nu namelijk ook nog jeugdig zat ;-), met het rijden met modeltreinen naar Duits en Oostenrijks voorbeeld. Dan in het formaat HO. Dat was vooral het bekende ovaal gebruiken en dan alleen rijden, de entourage en dergelijk waren nog duidelijk op de achtergrond. Rond mijn 14^{de} begon ik de Europese modeltreinen saai te vinden en zocht toch

naar een andere tak, via enkele modelbouwzaken hier in de buurt kwam ik in contact met het Amerikaanse gebeuren in de schaal HO. Dit heb ik ook een aantal jaren gehad tot mijn 18^{de} denk ik. Na mijn 18^{de} heb ik een tijd geen treinen gehad tot in 2003.

In 2003 begon het toch weer erg te kriebelen. Je leest eens een blad en je trekt toch weer richting het Amerikaanse. Annechien en ik woonden inmiddels samen in een wat kleinere woning dan ik gewend was maar het is desalniettemin een prachtig appartement. Wij hadden een kamer "over" en ik dacht 'daar kan ik mooi weer beginnen met de modeltreinen'. Op het Internet eens gezocht en toen kwam ik het Amerikaans modelspoor tegen in de schaal N. Ik dacht dit is precies iets voor mij. Op marktplaats.nl vond ik een advertentie met een grote verzameling modeltreinen te koop. Wij daarheen na de beurs in 2004 in Leiden. Aan de praat geraakt in Hoofddorp en besloten dat ik alles over wilde nemen. Deze man heeft mij erg geholpen met alles en nu nog. Mijn voorkeur ligt bij de Union Pacific en de Southern Pacific.



Toevallig kwam ik op Internet PH&LF weer tegen en zodoende ben ik bij deze club verzeild geraakt. Ik hoop dat jullie een idee hebben van wie ik ben.

Vriendelijke groet en tot gauw,

Ivo Willemsen

BEZOEK AAN RIJSWIJK

Zondag 22 januari, buiten is het koud, binnen is het 19 graden. Zoals op het forum vermeld gaan er leden van de PHLF en bezoekers van het Amerikaans (model)spoorforum er een dagje op uit. We hebben afgesproken tussen 10:00u & 10:30u in de entreehal van de "evenementenhal Rijswijk". Daar aangekomen worden direct kortingsbonnen en materialen uit gewisseld door 9 man, 1 vrouw en 3 kids. Een lekkere grote groep dus. Eenmaal door de kaartcontrole even nagaan wie en waarheen iedereen wil gaan. Al gauw gaat men in kleinere groepjes verder.



Orkhavn, het Noorse smalspoorbaantje in Rijswijk.

Als eerste valt direct het Orkhavnbaantje op. Een baantje dat zeker gezien moet worden. Na hier enkele minuten te hebben gekeken lekker verder slenteren en op zoek naar Amerikaanse banen, waar er opvallend weinig van zijn helaas. (Iets waar wij als PHLF eens wat aan moeten doen.) Bij de NMRA-stand valt op dat er wel heel veel Conrail-karretjes staan. Sterker nog, er is iemand in Conrail-outfit. De man in Conrail blue is natuurlijk Gert Velthuizen die bijzonder enthousiast wordt bij het weerzien. Daar lekker even beppen over Amerikaanse spoorwegen.

Na diverse banen te hebben bekeken begint de koffie te roepen, vlug iedereen bij elkaar verzamelen of bellen en op naar het koffieteras. Stoelen en tafels worden aangerukt: dat krijg je als alles is berekend op groepjes niet groter dan 4 personen. Hier komen dan de DVD's van Erwin tevoorschijn die Coert ons heeft beloofd. Beiden zijn bekenden van het forum waarbij opgemerkt dat Erwin woont in de States!

Na een kwartier weer lekker verder struinen, zo ook nu over de tweedehands en nieuw materiaal stands. Hier koopt iedereen wel wat of heeft de intentie gehad dit te doen. Zo, dat is een mooie Duluth grainhopper, kom je thuis tot de ontdekking dat je hem niet hebt gekocht, balen dus ☹️ Daarnaast kom je dus geregeld mensen tegen waar je eerder mee op de dag had afgesproken. Zij verwijzen je dan weer naar stands met interessante materialen, zo kruis je dus de gehele beurs over en vraag je je aan het eind af; "heb ik wel alles gezien?"



Smalspoor in Wales, Bryn Goch

Langzaam begint het gevoel van vermoeidheid zich naar voren te drukken, gecombineerd met de gedachten alles te hebben gezien komt het voorstel om te vertrekken. Als iedereen die weg wil zich heeft verzameld komt het voorstel om nog wat te drinken in Hoofddorp. Dus op naar Hoofddorp om wat te drinken en de DVD van de PHLF 2005 te bekijken

Rob Draaisma

DE WEBPAGE TOP 21 ALLER TIJDEN

In navolging van alle popmuziek top-tigs aan het eind van ieder jaar hierbij wederom de PHLF webpagina top 21 aller tijden 2005 ☺️

| Webpagina per jaar | 2005 | Vershil | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|----------------------|------|---------|------|------|------|------|
| Amerikaans N-spoor | 1 | ■ | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Foto's modelbaan | 2 | ■ | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Ntrak modules | 3 | ■ | 3 | 4 | 4 | 3 |
| Foto's US Spoorwegen | 4 | ■ | 4 | 3 | 3 | - |
| Mifflin | 5 | ▲ | +3 | 8 | 9 | 7 |
| Meetings | 6 | ▼ | -1 | 5 | 5 | 6 |
| Tjark | 7 | ▼ | -1 | 6 | 8 | 9 |
| N projecten | 8 | ▲ | +1 | 9 | 10 | 11 |
| Timford | 9 | ▲ | +9 | 18 | - | - |
| NYC | 10 | ▼ | -3 | 7 | 6 | 5 |
| US Links | 11 | ▼ | -1 | 10 | 11 | 8 |
| oNtrak modules | 12 | ● | - | - | - | - |
| CN | 13 | ■ | - | 13 | 7 | 17 |
| UP | 14 | ■ | - | 14 | 16 | 13 |
| Cuyahoga | 15 | ▼ | -4 | 11 | 15 | 15 |
| Joey's diner | 16 | ● | - | - | - | - |
| Freek | 17 | ▼ | -1 | 16 | 17 | 14 |
| Turners Mine | 18 | ▲ | +3 | 21 | - | - |
| Pringle Grain | 19 | ▲ | +1 | 20 | - | - |
| Sleepy Hollow | 20 | ▼ | -8 | 12 | 12 | 10 |
| Barnsboro | 21 | ▼ | -6 | 15 | 13 | 18 |

- ▲ Stijger
- Blijft staan
- ▼ Zakker
- Nieuw binnen

Lars-Erik Sodenkamp



OLD TRACK: THE UGLY DUCK BL2

Laatst was er een kleine discussie over de EMD BL2. Het ging over of dit nu een mooie of lelijke loc is..... Conclusie van deze discussie was dat het een mooie lelijke loc is. Hoewel niet iedereen zich daarin kon vinden ;-). Aanleiding van de discussie is overigens een documentaire in het Railtheater Amsterdam die gepland staat op 27 april. Dit gaat over mooie en lelijke locomotieven en treinstellen in de Verenigde Staten en Canada. Het heet dan ook toepasselijk "The Beauty and the Beast".

