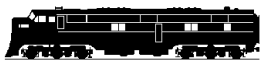
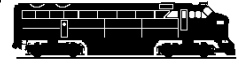




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 30, December 2009

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Amerikanen in Nederland, uh, Suriname	1
The Platform	3
RDC met Boxcar	4
Union Pacific "Double Diesel" Locomotieven	5
Chessie System	7
De PH&LF-fotogalerij	8
CSX Transportation	9
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
Message from the Treasurer	11
The caboose	11

THE DEPOT



Zes nieuwsbrieven in één jaar: een hele prestatie! En als bovenstaande telling klopt, dan is het ook de 30^e uitgave van de nieuwsbrief. Ook iets om trots op te zijn!

Ooit is Lars begonnen met deze nieuwsbrief: in 2002 schreef en verstuurd hij het eerste exemplaar, geprint en gekopieerd bij zijn toenmalige werkgever, en per post bij de leden thuisbezorgd.

Enkele jaren geleden namen Hans en ik de redactie van de nieuwsbrief over. Om kosten te drukken verschijnt de nieuwsbrief sindsdien niet meer op papier, maar alleen nog digitaal. Dit heeft overigens – naast een financiële besparing – nog een ander groot voordeel: als iemand interesse heeft in onze nieuwsbrief, voegen we gewoon zijn of haar e-mailadres toe aan de verzendlijst. Op deze manier is de lezersgroep de afgelopen jaren flink uitgebreid. Niet langer worden de artikeltjes alleen gelezen door de kleine groep PF&LF-leden, maar ook door andere liefhebbers van N-schaal en zelfs aanhangers van andere schalen. Voor Hans en mij ligt hier dus de taak om te zorgen voor een goede balans tussen 'inside information' en informatie die ook voor 'buitenstaanders' leuk is om te lezen. En volgens mij slagen we tot nu toe goed hierin, toch?

In ieder geval is ook deze versie weer rijkelijk gevuld met informatie die voor elke liefhebber van Amerikaans (model)spoor interessant kan zijn.

Mathieu Hamelers

AMERIKANEN IN NEDERLAND, UH, SURINAME

Ik bekijk regelmatig de startpagina van Wikipedia. Elke dag wordt daar namelijk weer een ander artikel 'uitgelicht' en dat levert regelmatige interessante en verrassende informatie op. Zo kwam ik een artikel tegen over Suriname en daar werd gesproken over de twee spoorlijnen die het land ooit rijk was. Het artikel gaf tevens een linkje naar de website van Nico Spilt, en wat zag ik daar: een foto van een onmiskenbaar Amerikaanse diesel! Totaal verwaarloosd en overwoekerd, maar duidelijk herkenbaar als een Amerikaanse loc. Na wat heen en weer mailen met Hans en enig zoekwerk op internet, kon ik vaststellen dat het een RSD-12 van Alco betreft. Maar ja, hoe komt dat ding daar in die jungle terecht?



Apura, maart 2007. Foto: H. Hoekstra.

Spoor in Suriname

Denk je aan Suriname, dan denk je niet bepaald aan indrukwekkende spoorlijnen door het oerwoud of grote emplacementen met rijen goederentreinen. Toch zou je verwachten dat een voormalige Nederlandse kolonie enige vorm van spoorwegvervoer zou kennen. Per slot van rekening heeft ook Nederlands-Indië een spoorweginet gekregen. Maar nee, in Suriname is er weinig te beleven voor ons, spoorwegliefhebbers: er waren ooit twee spoorlijnen waarvan de zogenaamde Lawaspoorweg tot 1987 treinvervoer kende. De andere lijn was bedoeld voor het vervoer van bauxiet maar is nooit in bedrijf gesteld.

Apura

In de jaren 70 startte de Surinaamse overheid in samenwerking met de Nederlandse regering en



mijnbouwbedrijf Billiton het Kabalebo-project. In het Bakhuisgebergte zou er bauxietwinning gaan plaatsvinden en een stuwdam zou energie gaan opwekken voor de mijnbouwactiviteiten. Voor het bauxietvervoer kwam er een spoorlijn.



De aanleg van deze spoorlijn vond plaats van 1976 tot 1979. De lijn is zo'n 100 kilometer lang en verbindt het mijnbouwgebied met het noordelijker gelegen Apura, een klein plaatsje dat havenstad moest worden voor het bauxietvervoer. De prijs voor bauxiet daalde echter, de mijnbedrijven haakten af en in 1980 is het Kabalebo-project afgeblazen; de bijbehorende spoorlijn is nooit gebruikt.

