



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 11 Nummer 39, december 2011

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Rondjes rijden in Lochem	1
Bouwplannen van Lars	3
De PCC-car, een 'Amerikaanse tram' in Den Haag	3
Contributie 2012	8
Bouwplannen van Peter	8
Bouwplannen van Theo	9
Vernieuwde website PH&LF	9
Bouwplannen van Hans	9
New Eastbrook	10
Wie doet wat?	11
De PH&LF-fotogalerij	13
Bouwplannen van Mathieu	13
The Timetable	14
PH&LF Guidelines	14
The caboose	14



THE DEPOT

Het jaar 2011 zit er inmiddels op. Als je dan zo terugkijkt valt op dat de

PH&LF in 2011 aan minder beurzen heeft deelgenomen: Hillegom, Lochem en Eurospoor. Deze laatste is dan wel meteen het hoogtepunt van het jaar met de grootste PH&LF-baan ooit. Toch blijkt dat we daarbij een grens hebben bereikt. Het vergt veel van de organisator en van de deelnemers, zeker als je alle (drie-en-halve) dagen meedoet. Eigenlijk is dat iets te veel van het goede.

Wat heeft 2011 de PH&LF opgeleverd? In ieder geval is de club yard, Jasper Yard, inmiddels op volle lengte gebracht, met dank aan vooral Rob Draaisma. Ook zijn de nodige nieuwe modules gebouwd waarbij de nieuwe module Lunetta River, gebouwd door Mathieu voor Lochem, bewijst dat al heel snel iets leuks is te bouwen. Op materieelgebied waren er diverse aankopen te bewonderen zoals de befaamde Genesis Amtrak diesel. Zelf waren mijn aankopen dit jaar bescheiden te noemen. Tot slot heeft 2011 weer veel filmmateriaal opgeleverd dat is samengevat in een uur non-stop spoorplezier op DVD. Ben daarom erg benieuwd wat 2012 allemaal gaat opleveren.

Hans Sodenkamp

RONDJES RIJDEN IN LOCHEM

Nee, de titel slaat niet op Lochem zelf. Alhoewel je dat misschien wel zou kunnen verwachten: vorig jaar heeft namelijk menig PH&LF-lid eerst een flink aantal rondjes door de Lochemse binnenstad gereden voordat hij de St. Gudulakerk eindelijk kon vinden. Niet dat het centrum van Lochem nou zo groot is, maar dankzij een verkeerscirculatieplan à la Utrecht is het bijna onmogelijk om met je auto ergens in de binnenstad te kunnen komen. Doelloos rondjes rijden is dus het gevolg. Maar nee, dit keer wisten de leden - Hans, Tjark, Ferry, Martien en ik - dat ze gewoon dwars door het voetgangersgebied moesten rijden, dus iedereen was snel ter plaatse.

Waar doelt de titel dan wel op? Simpel: we hadden eindelijk weer eens een ronde, gesloten modulebaan! Meestal tonen we een end-to-end-baan waarbij je steeds met je loc moet omlopen om weer terug te kunnen rijden. Dit keer hadden we echter een perfecte ronde baan. Voordeel: je kunt de trein lekker zijn rondjes laten rijden terwijl je zelf staat te kletsen met bezoekers, even een broodje eet, of rustig wat rangeert op een van de modules. De show gaat door, het publiek heeft wat te zien, en dat is wel zo prettig!



Onze modulebaan stond rondom een zuil.

De baan was relatief klein. Met circa 3x3 meter en zeer beperkte inhaalmogelijkheden was de treindienst niet erg uitgebreid. Aan één trein hadden we in principe wel genoeg. Vaak reden er twee treinen, zodat de machinisten een beetje moesten opletten dat er geen kop-staartbotsing zou plaatsvinden. Dat is dus niet altijd goed gegaan.....



De beurshal was natuurlijk weer geweldig. Wanneer sta je nou met je modules in een middeleeuwse kerk, tussen eeuwenoude zuilen versierd met fresco's? Nee, daar kunnen de saaie hallen van Rail en Eurospoor niet aan tippen!

Qua bezoekers viel het me op dat ze geïnteresseerd waren. Dat is op andere kleine beurzen vaak wel anders: daar komen vooral dagjesmensen zonder enige binding met die kleine treintjes, en de opmerkingen 'is dat Minitrix', 'is dat smalspoor' en 'goh, dat is wel errug klein hoor' zijn dan ook meestal niet van de lucht. Zo niet in Lochem: veel liefhebbers van N-schaal, dus mensen die weten waar ze naar staan te kijken.



De B&O doet het station van Northland aan.

Ook dit jaar sliepen we in een grote stacaravan even buiten Lochem. Gelukkig dat er verder geen campinggasten waren, want dankzij allerlei medicinale kruidendrankjes (voor de kenners: Paerlskruut, Juttertje, en Lochemse Hooiplukker) was de PH&LF-crew nogal rumoerig! Het werd beide avonden dan ook vrij laat, hetgeen 's ochtends goed te zien was aan de gelaatsuitdrukkingen van de leden.....



's Avonds hadden we nog praatjes...

Onze modulebaan kende ook weer enkele nieuwe bakken: Ferry had zijn verlenging van Dairy County meegenomen, Tjark toonde een fabriekscomplex, Hans had een nieuw gebouwtje 'gescratchbuilt', en ik had mijn nieuwe minimodule 'Lunetta River' meegebracht. En op de baan reed ook allerlei nieuw spul rond: een

Amtrak E8 (Kato), een forensentrein van GO Transit mét geluid (Athearn), en een korte B&O-reizigerstrein (Concor). Tevens had ik mijn 2-8-0 van New Haven (Bachmann) tevoorschijn gehaald, een locje dat zelden is ingezet maar in Lochem zijn goede rijkwaliteiten kon tonen.