Terug naar de BL2. Eigenlijk is het een heel opmerkelijke loc van EMD (Electro Motive Division). EMD had een enorm succes met de bekende F-units. Dit type locs was echter niet geschikt om mee te rangeren. Ze hebben geen ruimte voor de rangeerder om ergens te staan en het zicht naar achteren is slecht. Daarnaast had concurrent ALCO veel succes met zijn Road Switchers, die de genoemde nadelen niet heeft.



EMD ontwierp daarom op basis van de F3 (dezelfde motor, 567B, met 1500pk) een gestroomlijnde loc waarbij ook het zicht naar achteren toe goed was. Dit werd de BL1 waarbij de letters BL staan voor Branch Line. Een loc voor het lichte werk waarbij regelmatig ook gerangeerd kan worden.



Prototype BL1 van EMD

Eén van de eerste maatschappijen die wel brood in zag was de NKP. Zij wilde de loc inzetten voor lichte

passagierstreinen. Echter toen men realiseerde dat zij nog relatief nieuwe stoomlocs voor dit soort werk konden gebruiken werd de bestelling geannuleerd!



Een BL2 van WM nabij Joey's Diner

De BL1 was slechts een prototype en de serieproductie was dan ook van het iets aangepaste type BL2. Eén nadeel bleek deze loc nog steeds te hebben. Het was voor een rangeerder niet mogelijk om op de loc rond te lopen. Dit in tegenstelling tot de RS'en van ALCO. Gevolg is dat er uiteindelijk maar 58 BL2's zijn gebouwd in 1948-'49. Deze zijn besteld door de volgende spoorwegmaatschappijen met tussen haakjes het aantal; Monon (9), Chesapeake and Ohio (13), Boston and Maine (4), Missouri Pacific (8), Florida East Coast (6), Western Maryland (2), Chicago and Eastern Illinois (2, incl. de BL1), Rock Island (5), Bangor and Aroostook (8). Totaal is dat dus 57 en blijkbaar zijn er dus de laatste twee nooit verkocht. Van de BL2 zijn er relatief veel bewaard gebleven, namelijk 7 stuks. Ook binnen de PH&LF zijn er enkele aanwezig.

Het inzet gebied voor de BL2 bleef vaak beperkt tot lokaal verkeer. Slechts drie maatschappijen hadden de BL2 uitgerust met een verwarmingsketel voor het personenvervoer. Dit is te herkennen aan de uitlaat van de middenspijl.



Rock Island was daar één van. Hier werd de BL2 voornamelijk ingezet in het forensen verkeer vanuit



Chicago LaSalle Street station. Toch kwamen deze locs ook buiten de directe omgeving van Chicago. Vaak te midden van andere locs voor goederentreinen maar een enkele keer ook als trekkracht voor een passagierstrein. Rock Island heeft de BL2's uiteindelijk in mei-juni 1965 ingeruild bij EMD.

Geconcludeerd kan worden dat de BL2 niet het succes was waar EMD op gehoopt had. Men had er echter wel veel van geleerd en dat heeft zich dan vertaald in een echt succesnummer, namelijk de GP7. Maar dat is ander verhaal.....

Hans Sodenkamp

CANADIAN TRAINS (DEEL 2)

We hebben een tijdje in Sudbury doorgebracht. Niet alleen kijkend naar het maanlandschap als gevolg van de mijnbouwactiviteiten, maar we zijn ook bij de *Big Nickel* geweest, een enorm nagemaakte 10-cent munt



als symbool van de nikkeldelving in de regio (alhoewel gemaakt van roestvrij staal) en het erbij gevestigde mijnbouwmuseum

(maar dat was helaas gesloten) en hebben nog een tijdje doorgebracht bij het station. Aldaar een paar CP SD40-2's.

Na een tijdje was het weer tijd om dit desolate landschap (er waren inmiddels wel 16 miljoen boompjes geplant) te verlaten en verder te rijden.

Het einddoel voor de dag was Sault Ste. Marie. Deze plaats ligt aan de grens met de Verenigde Staten. Je kunt van hier de V.S. bereiken via een imposante hoge brug. Ernaast lag een wat minder imposante, maar niettemin indrukwekkend lange spoorbrug met een stuk of tien bogen. De brug zag er wat krakkemikkig uit. Hij dateerde dan ook van rond 1890, en leek weinig gebruikt te worden. Toch ontwaarden wij heel in de verte – in de V.S. – een licht. Dat moest een loc zijn. Wat en welke maatschappij bleef onbekend. Hoewel het al schemerde, leek het qua kleuren wel op een loc van DM&IR. Er zat echter maar weinig beweging in de loc, dus die hebben we maar niet meer afgewacht. Verder was er een hoogovenbedrijf en een sluisencomplex. Dit laatste leek mij nog wel aardig, omdat ik jaren geleden ooit aan de andere kant het schutten van ertsschepen had gezien. Het bleek echter dat de Canadese kant niet of nauwelijks meer gebruikt

werd, en tussen onze kant en de Amerikaanse sluisen, lag nog de stroomversnelling die hier Canada van de Verenigde Staten scheidt.



North Bay, Ontario

De volgende dag zou ons voeren door een van de minst bewoonde gebieden van onze tocht, want vreemd genoeg ligt er in de streek langs de Grote Meren weinig tot geen bebouwing. Landschappelijk was het echter erg fraai, en ook het weer was deze dag schitterend. Het eerste – en bijkans enige – plaatsje van enige omvang was na zo'n 200 kilometer rijden Wawa. Ik geloof dat er rond de 2.000 mensen woonden. Op spoorwegtechnisch terrein was er hier weinig; wel was er een waterval, althans dat stond op een bord, maar waar dat water nou viel? Bij die pseudo-waterval stonden wel enkele andere informatietafels, waaruit bleek dat deze streek ooit kolenmijnbouw van enige omvang had gehad. Dit was rond 1900. Het bleek dat die mijnbouw destijds reden was om lokaal een spoorwegmaatschappij op te richten, de Algoma Central. Grappig dat er van die mijnbouw niets meer over is, maar dat de daarmee ontstane spoorwegmaatschappij nog steeds in Noord-Amerika kan worden waargenomen.

Na weer zo'n 250 schitterende kilometers ontdekten we in de plaats Schreiber enkele spoorwegactiviteiten. Allereerst enkele spoorse museumzaken: een opgestelde lok CP S-3 (gebouwd door MLW in juli 1955 en tot 1994 in bedrijf geweest), een boxcar en een soort onderhouds-/verblijfwagon. Plots kwam er echter ook serieuzer werk in de vorm van een goederentrein met enkele CP SD40-2's. Er werd hier van personeel gewisseld. Daarna restten nog enkele honderden kilometers tot ons einddoel van die dag: Thunder Bay.