RSD-12

Er waren echter al wel twee locomotieven gekocht. En daar wordt het, voor ons Ami's, interessant: het betreft namelijk twee Alco RSD-12's die oorspronkelijk van de Southern Pacific zijn geweest!

In 1961 zijn beide locs aan de SP geleverd. Ze waren onderdeel van een bestelling van in totaal 21 stuks. Deze 21 locomotieven waren ter vervanging van 21 exemplaren van het type RSD-5: dat loctype gaf namelijk erg veel technische problemen en Alco kon

deze niet oplossen, waarna SP de locs mocht inruilen tegen de kwalitatief betere RSD-12. Overigens is menig onderdeel van de ingeleverde RSD-5's hergebruikt in de RSD-12's; SP had de locs dan ook als 'rebuilt' geregistreerd staan.



SP 2961 in 1975. Foto: Dan Schwanz.

De twee units die uiteindelijk in Suriname zijn terechtgekomen, waren bij de SP in dienst genomen met de nummers 7011 en 7015; in 1965 werden ze omgenummerd in 2961 en 2965. In 1978 kwamen de locs terecht bij Chrome Crankshaft, een bedrijf dat handelde in 2^e hands spoorwegmaterieel. Zij verkochten twee jaar later beide diesels weer door aan Suriname. Hier kwamen ze in dienst onder de nummers 2001 en 2002.



Apura, maart 2007. Foto: H. Hoekstra.

Verder dan een aantal proefritjes zijn de locomotieven niet gekomen. Loc 2001 loc staat in een gebouw (station, werkplaats?), loc 2002 is achtergelaten op een plekje langs de rivier.



Apura

En de toekomst? Die is onduidelijk. Ik begrijp uit diverse meldingen op internet dat er afgelopen jaren pogingen zijn gedaan de mijnbouw alsnog op te starten, maar ook las ik dat alles wederom is afgeblazen. De spoorlijn zal voorlopig dus nog geen treinen te zien krijgen.

Mathieu Hamelers

THE PLATFORM

In de eerste nieuwsbrieven was er de vaste rubriek "The Platform" waarin de meeste PH&LF-leden aangaven wat zij planden, bouwden en dergelijke op het gebied van Noord-Amerikaans modelspoor.

Martien

Ik wil mij in 2010 gaan richten op het maken van een module waarbij het spoor van 30cm vanuit de achterplaat verloopt naar 20cm vanuit de achterplaat. Deze module krijgt een landelijk thema en sluit aan op Northland. Op deze module komt een aftakking naar een kleine graansilo. Het houtwerk voor deze module is klaar.

Ook wil ik in 2010 Northland verder aankleden.

Mathieu

Op dit moment zijn er wat mij betreft twee 'hoofdprojecten': de bouw van de drie modules 'the Old Main', en het detailleren van North Bridgeport.

Dat laatste is al langer de bedoeling, maar de reclameborden die Hans maakt én de vele recentelijk geziene foto's en films met drukke straatbeelden stimuleren me om meer aan borden en opschriften te gaan doen.

De Old Main bestaat uit drie modulebakken die een gedeelte van de oudste spoorlijn van de VS uitbeelden. De bakken heb ik 1,5 jaar geleden al gemaakt. Er zat ook al wat piepschuim op de bakken: een riviertje en een berg. Tijdens de recente klusdag in Nieuw-Vennep heb ik het landschap meer vorm gegeven, en thuis ben ik daar nog mee verder gegaan. De poten zijn helaas nog niet helemaal gereed. Ik heb al diverse gebouwen klaar, zoals een kerkje, station en fabriek; een scratchbuilt oud woonhuis schiet al lekker op. Tevens is er een aardig herfstbos gereed om te planten. Maar goed, eerst de rails eens installeren!

Hans

Om de Ntrak light modules goed op de oNetrak/twiNtrak modules aan te kunnen sluiten ben ik bezig met een soort



overgangsmodule. Deze diende al voor het "Hoogmade"-weekend gereed te zijn zodat we mooi alles konden aansluiten.

Daarnaast ben ik natuurlijk nog steeds bezig met de Jasperburg modules. De eerste van de drie bakken begint nu toch al aardig volgebouwd te worden.