Een CB&Q Jeep op de brug van Lunetta River.

Tot slot wil ik natuurlijk nog de W&S vermelden, onze oosterse 'zusterclub' van Wim en Susan, die ook dit jaar weer acte de presence gaf. Twee banen met eenzelfde thema, maar toch elk met een eigen sfeer. En niet te vergeten: er was weer Drentse worst :-)

Conclusie: net als vorig jaar was Lochem ook dit keer weer een geweldig evenement! We hebben genoten van dit weekend en hopen uiteraard volgend jaar weer terug te mogen komen.

Mathieu Hamelers

CHICAGO TERMINAL RAILROAD

De Chicago Terminal Railroad is een "Switching and terminal railroad". Het net omvat drie verschillende delen in de stad Chicago en omgeving en bedient verschillende bedrijven. De Chicago Terminal Railroad sluit op North Avenue en Elk Grove aan op de Union Pacific en via Bensenville op de Canadian Pacific.



De Chicago Terminal Railroad SW8 baant zich een weg op Goose Island (27 december 2007)

Het oudste deel was oorspronkelijk een onderdeel van de Chicago & Evanston Railroad wat vervolgens onderdeel werd van de Milwaukee Road. Het noordelijkste deel van deze lijn is inmiddels de Red line metrolijn van CTA (Chicago Transit Authority) geworden. De Chicago Terminal Railroad zelf is nog een jong bedrijf en is gestart op 2 januari 2007. Begonnen werd op de voormalige Chicago & Evanston Railroad lijn en daarom ook C&E line genoemd. De belangrijkste klanten zijn te vinden op Goose Island.



De SW8 heeft twee wagons aan de haak op Goose Island en vertrekt in Noordelijke richting op de C&E lijn (27 december 2007)

Geleidelijk aan zijn er twee andere delen toegevoegd. Eerst de Elk Grove lijn, in april 2007 overgenomen van Union Pacific, welke het Centex Industrial Park bedient. Daarna werd de Bensenville lijn van Canadian Pacific overgenomen die het Bensenville Industrial Park bedient. De Elk Grove en Bensenville lijnen bedienen het zogenaamde Elk Grove Village Industrial Park. Dit "Industrial Park" grenst aan de drukke luchthaven O'Hare en omvat tientallen klanten.



De GP10 van Chicago Terminal Railroad kruist Lunt Avenue in Elk Grove Village (19 januari 2010)

De vloot bestaat uit een SW8, een SW1500 en een GP-10 en zijn voorzien van een kastanjebruine outfit met gele letters. De locs worden gehuurd van het bedrijf Independent Locomotive Service, ILS.

Hans Sodenkamp

BOUWPLANNEN VAN LARS

Ik heb realistische plannen die in 2012 gehaald kunnen worden en daarnaast realistische plannen die als bonus voor 2012 gelden maar waarschijnlijk nog in 2013 terugkomen. Het voor mij haalbare plan is het van scenery voorzien van de New Eastbrook Ntrak-Light modules (zie daarvoor elders in deze nieuwsbrief). Tot de bonusplannen voor 2012 horen een extra module bij en een aanpassing van één van de Meesville-modules. Door deze aanvulling en wijziging komt er een extra industriële aansluiting in Meesville. Daarnaast hebben Hans en ik het plan voor een nieuwe Cuyahoga-hoekmodule en wie weet lukt het in 2012 ook om daar aan te gaan bouwen. Dus plannen genoeg waarvan zelfs een deel gehaald kan worden.

Lars Sodenkamp

DE PCC-CAR, EEN 'AMERIKAANSE TRAM' IN DEN HAAG

De meeste PHLF'ers weten het intussen wel, mijn voorliefde voor trams. Want ik ben al op zeer jeugdige leeftijd geïnfecteerd met het 'tramvirus' dat later zich uitgebreid met een treinvariant. Als opgroeiend ventje in Den Haag staat mijn allereerste tramritje door de stad mij nog helder op het netvlies. Aan de hand van oom Frans, mocht ik 'met de tram mee'. Ik vond het fascinerend. Het kraken en schudden van de tram, een



oud bakje dat spoedig uit het straatbeeld zou verdwijnen, de rinkelende bel als er een kruispunt werd genaderd, echt onvergetelijk en ik denk nog vaak aan mijn eerste tramritje terug.



'Wat heeft dit met US transportation te maken?' hoor ik u denken. Lees rustig door het wordt verderop glashelder!

Goed, continue as they say. De tijd staat niet stil, ook niet voor 'the good old HTM' en de twee-assige trams waren aan vervanging toe. De techniek verouderde en het publiek vroeg om meer comfort. Autobezit stond nog in haar kinderschoenen en doordat de Hagenaars veelvuldig gebruik maakten van het openbaar vervoer besloot de directie van de HTM om hoog in te zetten. In plaats van de traditionele fabrieken te benaderen met een verzoek tot het bouwen van een nieuw rijtuig, verlegde men de blik over de Atlantisch oceaan. Naar de *streetcars* die daar rondreden, de Brill-liners en de PCC-cars. Het werd de PCC-car. Laat me u dus meenemen op een tocht op zevenmijlslaarzen door de PCC-historie die de link tussen Den Haag en Amerika is. En waarmee ik de bekende brug geslagen heb tussen tram en USA.