De volgende dag had ik een deel van de ochtend ingepland om Thunder Bay te bekijken. Op de heenweg door Canada was ik ook al door die plaats gereden. De regen viel toen echter met enorme bakken uit de hemel; reden om Thunder Bay dan maar op de



terugweg nader te bekijken. Door de stromende regen had ik wel al gezien dat er veel graansilo's en overslaginstallaties voor erts waren. Ook waren er flinke spoorwegemplacements in de stad. Altijd leuk voor enige inspiratie. Het leek enigszins op Duluth dat zo'n 300 kilometer zuidelijker ligt.

Helaas waren de weergoden ons ook dit maal niet goed gezind. Wederom regende het flink. Jammer. We zijn toch maar wat langs de haven en de graan- en ertsinstallaties gereden. Daarbij flink wat extreem grote 'Pringles Grains' tegen gekomen. Het zal voor onze grote roerganger niet bevorderlijk zijn voor zijn gezondheid om die na te maken. Qua locs zagen we hier voor het eerst in grote getale AC4400's. Dat zal waarschijnlijk wel te maken hebben met de zware graan- en ertstransporten vanuit het achterland naar de haven van Thunder Bay. Ook de lange rijen graanwagons duiden op dit soort vervoer. Kortom, jammer van het slechte weer, maar zeker een plaats om nog eens nader te bekijken.

De weg van Thunder Bay naar Winnipeg betekende weer honderden kilometers rijden zonder dat je door of langs plaatsen van enig belang kwam. Wel liep nu voor een deel een spoorlijn langs de weg, maar veel bewegend spoorverkeer kwamen we niet tegen. Wat wel opvallend was – overigens niet alleen hier maar ook elders – dat je regelmatig wagons in *the middle of nowhere* zag staan, en vaak, althans zo leek het, op het doorgaande spoor. Ook hier worden tijdens het rijden dus kennelijk wel eens wagons verloren (?). Wie heeft er nu weer eens niet de laatste wagon in de gaten gehouden???? En ook leek het er wel eens op dat ook de Canadese spoorwegen regelmatig 'storing' hadden als je weer eens – eveneens in *the middle of nowhere* – een stilstaande trein zag staan.



Tijdens het tanken in het plaatsje Ignace zag Lars-Erik, die even een stukje was gaan lopen om zijn nicotinepeil weer op niveau te krijgen, aan het eind van een straat weer wat treinen staan. Wij erheen gereden. Bleek ook dat Ignace enig belang had, ook hier weer voor het uitwisselen van personeel en voor het elkaar passeren van de treinen. Het meest opmerkelijke

materieel dat hier stond was een omgebouwde CP SD40-2 oftewel een SD40-2F. Van dit type SD40 is de cabine verbreed en vergroot ten opzichte van de SD40's zoals bij ons over de modules rijden, en is er geen looppad langs het motordeel van de loc. Dit deel is dus even breed als de cabine. De serie SD40-2F bestaat uit slechts 25 exemplaren. Verder kwamen hier weer enkele AC4400's voorbij.

Uiteindelijk werd na een lange rit aan het begin van de avond Winnipeg bereikt. Enkele tientallen kilometers vóór Winnipeg veranderde het landschap vrij plotseling en significant. Deed het landschap in Québec en Ontario grotendeels aan Scandinavië denken (heuvels, bossen en meertjes), hier in Manitoba werd het landschap opeens plat en open: de prairie. Het deel van Canada dat volgens mensen die ik onderweg sprak vreselijk saai zou zijn. Maar daarover meer in het volgende nummer van ons clubblad. (*wordt vervolgd*)

Peter Sodenkamp

VOOR EEN GOED DOEL

Voor degenen die mij (nog) niet kennen, mijn naam is Sandra en ben de echtgenote van Hans. Eén van de drie Sodenkampjes dus. Zo nu en dan laat ik mijn gezicht zien tijdens een beurs of bijeenkomst, gewoon omdat ik dat leuk vind of om de verrichtingen van de club te volgen. Graag zou ik jullie aandacht willen vragen voor het volgende

Aanleiding

Op 7 september 2002 is tijdens onze vakantie in Zwitserland onze zoon Jasper op drie en een halfjarige leeftijd vrij plotseling overleden aan acute leukemie. Het zal iedereen duidelijk zijn dat dit een heel tragische en emotionele gebeurtenis was. Daarbij was hij ook nog ons enig kind. Gelukkig hebben Hans en ik toch weer redelijk snel de draad van het gewone leven kunnen oppakken en werden we op 17 maart 2004 verblijd met de geboorte van onze dochter Eline.

Het goede doel

Enige tijd na het overlijden van Jasper kwam de grote roerganger (Lars-Erik dus) met het idee om iets te doen voor ernstig zieke kinderen. Het idee is om in een kinderziekenhuis te gaan staan met de bedoeling om de zieke kinderen een beetje afleiding te bezorgen en daarnaast een financiële bijdrage te leveren voor o.a. leukemie. Dit vonden ik en de anderen een goed idee en vervolgens heeft Lars-Erik gemaild met het VU-ziekenhuis in Amsterdam. Daar reageerde men enthousiast. Om Lars-Erik van z'n drukke



werkzaamheden te ontlasten heb ik deze taak overgenomen van hem. Ik op mijn beurt heb ook telefonisch contact gehad met een activiteitenbegeleidster om er verder over te praten. Door onder andere de zwangerschap van Eline is het op een laag pitje komen te staan.

Nu wil ik dit idee graag weer oppakken en verder uitwerken en ben daarom benieuwd wie in een dergelijke bijeenkomst interesse heeft. Er moet wel worden vermeld dat – als er besloten wordt iets dergelijks te organiseren – een doordeweekse dag de voorkeur heeft omdat dan begeleiding vanuit het ziekenhuis is. In het weekend werken de daarvoor verantwoordelijke mensen niet. Dan is het ook de bedoeling om het rijden over te laten, onder begeleiding, aan de kinderen. Ik heb van Hans begrepen dat je als speelelement eventueel de waybills kan inbrengen waardoor het een leuk spel wordt.

Nogmaals, we moeten nog alles met de VU regelen en bespreken maar eerst moet gepolst worden wie er dus interesse heeft. Daarom verzoek ik één ieder te mailen naar lpdx59@hetnet.nl om je belangstelling aan te geven zodat we binnenkort spijkers met koppen kunnen slaan.