Nu nog twee. Deze zullen wat minder bebouwing en meer industrie krijgen.

Dan zijn er nog een paar projecten voor de wat verdere toekomst. Eén daarvan is natuurlijk de terugkeer van de Barney & Fred kolenmijn. Daarbij zal weer de mogelijkheid zijn om de kolenwagons te vullen met het "zwarte goud".

Een ander project is om Eline Junction aan te passen zodat dit een overgangsmodule wordt tussen oNetrak en twiNtrak. Ook kunnen de huidige modules van mij nog verder gedetailleerd worden. Kortom, volop plannen en bouwprojecten!

Johannes

Nadat er een verschrikkelijke aardbeving in San Juan is geweest ben ik begonnen de bocht te completeren zodat hij ook in een modulebaan opgenomen kan worden. In deze bocht heb ik wat meer huisjes geplaatst en een fabriekje. De aftakking die er al was naar de Elevator heb ik doorgetrokken en daar ben ik nu bezig een industrieterrein te maken op een paar nieuwe modules.

**Wim**

Op de planning staat een uitbreiding van de bebouwing van het centrum van Atlantic. Als het goed is zijn de eerste resultaten te zien op het treffen in Hoogmade. Momenteel ben ik bezig met 3 huizen en een winkel. Verder is er een bouwvergunning aangevraagd voor een hotel. Ook wil de melkfabriek uitbreiden en is er interesse van een bedrijf voor een vestiging in Atlantic (uit concurrentie-overweging kan en mag ik de naam nog niet noemen). Tevens moet de waterkant een fikse renovatie krijgen.

I.v.m. bovenstaande wordt er misschien ook nog een spoortje verplaatst en/of verlengd.



Dit alles moet ingepland worden tussen de beurzen door aangezien Atlantic ook door de W&S wordt gebruikt. Inclusief Hoogmade was dit 9 keer in 2009. De renovatie van de waterkant kan dan ook nog wel even duren.

Plannen voor nieuwe modules zijn er nog niet. Atlantic verveelt nog niet en is eigenlijk ook nog niet af. Maar wanneer is een modelbaan af? Tevens ligt er op zolder ook nog een baantje dat afgemaakt wil worden. Druk, druk, druk dus. Maar wel leuk.

De Dude (Rob S.)

Nog druk bezig met de aangepaste modules Fargo 1 & 2. Moet nog de laatste hand leggen aan de scenery. Daarnaast zit er een hardnekkige storing ergens in één van de modules. Zo, dat is het "for now".

Jürgen

Ik heb nog geen exact plan. Ik heb inmiddels twee modules klaar die ieder 4 feet lang en 1 foot breed zijn. De beide modules vormen uiteraard een eenheid. Misschien kan ik in het Hoogmade-weekeinde inspiratie opdoen.

RDC MET BOXCAR

Toen voor de Minneapolis & St. Louis (M&St.L) in 1948 het faillissement eindigde, kochten zij zes roestvrijstalen passagiersrijtuigen van Budd. Deze wagons werden als bijwagens achter de Doodlebugs gereden.



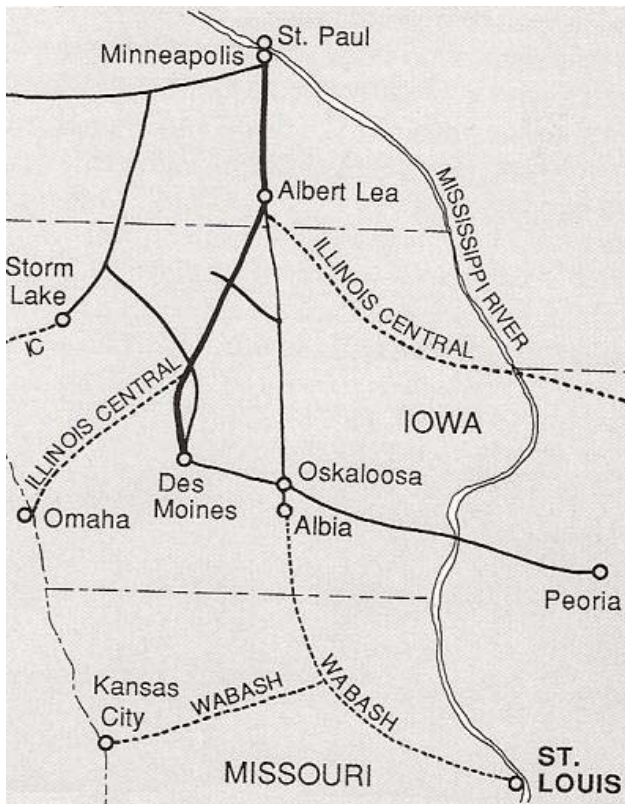
RDC-4 #32 van Minneapolis & St. Louis nabij de Cedar Lake Shops even buiten Minneapolis