Net als vele andere trambedrijven had de HTM in de Tweede Wereldoorlog veel te lijden gehad. De boys, gestuurd door die mallotige Oostenrijker met die borstelsnor, veroorzaakten een kaalslag in zowat alle grote steden en wat er overbleef na de oorlog verkeerde in erbarmelijke staat door overbelasting en gebrekkig onderhoud. De HTM plaatste, om afgeschreven materieel te vervangen, bij het Nederlandse Werkspoor een bestelling van 16 nieuwe vierassige trammotorwagens, genummerd 201 tot 216. Deze trams waren echter nog erg traditioneel ingedeeld en kregen de bijnaam 'Zwitsers', vanwege de uit dat land afkomstige elektro-pneumatische

installatie. Een groot succes waren deze bakken niet en de HTM zag af van verdere aankopen. Zoals gezegd, de voormalige beleidsbepalers van de HTM zagen meer in het PCC-concept.

De eerste PCC dateert uit 1949, en werd in juli van dat jaar afgeleverd aan de HTM. De benaming "PCC" staat voor Presidents Conference Committee Car. Tot en met 1975 werden er 234 trams van het type PCC in dienst gesteld door de HTM en in 1993 kwam er een eind aan de PCC. Deze gezichtsbepalende trams verdwenen daarmee uit het straatbeeld en hun plaats werd ingenomen door materieel GTL-8, een gelede tram.

Ik dwaal af, back to the PCC. Niet alleen de tram was bijzonder, ook de naam ervan heeft een eigen verhaal. *Conference* in de naam slaat op de grote conferentie die alle directeuren van de major public transportation companies in 1929 hadden belegd om de toekomst van het openbaar vervoer te bespreken. Gezocht werd naar een antwoord op de groei van de auto-industrie. Men zocht een gedurd vervoermiddel met het comfort van een auto en dat werd uiteindelijk de PCC die de strijd won van de Brill-liner, een tram die sterk op de PCC leek, maar toch als minder doeltreffend werd gezien. Ook qua techniek was de PCC beter dan z'n concurrent. Aanvankelijk was de PCC-car een groot succes: vele steden zoals Baltimore, San Francisco, Pittsburgh, Chicago, schaften dit staaltje van techniek aan en de toekomst werd met vertrouwen tegemoet gezien.



PCC in Chicago

Toch bleek het een ongelijke strijd. De opmars van de automobiel was ingezet en was niet meer te stoppen. De grootscheepse modernisering kwam te laat en veel Amerikaanse trambedrijven hebben het niet gered. De PCC's werden door bussen vervangen en de nog relatief jonge PCC-cars noodgedwongen verkocht. Een aantal kon men slijten aan Mexico-Stad en Toronto. De 'bakken' waren echter te breed en te log voor vervoer in Europese steden en belandden vrijwel allemaal op sloofterreinen. Alleen voor de draaistellen en elektrische installaties vond men een koper, veelal de Europese markt. De PCC is dan ook niet zozeer



aansprekend geweest door zijn uitstraling en vormgeving, maar door de techniek en z'n veer- en rijcomfort. De draaistellen, elektrische installatie en de voetbediening waren vooruitstrevend. Zeker dankzij de accelerator - die in de plaats kwam van de klassieke schakelwals - kon de PCC-car uitstekend meekomen in het verkeer. De ruime toepassing van rubber in de draaistellen en wielen zorgde voor een soepele en bijna geruisloze gang. Verreweg de meeste PCC-rijtuigen worden door pedalen bediend, hoewel ook handbediening voorkomt.



De Brill Liner, concurrent van de PCC

Serie 1001-1002

De eerste PCC-car uit 1949 werd door constructiebedrijf La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, het latere La Brugeoise et Nivelles in Brugge gebouwd. De bak, nummer 199 gedoopt, werd al spoedig vernummerd in 1001. En in december 1949 werd de tweede PCC, 1002, afgeleverd; in dienst genomen in januari 1950. Beide trams waren geassembleerd uit bouwpakketten die in de Verenigde Staten waren geproduceerd en identiek waren aan een serie PCC's voor Detroit. Ze behoorden tot het model 'Postwar PCC 1945' met een elektrische installatie aan boord van de wagens uit Pittsburgh. Ze werden aan de door de HTM gestelde eisen aangepast; ze werden eenvoudigweg smaller en korter gemaakt. Beide wagens waren - evenals alle volgende Haagse PCC's - eenrichtingsvoertuigen en konden alleen worden ingezet op trajecten die een keerlus of keerdriehoek hadden.



Opvallend aan de eerste PCC's waren de vele kleine zijruitjes met daarboven zogenaamde *standee windows* (kleine bovenraampjes voor de staande passagiers). Hierdoor kwamen deze Haagse PCC's erg Amerikaans over. Verder bezaten ze een voorinstap en achteruitstap, terwijl een middenuitstap ontbrak. Achterin de trams was een plaatsje gereserveerd voor een conducteur. Later verdween deze conducteurzitplaats, omdat de HTM overging op het *eenmanwagen-principe*. De 1001 en 1002 hadden soepele geveerde draaistellen van het type 'B3'. Begin jaren '70 waren de 1001 en 1002 door de afwijkende deurindeling zorgenkindjes geworden. Het ontbreken van een middenuitstap bemoeilijkte de doorstroming van reizigers. Ze werden dan ook nog sporadisch ingezet, maar konden nog niet gemist worden. In 1974-75 werden zij door de HTM zelf grondig gerenoveerd. Uiterlijk werden zij gelijk gemaakt aan de nieuwe 1300-serie, maar ze behielden hun smallere wagenbak, zoals de 1100-serie. Door het aanbrengen van *Scharfenbergkoppelingen* en *stuurstroomverbindingen* konden ze voortaan ook in treinschakeling, met elkaar of met een 1100 of 1300 (in dat laatste geval alleen als tweede wagen).