Sandra Sodenkamp

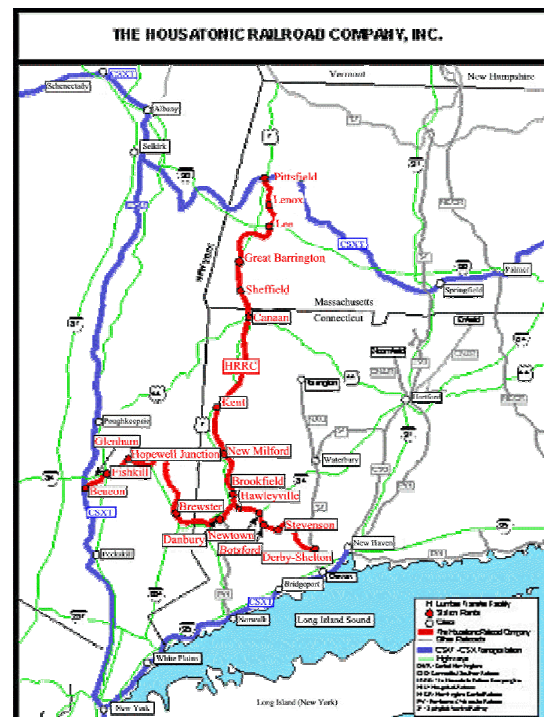
DE HOUSATONIC: TERUG VAN WEGGEWEEST

Meestal worden kleine maatschappijen overgenomen door hun grote buurman, en als die weer opgaat in een andere maatschappij, vervaagt de herinnering aan de eerste operator. Maar niet in Connecticut: daar zijn verschillende kleine maatschappijen die de namen dragen van oude voorgangers die destijds stuk voor stuk door de New Haven RR waren opgeslokt. Een daarvan is de Housatonic Railroad.

In 1836 werd de Housatonic opgericht om de concurrentie aan te gaan met het Erie Canal. Tussen Bridgeport (gelegen aan de Long Island Sound) en Massachusetts moest een spoorlijn komen die New York zou verbinden met noordelijke plaatsen als Albany. In 1845 werd de spoorlijn van de Western RR (een voorganger van de Boston & Albany) bereikt. Stoomschepen verzorgden de verbinding tussen Bridgeport en New York. Het doel van de Housatonic was hiermee min of meer bereikt: er konden goederen worden vervoerd van en naar New York via New England.

Helaas leverde de verbinding te weinig op om het gat tussen Bridgeport en New York met rails op te vullen. De New York & New Haven RR slaagde hier al in 1849 wel in en kon vervoerders dus een rechtstreekse verbinding met New York aanbieden. De concurrentie tussen beide maatschappijen werd hevig. In 1892 moest de Housatonic de strijd opgeven en werd het als de Berkshire Division een onderdeel van de New Haven.

Het traject zag zowel goederen- als reizigerstreinen. In de zomer en de winter reden er tevens verschillende vakantietreinen om inwoners van New York naar de Berkshire Hills te brengen. In 1925 trok de New Haven de bovenleiding door van Norwalk (gelegen aan de geëlectriceerde hoofdlijn van New Haven naar New York) naar Danbury, zodat forensentreinen in een keer Grand Central Terminal konden bereiken. Vanaf december 1946 verdwenen de stoomtreinen van het traject en werden deze vervangen door Alco RS2'en. De reizigersdienst op het dieselgedeelte van het traject kwam grotendeels in handen van RDC's. Toen de FL9 werd geïntroduceerd, was de locwisseling in Danbury niet meer nodig en werd de bovenleiding overbodig.



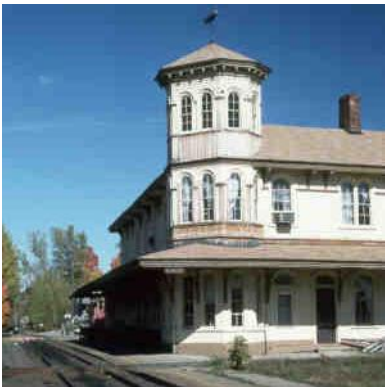
In de jaren 60 trad het verval in. Reizigerstreinen werden beperkt tot weekenden, en goederentreinen werden schaars. Toen in 1971 Amtrak van start ging, beëindigde Penn Central de reizigersdienst. De staat Connecticut kocht het traject ten zuiden van Danbury om forensentreinen te laten rijden en Conrail verzorgde



tot 1983 de treindienst. In dat jaar nam Metro-North de verbinding over en dit bedrijf rijdt tot op de dag van vandaag reizigerstreinen tussen Danbury en New York.

De goederendienst werd opgesplitst. In het zuiden reed Conrail tussen Danbury en Boardmans Bridge een lokale goederentrein. In het noorden werd gereden tussen Pittsfield (MA) en Canaan. Het gedeelte tussen Boardmans Bridge en Canaan lag er werkloos bij. In 1980 kocht de Boston & Maine het noordelijke gedeelte. Het ongebruikte deel van het traject ging over naar de staat Connecticut.

In 1984 startte John Hanlon onder de naam Housatonic Railroad een toeristentrein met als basis het historische station van Canaan. Dit station was ooit het hoofdkwartier van de oorspronkelijke Housatonic en lag in de 19^e eeuw op een kruising met de Central New England. De toeristentreinen reden zo'n 16 mijl naar het zuiden.



Het station van Canaan. Het historische gebouw brandde helaas in 2001 grotendeels af.

Langs het traject lag de fabriek Becton Dickinson en die gaf aan interesse te hebben in railvervoer. De Housatonic besloot toen om naast de toeristentrein ook goederentreinen te gaan rijden. Eerst werd de rest van het traject tussen Canaan en New Milford opgeknapt en in april 1989 reed de Housatonic zijn eerste goederentrein naar New Milford, waar de wagens met Conrail werden uitgewisseld. In 1991 kocht Hanlon het traject van Canaan naar Pittsfield, tot dan toe een zeltogend lijntje van spoorbedrijf Guilford (de opvolger van de Boston & Maine). Een jaar later nam hij het resterende gedeelte tot Danbury over van Conrail. Hierbij kreeg hij ook de oude lijn van Danbury richting het westen in handen (dit betreft een gedeelte van de voormalige NH-spoorlijn van en naar Maybrook, waar ooit uitwisseling van goederenwagens plaatsvond met onder andere de Erie), maar dit traject werd later verkocht aan Metro-North.

De toeristentreinen verdwenen in 1993 en de Housatonic concentreerde zich volledig op goederenvervoer. Over het gehele traject (ruim 160 mijl) rijden goederentreinen. In het noorden worden wagens uitgewisseld met CSX. In het zuiden heeft de Providence & Worcester trackage rights over een gedeelte van de Housatonic. Als trekkracht worden oudere locs als de GP35, GP38, GP9 en zelfs een RS3m gebruikt die zijn overgenomen van andere maatschappijen.



GP35 nummer 3601

Het beleid van de Housatonic is simpel: om goederen te vervoeren heb je bedrijven nodig. Met het aanbieden van goede locaties langs het spoor worden bedrijven binnengehaald en dus vervoer. Daarnaast startte de Housatonic zelf enkele bedrijven op: een houtoverslag van spoor naar vrachtwagen, een overslagpunt voor hoppers met plastics en meelproducten, en een bedrijf voor het vervoer van bouwafval. En deze strategie blijkt te werken.



Alco RS3m

Terwijl de New Haven is verdwenen en grote jongens als Conrail en – later – CSX het kleinschalige vervoer



hebben afgestoten, rijdt de huidige Housatonic 160 jaar na de oorspronkelijke Housatonic met succes treinen op dit traject. En het aardige is dat Atlas ook een model uitgeeft van een GP35. Idee voor een module?