Serie 1001-1002, een uitstapje naar Amsterdam

Het zal mijn waarde neef Andre -ras-Amsterdammer en eveneens besmet met een lichtere vorm van het *tramvirus* - goed doen dat Hagenaars wel degelijk hun medemens helpen, zelfs Amsterdammers, want in 1989 werden er een tweetal PCC's naar Amsterdam - ja, ja, naar het in het 'Haagje' niet erg populaire O20!- gestuurd om de trambestuurders aldaar vertrouwd te laten raken met pedaalbediening voor de door het OV in die stad bestelde 11G en 12G gelede trams. In 1990 keerden beide PCC's gelukkig terug in de veilige moederschoot van de HTM :) Ze reden hier nog 2 jaar rond om eind 1992 uit dienst te worden genomen. Van de eerste serie PCC's is niets meer over, buiten de kop van de tram. De rest werd gesloopt. Deze kop is te zien in het Haagse openbaar vervoermuseum.



Serie 1003-1024

Er werd in 1952 een tweede serie PCC's gebouwd, eveneens door de fabriek in Brugge, in opdracht van de HTM. De elektrische installatie kwam echter van ACEC. Ook de 1003-1024 waren nog voorzien van *standee windows*, maar zij hadden een voorinstap en een middenuitstap, waardoor ze meer overeenkwamen met het Amerikaanse standaardtype PCC-car dan de 1001 en 1002. Verder waren de 1003-1024 iets korter dan de 1001-1002 door het ontbreken van de dubbele achterdeuren. Ook deze PCC's waren soepel geveerd. Door de zachte deining van de 'B3'-draaistellen werkten ze echter misselijkheid in de hand. Daarom werden de draaistellen wat stugger afgeveerd door diagonale veren aan te brengen. Begin jaren '60 verloren de wagens 1003-1024, net als de 1001 en 1002, de groene strepen op de voor- en achterkant waarop reizigers konden zien dat zij met eenmanwagens te maken hadden. De 1003-1024 kregen rond 1970 op het front een "groene V" zoals bij de latere 1100 en 1200-ers.



In de periode 1969-1972 werd de serie 1003-1024 gerenoveerd. De *standee windows* werden vergroot en aan de deurzijde van schuifruitjes voorzien. De nu overbodig geworden rammelende raammechanieken konden hierdoor verdwijnen. Het raam naast de bestuurderscabine werd veranderd en deze PCC-cars kregen aan de achterzijde nieuwe rem- en sluitlichten.

Serie 1101-1200

Ook deze serie trams kwamen uit België, net als de latere series 1200, 1300 en 2100. De PCC-cars hadden de nummers 1101-1200 en hadden een Europees uiterlijk, veel meer dan de 1001-1002 en 1003-1024. Dit was voornamelijk te danken aan de grote zijruiten. Verder hadden ze een dubbele voorinstap, een dubbele middenuitstap en een enkelvoudige achteruitstap om de doorstroming van

reizigers te bevorderen. Nieuw was dat de 1100'en automatische koppelingen bezaten. Hierdoor was het mogelijk om in treinschakeling met maximaal drie gekoppelde PCC's te rijden. In de praktijk is dit echter nooit voorgekomen, twee gekoppelde PCC-cars was het maximum.



De draaistellen van de 1101-1196 behoorden tot een nieuw type dat de Belgische constructeur BN had ontwikkeld op basis van het door veel Amerikaanse trambedrijven gebruikte 'BL2'-draaistel, (*ik hoor nu een redacteur zich verslikken*). Al gauw na de indienststelling van de eerste 1100'en werden er haarscheurtjes in de draaistellen geconstateerd. Hierdoor werd er een afnamestop ingesteld. De 1170 was de laatste 1100 die in 1957 in dienst werd gesteld. Na aanpak van de problemen, waarbij alle draaistellen moesten worden vervangen, werden in 1958 de nog resterende 1100'en afgeleverd en in dienst gesteld. De 1197-1200 hadden geen normale PCC-trucks, maar Duwag-draaistellen met één AEG-motor per draaistel, die beide assen aandreef. Hierdoor stonden ze ook wat "hoger op hun poten". Het koppelen met een 1100 met normale PCC-draaistellen gaf hierdoor in de praktijk nog wel eens problemen, ook al waren de elektrische installaties verder identiek met die van de 1101-1196. De 1192 kreeg in de jaren '60 aan de instapzijde een rechtopstaande filmkast. De reden hiervoor was om het lijnnummer beter zichtbaar te laten zijn voor de reizigers. De rechtopstaande filmkast leek erg op een periscoop, zodat de 1192 onder hobbyisten al gauw de bijnaam *Duikboot* kreeg. In de jaren zeventig werd deze aanpassing weer ongedaan gemaakt.

**Serie 1201-1240**

In 1963 wederom een nieuwe PCC-serie in gebruik genomen. De nieuwe PCC-cars hadden de nummers 1201-1240. Ze leken veel op de 1100'en, behoudens het feit dat ze wat breder waren en ramen hadden die in rubber gevat waren. Verder hadden de 1200'en TL-verlichting in het interieur. Voor de draaistellen werd teruggerepen op een verbeterde versie van het 'B3'-type van de serie 1000.

Vanaf begin '65 werden de 1200's ingezet op de lijnen van Den Haag naar Delft en Voorburg Station. Ze vervingen hiermee de "Buitenlijners" uit de jaren '20. Speciaal voor de Delftse lijn kregen de 1201-1225 eind 1965 een elektrische claxon. Deze was weliswaar niet verplicht voor de diensten op interlokale tramlijnen, maar wel wenselijk in verband met een aantal gevaarlijke uitritten langs de Delftweg in de gemeente Rijswijk.



De 1200-serie was aan het begin van de jaren '80 aan renovatie toe, maar de kosten waren vrij hoog. De HTM besloot de 1200-serie voortijdig af te voeren. Onderdelen van deze PCC-cars, zoals draaistellen en motoren, werden nog gewisseld met draaistellen en motoren van de 1300'en en 2100'en, want die laatste draaistellen en motoren van de 1300'en en 2100'en zouden worden gebruikt voor de bouw van de GTL's uit de 3000-serie.