De GP35 van Atlas

Mathieu Hamelers

NEW YORK CARFLOAT

Alle spoorwegmaatschappijen in het oosten wilde een verbinding met de haven van New York. De grootste haven van de Verenigde Staten sinds 1820. Doch het is geen gemakkelijke stad om een spoorlijn naar toe te bouwen omdat de stad doorkruist wordt door rivieren en inhammen. Gevolg is dat de meeste maatschappijen hun eindstations bouwde langs de Hudson rivier of de Upper New York Bay. Om in Manhattan te komen moest men overstappen op één van de vele veerboten.

Voor het goederenverkeer was en is er de carfloat. Dat het om grote hoeveelheden ging blijkt uit het feit dat in bijvoorbeeld 1937 dagelijks 5300 wagons (!) werden vervoerd over het water. Zelfs in de jaren zestig werden toch nog een 1600 wagons per dag vervoerd. Met het ontstaan van Conrail in 1976 is dit vervoer over water bijna verdwenen. Oorzaken zijn enerzijds het gebruik van containers en anderzijds gaat het vervoer per trein naar en van New England niet meer via New York.

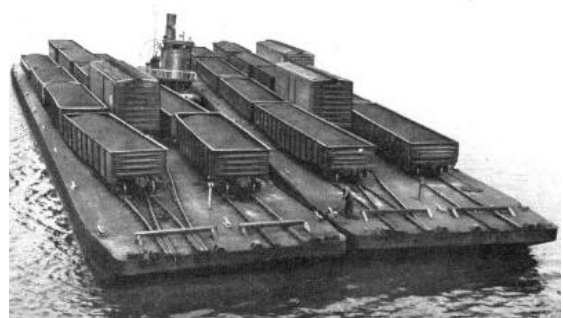


Greenville(NJ), voormalig PRR, met twee carfloats

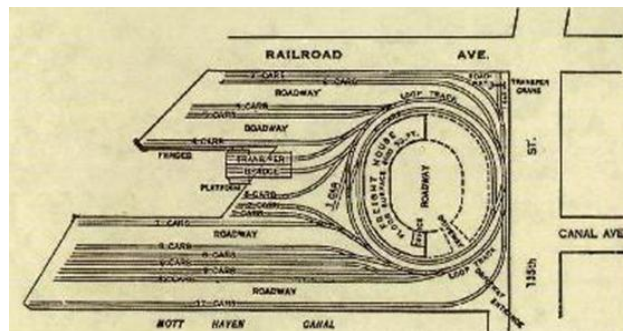
Een carfloat is een soort van dekschuit met een drietal sporen erop. De lengte is meestal 350ft waardoor er tot 21 wagons op kunnen. Deze dekschuiten zijn lastig

te vervoeren voor een sleepboot. Meestal nam de sleepboot aan beide zijde een dekschuit mee waarbij de dekschuiten vooraan bij elkaar kwamen.

De wagons worden door een brugconstructie die dekschuit op of afgereden. Deze brug moet daarbij wel kunnen meebewegen met de dekschuit omdat deze door het laden en getij in hoogte varieert t.o.v. het vaste land. De brugconstructie is dan ook opgehangen in een portaal (gantry) of aan één zijde drijvend gemaakt. Een ander aandachtspunt is natuurlijk het gelijkmatig beladen van de dekschuit.



Naast de driesporige dekschuiten was er ook een tweesporige variant met daartussen een soort verhoogd perron. Deze zogenaamde platform- of station float werd dan langs een schip gevaren waardoor de goederen direct van het schip op het perron de wagon ingeladen kon worden. Andersom kon natuurlijk ook ☺



Harlem Transfer Co

In New York waren op verschillende plaatsen kleine emplacementen die alleen via de carfloats verbinding hadden met het overige spoorwegnet. Het leuke van deze emplacementen is dat deze soms zo klein zijn dat ze gemakkelijk op één of twee modules passen. Daarover meer in het onderstaande verhaal.

Hans Sodenkamp



NEW YORK CARFLOAT IN MODEL

Het transportsysteem van de carfloats in de haven van New York is een aantrekkelijk thema voor modelbouw. Talloze voor modelbouwers interessante ingrediënten zijn hier samengevoegd tot één geheel: industrie, pakhuizen, langgerekte goederenemplacementen langs de rivier en de vele diverse spoorwegmaatschappijen die tot in de jaren 70 goederen afleverden en ophaalden, en op de achtergrond van dit alles de sky line van Manhattan. Na de Tweede Wereldoorlog trad het verval van de fabrieken en pakhuizen langs de Hudson in, veel goederenemplacementen werden verlaten en vervielen langzaam tot ruïnes. Niet leuk voor de liefhebber van spoorwegen en carfloats, maar wel een prachtige inspiratiebron voor modelbouwers.

Onetrak-module

Toen ik het van Hans geleende boek 'New York Harbor Railroads' las (inmiddels heb ik ook zelf een exemplaar in de kast staan), raakte ik meteen onder de indruk van dit transportmiddel en de omgeving waarin het opereerde. Naast de enorme emplacementen van grote maatschappijen als de PRR en EL, waren er ook kleine rangeerterreinen (zowel van de grote jongens als van particuliere overslagbedrijven) met slechts enkele sporen. Ze beschikten over een kleine stoom- of diesellocomotief en bezorgden de goederen via 'street running' bij de pakhuizen. Ideaal dus voor een module!

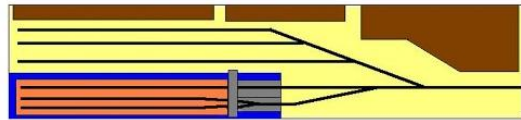


Carfloat in model, maar dan in HO-schaal

Ik heb gekozen voor de afmetingen van Onetrak. Op een module passen een carfloat, de brug met hijsinstallatie ('gantry'), toeleidingssporen en enkele gebouwen. In het echt waren carfloats tussen de 250 en 350 ft in lengte. Omgerekend naar N-schaal levert dat een carfloat op van 52 tot 73 centimeter lang. Ik kies voor de kortste variant en zal dus een carfloat van ongeveer 50 cm gaan bouwen, voldoende om vijf

boxcars van 40 ft achter elkaar te kunnen plaatsen. De breedte van de schuit was iets minder dan één 50 ft boxcar, omgerekend zo'n 9 cm.

De carfloat zal, net als in het echt, drie sporen bevatten. De halve wissel voor het linker- en het middenspoor - waarbij de andere helft van de wissel op de brug ligt - zal ik zeker niet gaan proberen na te bouwen. Deze wissel zal ik in zijn geheel op de brug plaatsen. De brug zelf krijgt een karakteristieke hijsinstallatie, bij voorkeur voorzien van de naam van de maatschappij in grote letters (zoals de Long Island RR en Lehigh Valley hadden). Op de kade komen uiteraard enkele opstelsporen en industriële gebouwen, zoals pakhuizen om goederen over te kunnen slaan.



Rangeerterrein

De module fungeert als een rangeerterrein. Een switcher brengt vanaf de hoofdlijn korte treinen naar het emplacementje. Eventuele wagens op de carfloat worden eerst weggehaald en geplaatst op een leeg opstelspoor of bij het pakhuis. Het rangeerwerk op de carfloat gebeurt op dezelfde manier als in het echt: de drie sporen worden in gedeeltes en om-en-om leeggehaald om kapseizen te voorkomen. De zojuist via het hoofdspoor aangebrachte wagens worden daarna op de carfloat gereden, waarbij ook weer rekening moet worden gehouden met een gelijkmatige belading van de schuit. De switcher neemt vervolgens de wagens van de opstelsporen mee om ze elders op de modelbaan af te leveren.