Serie 1301 tot en met serie 2130

De 1300-serie werd in 1971 afgeleverd. Door uitbreiding van het tramnet bestelde HTM deze serie PCC-cars. Aan het einde van dat jaar waren de 1301-1335 in dienst gesteld. Een jaar later volgde de 1336, in 1973 de 1337, 1338 en de 1339 en in 1974 de 1340. De 1300'en waren gebaseerd op de 1200'en uit 1962 en hadden ook 'B3'-draaistellen. Het grootste verschil was dat de 1300'en in het OV-geel waren

afgeleverd en geschikt waren voor gebruik als *zelfbedieningswagens*. De bestuurderscabine kon afgesloten worden. Verder bezaten ze rem- en sluitlichten onder het achterraam en hadden ze rode skai-leren bankjes. De 1336-1340 waren voorzien van een zogenaamde thyristor-installatie in plaats van een conventionele PCC-accelerator, die de energie die vrijkwam bij het remmen terugvoerde naar de bovenleiding.

In 1974 en 75 werd een serie van 30 gemotoriseerde aanhangrijtuigen afgeleverd om dienst te doen achter de 1300'en. Deze gemotoriseerde aanhangwagens kregen de nummers 2101-2130. De kop van deze wagens, die slechts een hulpstuurstand had, was gelijk aan de achterzijde, behoudens het feit dat de rem- en sluitlichten ontbraken. In 1983 kregen de 1300'en en 2100'en de motoren en draaistellen van 1100'en en 1200'en. In de jaren '80 werden de 1300+2100-combinaties veelvuldig doelwit van vandalisme doordat er in de gemotoriseerde aanhangwagens geen personeelslid aanwezig was. De HTM zocht naar oplossingen om dit tegen te gaan. Aanvankelijk werd er een plan gelanceerd om 40 1300'en met 30 2100'en te verenigen, zodat 35 dubbelgelede PCC's zouden ontstaan. Uiteindelijk is dit plan niet doorgegaan en werden zij vervangen door een nabestelling van dertig GTL8-rijtuigen.



Vanaf 1984 kwam een deel van de 2100'en buiten dienst te staan op het buitenterrein van remise Zichtenburg. Omstreeks die tijd gingen ook de eerste 1300'en buiten dienst. Dit betrof vooral enkele trams van de PCC-thyristorserie, 1336 en 1338. De laatste werd na een aanrijding al in 1986 gesloopt.

De rijtuigen gaven storingsmonteurs soms wat problemen wegens de (zoemende) buitenissige installatie, die eigenlijk géén PCC-kenmerken meer bevatte, maar overigens waren het PCC's. Ze werden



ook als zodanig gekoppeld en met voetbediening gereden. Eind 1988 werden deze "thyristorwagens", behoudens de 1337, voor sloop afgevoerd. Ook de eerste "normale 1300'en" (zoals de 1305 en 1322) kwamen vanaf het eind van de jaren '80 na aanrijdingschade buiten dienst te staan. In juni 1993 reden de laatste PCC's in de dienstregelingen mee. Een aantal ervan werden omgebouwd tot werkwagens en de rest ging toch richting sloop.

Na de officiële uitdienstneming van de PCC's werd er in 1999 toch nog een beroep op de museumtrams gedaan bij te springen in de dienstuitvoering. Door een groot aantal ontsporingen en aanrijdingen waren er te weinig GTL's rijvaardig en werden enkele museum-PCC's ingezet. De 1165 viel de eer te beurt echt de laatste PCC te zijn geweest die in de 20e eeuw op het Haagse tramnet in de normale dienst reed.

Tot slot

De PCC is niet meer, althans, niet meer 'live' te zien in en rond het Haagse. Net als het merendeel van de prachtige oude trams die ons land rijk was. Verdreven door het modern materieel, de 'rijdende sigarendozen' zoals een vriend van mij, Martin van Manen, ze spottend pleegt te noemen. Het zijn inderdaad geen toonbeelden van schoonheid, deze uit zeer veel glas opgebouwde en in de windtunnel ontwikkelde hedendaagse trams. Martin, opgegroeid met 'De blauwe', een prachtige donkerblauw geschilderde tram die Leiden en omgeving onveilig maakte, gruwte van het nieuw OV-materieel en denkt vaak terug aan de ongetwijfeld mooie momenten aan boord van deze prachtige tram. Hij twijfelde dan ook geen moment toen ik hem uitnodigde om als introducé mee te gaan afgelopen mei. Om in elk geval in het Haags Openbaar Vervoermuseum nog een keer de sfeer van 'vroeger' op te snuiven.



En wij dan? Krijgt een PHLF'er dan nooit de mogelijkheid om een PCC van dichtbij te bewonderen? Natuurlijk wel! Wil je een PCC van dichtbij zien, doe dan

net als Wiki en Thieu, bejubel de BL-2 als mooiste ontwerp qua locomotief en ik ben overstag. Ik neem je dan mee als introducé in 2012, tijdens de jaarlijkse open dag van de Haagse tramstichting speciaal voor donateurs. Ik wacht intussen af :)

Rob, a.k.a. 'The dude' Spitters

(Met dank aan het Haags Openbaar Vervoermuseum)

CONTRIBUTIE 2012

And now something completely different: de jaarlijkse oproep om de contributie voor het komende modelspoorjaar over te maken.

Het bedrag is ook nu weer € 15 en het rekeningnummer is ook nog steeds hetzelfde:

1755318 t.n.v. M. Hamelers
o.v.v. Contributie 2012

Alvast dank!

Mathieu Hamelers

BOUWPLANNEN VAN PETER

Na de tips die ik tijdens de klusdag ontving, ben ik bezig de modules om de bouwen. Het open systeem was erg onhandig (te veel piepschuim vullingen). Er komt nu een platte plaat op met daar weer op een Pennsylvania-heuvellandschap met heeeel veel bomen.

Peter van Zetten



BOUWPLANNEN VAN THEO

Ik heb nog geen moduleplannen. Eerst maar wat materiaal binnen hebben, dan kan ik in ieder geval met eigen spul rijden.

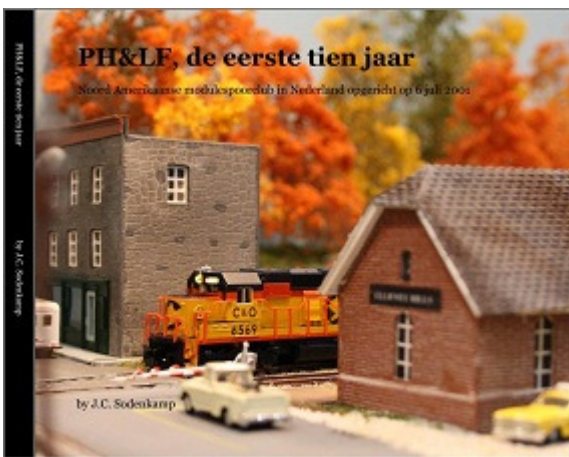
Ook moet eerst mijn baan op zolder wat verder klaar zijn, zodat ik daar ook wat meer kan rijden. Inderdaad, ook met wat Amerikaans spul: Union Pacific, Wabash, Amtrak en Norfolk & Western. Dit is natuurlijk wel HO.

Als ik zo ver ben, dan heb ik misschien tijd om een module te bouwen.

Theo Baak

Advertentie

Nieuw: "PH&LF, de eerste tien jaar"



Het boek is te bestellen op:

<http://www.blurb.com/bookstore/detail/2453372>

VERNIEUWDE WEBSITE PH&LF

Zoals wellicht al bekend en/of gezien, is de website van de PH&LF begin december vernieuwd. Een aantal pagina's dient nog verder van tekst te worden voorzien door de PH&LF-leden maar de structuur staat.

Waarom is de site vernieuwd? De huidige site dateert van 2006 en werd niet tot matig onderhouden door mij. De PH&LF is door de jaren heen qua leden gegroeid en gewijzigd. Ook het aantal modules wijzigt regelmatig. Er komen modules bij en er verdwijnen

modules. Daardoor was de voorgaande opzet te omslachtig geworden met voor iedere module een eigen pagina. Nu wordt er alleen een onderscheid gemaakt in oNtrak, twiNtrak en Ntrak (light) modules.

Een andere belangrijke en terechte reden was dat sommige leden zich afvroegen wanneer ik weer eens aan de site ging werken zodat e.e.a. weer up-to-date zou zijn. Dit gaf mij het laatste zetje om er weer lekker mee aan de slag te gaan.

Net als de voorgaande site zijn de volgende ingrediënten voor de nieuwe site belangrijk:

- Makkelijker te onderhouden.
- Overzichtelijker.
- Qua foto's meer kwaliteit dan kwantiteit.
- In verschillende beeldschermresoluties goed te bekijken.

Belangrijk bij een makkelijk onderhoud is dat de individuele leden zelf zorgen voor de input over de eigen modules. De input bestaat dan uit een beschrijving in het Nederlands (in het Engels is een pré) en een drietal mooie foto's per module.



Indien je als PH&LF-lid ook zelf een pagina over jouw modules hebt, ontvang ik graag de url van deze pagina zodat ik deze binnen de PH&LF site kan linken.

Ik hoop dat een ieder zich kan vinden in de nieuwe site en zie uit naar alle nieuwe modules die hier weer op gepresenteerd kunnen worden.....

www.phlfr.com

Lars-Erik Sodenkamp

BOUWPLANNEN VAN HANS

Wat zijn mijn bouwplannen binnen de PH&LF voor 2012? In eerste instantie zal ik mij richten op het voltooiën van de derde en laatste module van Jasperburg. Het betreft vooral enkele



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

industriegebouwen. In het verlengde daarvan wil ik ook beginnen met de oNtrak-module waarover het afbuigende spoor verder loopt. Dit is een gedeeltelijke hoekmodule die ik maken. Mogelijk dat deze ook autonoom is te gebruiken als hoekmodule wat wel prettig is gezien de behoefte aan dit soort modules. Hoewel het thema nog niet helemaal vast ligt lijkt voor mij de tunnel onder het kleine Bellow Falls de inspiratiebron.



Tot slot staat ook nog de start van de hoekmodule Barnesboro gepland. Oudere PH&LF'ers kennen de Barnesboro Ntrak-hoekmodule. Deze module had als bijzonderheid de kolenmijn Barney & Fred waarbij de kolenwagons gevuld konden worden. Dit laatste zal ook nu weer mogelijk worden als de nieuwe twintrak-hoekmodule Barnesboro gereed is.



Hans Sodenkamp

NEW EASTBROOK

Een project dat al sinds begin 2007 in de maak is en tot op heden erg weinig opschoot wordt in 2012 weer van stal gehaald: New Eastbrook. De doelstelling is om de moduleset, die uit drie NtrakLight-modules bestaat, eind 2012 af te hebben.

Eerst een stukje geschiedenis: New Eastbrook is de opvolger van, jawel, Eastbrook, een klassieke Ntrak-module die samen met de Miffiinmodule van mijn broer Hans een set vormde. Deze modules behoorden in 2001 tot de eerste modules van de PH&LF. Na een aantal jaren meege draaid te hebben op diverse beurzen en andere evenementen, o.a. Euromodellbau in Dortmund in 2003, de GermanTrak Jamboree 2003 in Merzig Duitsland en Rail 2003 en 2004 in Leiden, en diverse meetings in de school in Hoofddorp, werd de module Eastbrook in 2006 gesloopt. De belangrijkste reden was dat ik de Ntrak-afmeting van 120 cm bij 61 cm te moeilijk handelbaar vond en dat het qua opslag ook lastiger was.