Rollend materieel

Als trekkracht fungeert een kleine, eenvoudige diesel. Vooral een wat ouder exemplaar dat elders is vervangen door een modernere loc, is uitermate geschikt om het werk in de haven te verrichten. Kijkend naar mijn eigen bescheiden verzameling rollend materieel zullen alleen de H16/44 van Fairbanks-Morse of de RS3 van Alco in aanmerking komen. Omdat locomotieven in principe niet op de carfloat zelf mochten komen vanwege hun gewicht, wordt er gebruik gemaakt van een 'idler car': een flat car die als 'tussenstuk' fungeert tussen de locomotief en de wagens op de carfloat. Als belading komt verder elk type wagon in aanmerking: coal hoppers en tank cars voor de lokale brandstoffenhandel, grain hoppers voor de brouwerij, en boxcars met allerlei type goederen voor de pakhuizen en schepen in de haven.

Mathieu Hamelers



DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een klein tipje op van deze schatkamer. Dit keer is het thema treinen in en rond New York City.



New York, Sunnyside Yard, Queens (Hans Sodenkamp)



Tunnelingang Grand Central Terminal, Manhattan (Hans Sodenkamp)



Long Island City yard (Hans Sodenkamp)

ONTSPORDE CUBAAN

Afgelopen zomer was ik op bezoek bij familie van mijn partner in Cuba. Uiteraard ben ik nieuwsgierig naar treinen buiten de USA en zeker naar treinen in Cuba, zelden zo een rotzooi van samenstelling gezien. Volgens mij wordt er niet gepland, geldt trouwens ook voor bussen! Op een zondag gingen we een dag naar het strand van Varadero (ongeveer 100km oostelijk van Havana).

Halverwege kom je langs een olieraffinaderij aan de baai van Matanzas (de baai van Piet Heijn en de zilverbloot), verder oninteressant, behalve dat er een spoor lag. Terwijl we langs dit spoor reden was ik een beetje teleurgesteld want.... dit lag er zo beroerd bij met rottende dwarsliggers en hele stukken met behoorlijke hobbels in de rail dat ik ervan uit moest gaan dat het om een verlaten stuk ging. (Onze afgedankte sporen zien er veel beter uit dan die in Matanzas)

Laat in de middag waren we weer op weg naar Havana toen ik van de andere kant van de baai een olietrein zag staan op het stuk rail dat ik net heb beschreven.



Dichterbij komende viel me al op dat de diesel flink leunde. En ja hoor hij was ontspoord op een plek die het niet makkelijk zou maken deze weer in de rails te krijgen. Of en hoe deze weer op spoor is gebracht weet ik niet, maar ik vermoed dat dat als gebruikelijk in Havana 'manjana' is gebeurd. Uiteraard heb ik de situatie wel even gefotografeerd.



[noot van de redactie: het betreft hier een EMD1#1160 die in 2000 door CN verkocht is aan de Cubaanse spoorwegen]

Robbert van Maurik

EASTBROOK, OHIO, PART I

Velen zullen de plaats Eastbrook in Ohio niet kennen. Er zijn veel andere kleine steden, of moet ik zeggen uitgedijde dorpen als Eastbrook in de VS. Ooit begonnen als een nederzetting bij de trek naar het westen en noorden van het nieuwe land groeide de plaats later uit naar een voor de omgeving belangrijk handels- en industriepunt. De plaatsnaam schijnt van een Nederlandse settler te komen die ooit in het Nederlandse dorp Oostbroek woonde. Je zal dan ook tevergeefs naar een riviertje zoeken waaraan de plaats zijn naam te danken heeft. Wel loopt de Huron river die in Lake Erie uitkomt langs Eastbrook.

Aangezien de plaats al vrij vroeg in de 19^e eeuw een handelspunt was konden de spoorwegbouwers eigenlijk niet om de plaats heen. De ontwikkelingen aan het eind van de 19^e en begin 20^e eeuw zorgden ervoor dat halverwege de jaren '50 Eastbrook als kruispunt gold voor de New York Central.

In Eastbrook kwamen twee lijnen elkaar tegen. De belangrijkste lijn was de NYC-lijn vanuit het oosten naar het westen Cleveland – Toledo/Detroit/Chicago, de andere lijn was van noord naar zuid Sandusky – Mansfield/Columbus. Hoewel veel verkeer naar Chicago via de lijn door Canada ging speelden de lijnen door Eastbrook tot halverwege de jaren '60 een belangrijke rol. Ten eerste ter ontlasting van de drukke kortere route door Canada maar ten tweede vooral ook omdat het goederen- en passagiersverkeer van de NYC

vanuit de streek onder Lake Erie via deze route samen kwam richting het westen.



De Mainstreet in Eastbrook jaren '30

Ohio is een van de meest geïndustrialiseerde staten van de Verenigde Staten. De industrie produceert vnl. transportmiddelen (ook onderdelen), plastics, machines, ijzer en staal, elektrische apparaten, rubber-, klei- en glasproducten, textiel en huishoudelijke apparaten, levensmiddelen en chemische producten. Toledo is het voornaamste centrum van glasindustrie in de Verenigde Staten, Akron behoort tot de belangrijkste centra voor rubberproductie ter wereld. De dienstverlenende sector neemt naast de industrie in Ohio een grote plaats in. De landbouw omvat de teelt van maïs, tarwe, haver, sojabonen, tabak, aardappelen, hooi en fruit; verder de teelt van rundvee, varkens, schapen en pluimvee. De belangrijkste delfstoffen zijn steenkool, aardgas, aardolie.



Een Freighthouse in Eastbrook jaren '60

Door de diversiteit aan producten is het spoorwegverkeer door Eastbrook divers en hebben zich veel bedrijven in Eastbrook gevestigd, zowel als tussenhandel als verwerkende industrieën. Zo komen er diverse treinen door Eastbrook, o.a. de gecombineerde reefer/stock car treinen vanuit Chicago naar New York, gemengde goederentreinen en de kolentreinen o.a. richting de kolenoverslaghaven in Sandusky.



Sandusky, Ohio. Coal docks. Loading coal into a lake freighter at the Penn. R.R. No. 3 dock. May 1943

Eastbrook in oNtrak modules

Gezien de geschiedenis en ligging van Eastbrook leent Eastbrook zich uitstekend om in modules nagebouwd te worden. De basis van Eastbrook zal uit 6 oNtrak modules bestaan, 4 van 91,5 bij 40 cm en 2 van 82 bij 40 cm.



Ik zal de modules even kort voorstellen.

Module 1: Mainstreet Yard



Maatvoering: 82 bij 40 cm. Vormt een boog met de mogelijkheid van het aansluiten van Ntrak modules.