Ntrak-module Eastbrook

Samen met Hans heb ik toen besloten om een nieuwe set te maken die tevens bij Hans thuis als semi-vaste modelbaan kan dienen. Het deel van Hans is Kingstreet Curve en New Jasperburg geworden en mijn deel wordt dus New Eastbrook. Wel hebben wij besloten om de modules zo te maken dat deze in een klassieke Ntrakbaan in te passen zijn, dus drie doorgaande sporen die los van elkaar gevoed kunnen worden zodat de rode, gele en blauwe lijn analoog los van elkaar bediend kunnen worden. Gezien het kleinere formaat per module - 91,5 cm bij 45 cm - hebben wij het Ntrak-Light gedoopt. De modulebouw is begin 2007 gestart waarbij het eerste optreden in Hillegom 2007 en later op de GermanTrak Jamboree 2007 was. Daarna is er nog een optreden geweest in Hillegom in 2011. Dit waren nog de modules met



alleen de sporen en hier en daar een nog niet afgebouwd gebouw.



Ntrak-Light New Eastbrook Hillegom 2007

Op de New Eastbrook-modules komen twee gebouwen terug die ook op de oude Ntrakmodule stonden: Barry's Freighthouse en de meubelfabriek Boulderman & Sons. Daarnaast was ik in 2007 gestart met een nieuw groot fabrieksgebouw dat gekitbashed is uit twee Walthers Powerstation bouwpakketten. Na de Eurospoor 2010-dip ben ik begin 2011 na vier jaar zonder bouwactiviteiten voor New Eastbrook eindelijk gestart met de bouw van nieuwe panden. Dit zijn halfreliëf gebouwen die op de achtergrond komen en deze zijn gebaseerd op diverse fraaie bedrijven aan het spoor in Duluth waarvan ik prachtige foto's tegen kwam op een site waarvan melding werd gemaakt op het USA (model)spoorforum.



Aantal van de nieuwe gebouwen

De opstart van het verder afmaken van de modules is afgelopen klusdag, zaterdag 26 november in Nieuw-Vennep, gestart met een tegengestelde actie: het verwijderen van de rails van één van de modules. Afgelopen maand is het sporenplan enigszins aangepast en tevens worden de koude overgangen tussen de modules aangepakt zodat er een aantal optisch niet fraaie hobbels uit worden gehaald. Daarom worden (bijna) alle rails op de drie modules waaruit New Eastbrook bestaat opnieuw gelegd. Bij het ontwerp is overigens ook rekening gehouden met de sporenloop voor de thuisbaan bij Hans.

Vanuit België is er 4 mm kurk binnengekomen wat ik onder de hoofdsporen ga leggen ter vervanging van de nu deels gebruikte Gamma/Praxis roze/blauwe styrofoam platen. Kurk heeft toch meer de voorkeur gezien de sterkere ondergrond. Tussen het opnieuw leggen van de rails hoop ik diverse gebouwen af te maken en ook nieuwe gebouwen te maken zodat bij een volgende grote beurs in 2013 de modules daar aangekleed en al kunnen verschijnen.

Lars-Erik Sodenkamp

WIE DOET WAT?

Als je leest over Noord-Amerikaanse spoorwegen kom je termen tegen zoals "dispatcher", "hostler" en "yard drill". Elke handeling op het spoor wordt uitgevoerd door mensen met specifieke taken. Taken op de modelspoorbaan zijn meestal beperkt tot de "engineer", "fireman", "brakeman" en "conductor". In de hedendaagse spoorwegen bestaat de **train crew** (treinbemanning) uit een **engineer** (machinist), **conductor** (verantwoordelijke voor de trein) en een **brakeman** (assistent van de conductor). In het stoomtijdperk had je ook nog de **fireman** (stoker) en

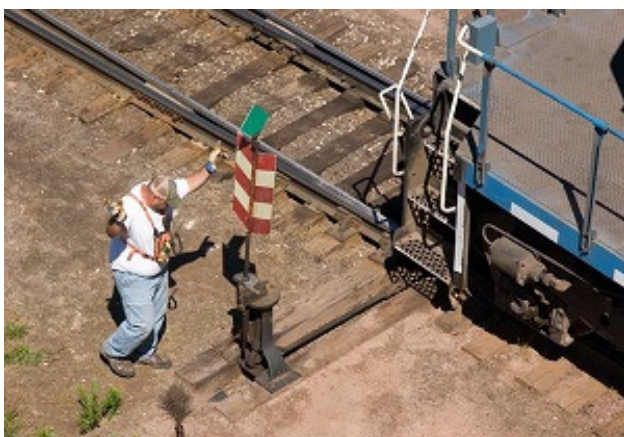


minstens twee brakemen. De **head brakeman** reed mee op de locomotief en de **flagman**, of **rear brakeman**, reed in de caboose met de conductor.



Yardmaster

Indien je modelbaan een short line betreft dan kun je met het bovenstaande volstaan. Rijden er meerdere (goederen)treinen op de baan dan komen die meestal van een yard. Is de yard voldoende groot voor een eigen rangeerlocomotief dan zal deze loc een **yard drill** (een engineer, conductor en brakeman) hebben. De **yardmaster** geeft aanwijzingen aan de yard drill en is verantwoordelijk voor het samenstellen van de treinen. De **switchman** assisteert de yardmaster op grotere yard. Kleinere yards hebben mogelijk een **freight agent** in plaats van een yardmaster.



Switchman

Om de locomotieven gereed te maken is een **hostler**

noodzakelijk. Deze zorgt dat de locomotief van de engine facility naar de yard gaat en omgekeerd. De **power desk** of **roundhouse foreman** zorgen dat de juiste locomotieven toegewezen worden.

Dispatchers regelen het spoorwegverkeer op de hoofdlijn. In het stoomtijdperk gaven dispatchers aanwijzingen aan **towerman** op zogenaamde interlockings (seinhuis) en **block operators** op stations. Tegenwoordig communiceren dispatchers direct met de treinbemanning.



Hostler

Trainmasters zijn verantwoordelijk voor het treinbedrijf, inclusief het toezicht op de dispatchers, yardmasters en treinbemanning. De **rules examiner** zorgt dat iedereen de voorschriften kent binnen het spoorwegbedrijf.

De **superintendent** is verantwoordelijk voor een spoorwegdivisie. Grotere spoorwegmaatschappijen hebben verschillende superintendents die aangestuurd worden door de **general superintendent**.

De vraag is nu wie welke rol op zich neemt bij de eerst komende beurs..... ☺

Hans Sodenkamp



DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van hun modules, hun modelbaan thuis als van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer een kleine terugblik op 2011.



De nieuwe gebouwen voor New Eastbrook.



De dit jaar veelvuldig gespotte Alco DL190 van New Haven op nieuwe module in actie in Lochem.



Jasper Yard wordt druk gebruikt op Eurospoor

BOUWPLANNEN VAN MATHIEU

In 2011 ging ik er netto zo'n 1 meter module op achteruit: het nieuwe modulebakje Lunetta River is 61cm lang maar door het afbreken van East Tuckerville (70cm) en North Bridgeport (91,5cm) heb ik in totaal minder strekkende meters aan modules overgehouden. Dat roept om nieuwe bakken!

Midwest

Al jaren heb ik het plan om meer te gaan doen met de Midwest. East Tuckerville was slechts een kleine poging om deze streek uit te beelden, en de afmetingen van het bakje hadden vooral 'handzaamheid' ten doel: het bakje moest destijds immers makkelijk mee kunnen in trein en bus. Nu ik een auto heb, is de afmeting van een module minder van belang, maar omwille van de tilbaarheid wil ik toch blijven werken met relatief kleine modules.

Lunetta River sloot hier dan ook mooi op aan: een riviertje uit de Midwest op een bakje van slechts 1x2 ft. Ik wil in 2012 dit concept verder uitbreiden met drie modules met een lengte van ook weer 1x2 ft per stuk. Op die manier krijg ik toch 2,40 meter rijlengte zonder mijn onderrug onnodig te hoeven belasten!

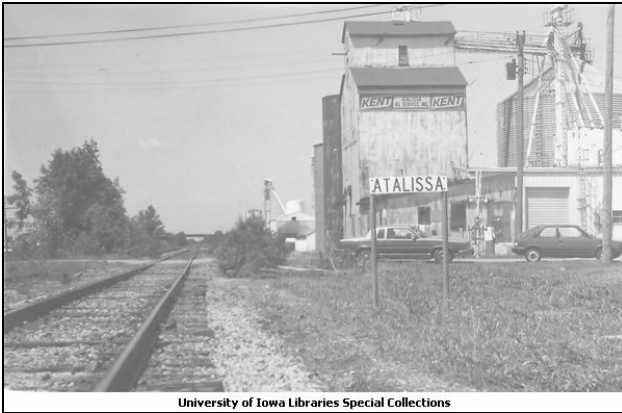
Seventies

Op Google Earth heb ik al aardig wat inspiratie opgedaan: typische Midwest-stadjes langs een spoorlijn, voorzien van een (al dan niet inmiddels afgebroken) depot en grain elevator.



Leve Google Earth! Zie hier een Midweststadje met een Business District langs het spoor, en een grain elevator.

Ik probeer de jaren 70 aan te houden als tijdperk zodat het depot er vervallen, afgebladderd en met planken dichtgetimmerd uit komt te zien. De grain elevator heb ik al: het scratchbuilt exemplaar van East Tuckerville zal er een nieuw plekje krijgen. En de treinen? Die zijn uiteraard van de eveneens vervallen en afgebladderde Rock Island.



University of Iowa Libraries Special Collections

Atalissa, Iowa.

Verdere bouwplannen? Geen idee. Maar ik heb tig ideeën, dus daar zal het niet aan liggen!

Mathieu Hamelers

THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Rail 2012, 24 t/m 26 februari.
- Hillegom, eind maart.
- Lochem, september.

PH&LF GUIDELINES

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

- Standaardkleur achtergrondplaat: Q7.15.76, onder andere verkrijgbaar bij de Karwei. Ook wel bekend 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 oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule 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 oNtrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

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

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

THE CABOOSE

Deze nieuwsbrief stond eigenlijk ingepland voor oktober. Hm. Dat hebben we dus niet echt gehaald. Maar gelukkig is-ie nog wel gereed vóór 2012! Dat is



mooi, want dan hebben we in 2011 toch nog vier exemplaren kunnen uitbrengen.

Een terugkerend probleem is toch wel de aanlevering van artikeltjes. Het meeste materiaal wordt namelijk aangeleverd door slechts vier leden. Ook in deze nieuwsbrief zul je niet meer dan deze vier auteurs tellen. Wij zijn natuurlijk blij dat zij zo veel schrijven, maar het zou wel leuk zijn als anderen ook eens een stukje insturen. Hoe meer we binnenkrijgen, hoe sneller we een nieuwsbrief kunnen uitbrengen! Laat dat een mooi voornemen voor 2012 zijn, OK?

Ik wil iedereen alvast een goed 2012 wensen. We zien elkaar weer op een beurs, knutselavond of klusdag!

Mathieu Hamelers