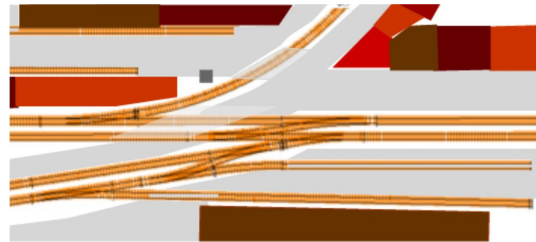
Kenmerken: Downtown Eastbrook met zuidkant van de Mainstreet Yard

Gebouwen:

- Downtown Eastbrook
- Mainstreet signal tower
- TBD ("to be decided") Company (2 maal)

Module 2: Eastbrook East entrance

Maatvoering 91,5 bij 40 cm. Kan naar het Oosten toe eventueel dubbelsporig worden voortgezet.



Kenmerken: Kruising Mainstreet met de Peterstreet bij de Oostkant van het emplacement van Eastbrook depot waar de noordelijke lijn aansluit op de oost - west hoofdlijn

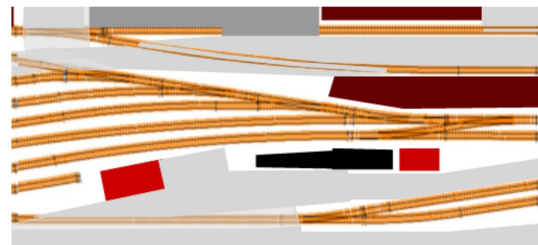
Gebouwen:

- Eastbrook freighthouse
- Downtown Eastbrook
- TBD ("to be decided") Company (3 maal)

Module 3: Eastbrook depot

Maatvoering: 91,5 bij 40 cm.

Kenmerken: De oostkant van Peterstreet Yard en Eastbrook depot. Tussen het depot en de Mainstreet Tower staat een herinnering aan de stoomtijd van de NYC.



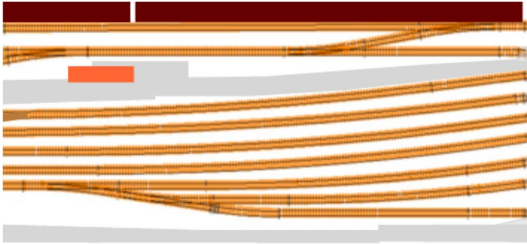
Gebouwen:

- Eastbrook depot
- Eastbrook signal tower
- Boulderman & Sons
- TBD ("to be decided") Company
- Steam Era Memorial

Module 4: Peterstreet Yard

Maatvoering: 91,5 bij 40 cm.

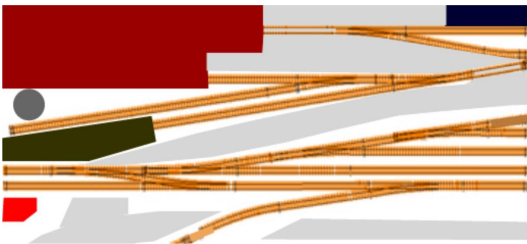
Kenmerken: The 3 yard sporen en sporen 1, 2 en 3 van Eastbrook depot met bovenin Vanasch Fish Cannery.

**Gebouwen:**

- Diner
- TBD ("to be decided") Company (2 maal)

Module 5: Eastbrook West entrance

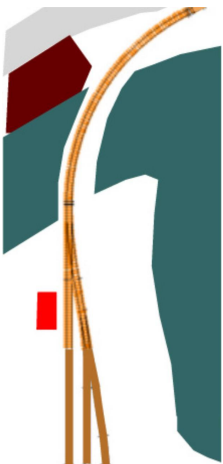
Maatvoering: 91,5 bij 40 cm. Naar het Oosten is eventueel dubbelspoor aan te sluiten.



Kenmerken: De westkant van het emplacement in Eastbrook met de aftakking naar het zuiden van de hoofdlijn. Het autoverkeer kruist hier de sporen ongelijkvloers mede omdat de weg iets verder op lager langs de Huron River loopt.

Gebouwen:

- Peterstreet Signal tower
- TBD ("to be decided") Company (3 maal)

Module 6: Eastbrook Huron River Yard

Maatvoering: 82 bij 40 cm. Vormt een boog met de mogelijkheid van het aansluiten van Ntrak modules.

Kenmerken: De lijn naar het zuiden passeert vlak na het verlaten van het depot in Eastbrook de Huron River. Vlak na de brug begint Huron River Yard.

Gebouwen:

- Huron River Signal tower

- TBD ("to be decided") Company
- De komende nieuwsbrieven zal ik een up-date geven van de verdere ontwikkelingen en de tussenstand qua bouw. Aangezien het een behoorlijk project is trek ik voor de gehele bouw (vooral detaillering) minimaal drie jaar uit.

To be continued.....

Lars-Erik Sodenkamp

ROBERTS STARCAFÉ

Het is zaterdagavond vier februari, Lars is reeds binnen. Er wordt gebeld en ja, daar is Rob. Binnen no-time hebben beide heren iedere een boek uit mijn bescheiden collectie spoorboeken in hun handen. Niet veel later komt Martien binnen. We verzamelen om te carpoolen. We gaan namelijk vanavond naar de bijkomst bij Robert. Begin dit jaar had hij geopperd om een avond te organiseren met de gebroeders Starmans (<http://www.n-stars.com/>). Deze broers geven dan een clinic over het onderhoud van modelspoor motoren en decoders. Dit idee is dan ook enthousiast ontvangen.

Het is half acht en omdat het een klein half uurtje rijden is vertrekken we. Via de A10 zuid slaan we bij de RAI af. We moeten meteen denken aan het vorige bezoek. Toen moesten we Mathieu ophalen onder het spoorviaduct alsof het een drugrunner betreft die ons de nieuwe lading komt overhandigen. Het gemijmer wordt plots onderbroken door Lars: "Hé hier was toch een rotonde....?" Zouden Johannes en Mathieu dan niet hopeloos verdwalen, opzoek naar een rotonde die niet meer bestaat. Al spoedig mogen we van Lars zijn voertuig verlaten en weet zelf de auto redelijk dicht voor de deur te parkeren. Hé, dat is auto van Johannes die daar staat! Zijn ze mooi op tijd. De parkeermeter blijkt zonder kosten al een bonnetje te geven. Helaas dat is maar tot tien uur. "Ik moet tot twaalf uur een bonnetje hebben maar dat stomme ding accepteert mijn muntjes niet" zegt Lars. Toch lukt het even later om het juiste bonnetje eruit te krijgen en dat even snel achter het voorruit te "parkeren"

Na het aanbellen gaat de deur al snel open en volgt een steile klim naar boven. Twee verdiepingen verder worden we begroet door Robert. Even de jas uit in het zijkamertje. Gloep, wat een Amerikaanse spoorweg materieel staat hier uitgesteld. Ik ontwaar de California Zephyr, Super Chief een GG-1, een set Milwaukee C-liners, wat smalspoor materieel en nog heel veel meer..... Zo nu naar de woonkamer waar het al gezellig druk is. De gebroeders Starmans, Marc &



Hans, zie ik als eerste, dan zie ik ook Johannes, Mathieu en Frank rond de tafel zitten. Terwijl ik dit tafereel aanschouw rijdt een gestroomlijnde NYC J3 zijn rondjes over het proefbaantje.



In tweede instantie zie ik een ontlede H16-44 frame. Het blijkt dat de lipjes niet goed contact maken. In een ogenblik is het probleem opgelost en draait deze loc soepel zijn rondjes. Dan begint Hans met zijn uitleg over het smeren van dit soort kleine motoren. Ik zal hier in de volgende nieuwsbrief op terugkomen. Ondertussen wordt de koffie ingeschonken en geconsumeerd. Dan wordt een gevoelig onderwerp aangesneden, de New Haven RDC voorzien van decoder. Het blijkt dat het inbouwen niet zo eenvoudig is. Mathieu vertelt dat het "stomme ding" rare bokkensprongen maakt of helemaal niet rijdt. Gevolg, de RDC wordt op het spoor gezet en wat blijkt..... hij rijdt! Weliswaar nog niet helemaal vlekkeloos maar beter dan hij ooit in Utrecht heeft gedaan. Na wat fine tuning is het RDC probleem verschrompeld. "It's a kind of magic".

Wie wil er nog wat koffie? Na nog een ronde koffie tijd voor iets anders. Robert verontschuldigt zich dat hij slechts één blik bier heeft. Daarin tegen zijn er wel 36 flessen wijn ☺ en natuurlijk frisdrank. Tijd voor wat uitleg over digitaal rijden en vooral programmeren. Ik neem het kladblok van Mathieu over en neem plaats tussen de gebroeders om vooral niets te missen van wat zij te vertellen hebben. De CV-waardes vliegen om mijn oren. Met wat doorvragen en navragen begin ik het te begrijpen. Zo hoor ik dat de CV29 het belangrijkste van het stel is. Hoe dat allemaal precies zit leg ik in een volgende nieuwsbrief wel uit. Nu nog snel alles op papier zetten voor dat het rode vocht mijn geestelijke vermogens beginnen te verminderen. Ondertussen legt Robert



het tafereel vast. Het lijkt wel een stamtafel in een café. Roberts starcafé!

Ondertussen laat Marc nog een foto van zijn ontworpen modelbaan, schaal 1:1, in Dijon zien. Het is een stukje hogesnelheidslijn die door deze Franse plaats komt te lopen. De tijd gaat ongemerkt verder. "Hé waar zijn Robert, Johannes en Martien gebleven"? O, ja, die zijn op bezoek bij Roberts modeltreinen walhalla. Als de heren terug in de woonkamer zijn valt het op dat Johannes en Martien nog stil zijn van het bezoek aan de zolder.

Op de achtergrond draait ondertussen een video over Santa fe. Terloops zie ik wat opname van de Cajonpass. Altijd boeiend om te zien. Dan komt ook Hillegom aanbod. Een mooie gelegenheid voor de broers Starmans om hun rollend materieel te tonen. Een gelegenheid waar dan ook door hen zeer waarschijnlijk gebruik van gemaakt gaat worden op 25 en 26 maart. Robert toont een wisselaandrijving van "Aspen". Deze is vergelijkbaar met die van Tortoise alleen een stuk goedkoper. Namelijk zo'n €9,- i.p.v. €16,- en zijn o.a. te bestellen bij "Conrad". Op het forum is de vraag gesteld of er ook "Longhorns" in model te krijgen zijn. Het blijkt dat Musketminiatures (www.musketminiatures.com) deze in schaal 1:160 maakt!

Ondertussen stopt Johannes de "PH&LF 2005" DVD in de speler. Kan mooi even Hillegom van vorig jaar getoond worden. Het is al bijna twaalf uur als Frank en de gebroeders weg gaan. Het is dan namelijk nog mogelijk om met OV thuis te komen. Onder het genot van nog een wijntje en chips wordt tijdens het praten de verdere DVD bewonderd. Het blijkt dan al half twee te zijn als de tv een zwart scherm toont. Misschien ook voor ons tijd om te gaan. Alleen zit Lars, onze chauffeur, natuurlijk nog op zijn bekende praatstoel. Hij is tenslotte niet voor niets voorzitter. Er wordt nog wat nagepraat. Pas rond twee uur vertrekken we. Dankzij de escort service van Lars ben ik al om half drie thuis maar ik begrijp dat Johannes pas om vijf uur de voordeur achter zich dicht trekt. De gezamenlijke conclusie is; een bijzonder geslaagde avond die vraagt om herhaling.

Hans Sodenkamp



PH & LF NTRAK GUIDELINES

Naast de algemene N-trak normen kent de PH & LF en Ntrak Europe nog een aantal eigen normen:

- Standaard kleur blauw achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrond plaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- Standaard kleur zijkanten modules: IG D-052 ("grachtengroen")

THE CABOOSE

Zo, we zijn alweer bijna aan het eind van deze Nieuwsbrieffrein. Het was wederom leuk om samen met Mathieu deze trein samen te stellen. Terwijl ik dit schrijf zijn wij alweer begonnen met het rangeren van de volgende trein om te voorkomen dat het wel erg lang rustig blijft op de PH&LF-lijn ;-). Er zaten weer veel verschillende wagons in deze trein. Zoals die nieuwe CXS-wagon. Ik hoop dat die wagon vaker verschijnt. Dan het vervolg van het Canadese avontuur van Peter & Lars. Als verrassing ook een wagon van Robbert over zijn Cubaanse avontuur met een Canadees tintje. Dat Canadese tintje zal in het volgende nummer wel wat te lezen zijn. Ik zag in het voorbij gaan ook nog twee

wagons die wat met die over carfloats gingen. Ben erg benieuwd hoe je dat vond zo'n opzet.....

Nu zal je wel denken, die Hans is lekker de nieuwsbrief dunnetjes aan het overdoen. Nou, nee, ik ga niet alles hier herhalen maar ik wil wel speciale aandacht vragen voor het idee om iets te doen voor zieke kinderen in het VU. Als je daaraan mee wilt doen laat het dan weten en mail!! Dan kunnen we concrete afspraken maken en aan dit mooie idee, zeker ook in het kader van ons jubileum, verwerkelijken. Ik denk dat het uiteindelijk heel veel plezier en voldoening zal geven.

Zoals ik al schreef, de voor bereiding voor de volgende nieuwsbrief is al gestart. Het thema van die nieuwsbrief zal gaan over de explosieve ontwikkeling rond de oNtrak binnen onze club. Bij de start van de PH&LF was de oNtrak totaal niet in beeld. Toch sloop het idee al vrij spoedig en geleidelijk naar binnen. Nu vijf jaar later zijn er volgens mij evenveel, of misschien wel meer, oNtrak modules dan Ntrak modules. Daar moeten heel wat boeiende verhalen bij zitten denk ik. Schroom daarom niet, maar schrijf iets over iets over je oNtrak idee, module, voorval of iets wat daarmee van doen heeft. Ik hoop dan ook dat er weer meer "wagons" komen van verschillende schrijvers, uh, ik bedoel maatschappijen komen. Dat maakt namelijk de Nieuwsbrief mede zo boeiend.

Hans Sodenkamp