Vervolgens zijn in 1957 twee RDC-4's aangeschaft. Ondanks dat het passagiersvervoer grotendeels was verdwenen paste Budd deze RDC-4's aan zodat er 17 passagiers comfortabel mee konden reizen. De voornaamste reden voor de aanschaf was het postvervoercontract plus extra vracht van de Railway Express Agency (REA). Van tijd tot tijd had dit REA-vervoer een forse omvang. Daarom schafte M&St.L ook nog drie aluminium boxcars aan die geschikt waren om achter een RDC te hangen. Dit was iets wat Budd liever niet wilde. Beweerd wordt dat Budd het trekken van goederenwagons door de RDC zelfs verbood.



De aankomst in Minneapolis om 6:45 A.M. na een rit van ruim 10 uur en 45stops

Kort na de komst van de RDC's zegde plotseling de US Postal Service alle contracten voor spoorvervoer van post op. Omdat veel passagierstreinen hun bestaan aan het postvervoer dankten had dit landelijk een grote impact. Zo ook voor de M&St.L. De RDC's hebben slechts één jaar dienst gedaan op de 311 mijl lange route tussen Minneapolis en Des Moines (Iowa). Daarbij maakten de RDC's één retourrit per dag.



De route van de RDC's van M&St.L tussen Minneapolis en Des Moines

De beide RDC's zijn vervolgens met Chesapeake & Ohio geruild voor 32 hoppers. Omdat toestemming nodig was voor het opheffen van de dienst, werden tijdelijk twee oude dieselmotorwagens ingezet. Toen uiteindelijk de toestemming was verleend bestond de Minneapolis & St. Louis niet langer meer. M&St.L is op 1 november 1960 overgenomen door Chicago & North Western.

Hans Sodenkamp

UNION PACIFIC "DOUBLE DIESEL" LOCOMOTIEVEN

Ondanks dat de gasturbines van de Union Pacific technisch een succes waren, waren ze toch minder economisch in vergelijking met diesellocomotieven. Dit omdat de prijs steeg van de speciale bunker C brandstof die ze gebruikten in de zestiger jaren.

In het begin van de jaren zestig werden de belangrijkste locomotiefabrikanten (GM, GE en ALCO) door de UP benaderd met de vraag of ze een locomotief konden bouwen met een vermogen van 15000pk. In dit tijdperk was het motive power-beleid

van de UP ongeveer "Big is best" oftewel "hoe groter hoe beter". Alle 3 fabrikanten ontwierpen een custom type locomotief dat aan de eisen van de UP voldeed. De locomotieven van de fabrikanten bestonden alle 3 uit een lang chassis waarop eigenlijk 2 van hun standaardlocomotieven gebouwd waren.

General Motors

GM bood de UP een booster unit (zonder machinistenhuis) die oorspronkelijk bedoeld was om gebruikt te worden samen met een normale locomotief (met een machinistenhuis). GM had het idee de nieuwe DD35 tussen een paar GP35s in te laten rijden en produceerde een GP35, DD35, DD35, GP35 demonstratorset welke in een mooie rood / witte kleurstelling werd gespoten.



Een GP35 met een DD35 van de originele demonstratorset

Hoewel ontworpen naar de specifieke behoeften van de UP werd deze set aan verscheidene andere spoorwegmaatschappijen getoond, maar alleen de UP en SP kochten enige DD35s. De UP kocht uiteindelijk de hele demonstratieset (de 2 GP35s en 2 DD35s). Hoewel bedoeld om te rijden met GP35s, was er geen reden waarom ze niet konden worden gebruikt in combinatie met een andere locomotief.



EMD DD35 #73B

De DD35 was oorspronkelijk bedoeld als een B-unit en de kap is vrijwel identiek aan die van een GP35 vanaf de cabine gezien; twee van deze kappen zijn geplaatst op een chassis met de radiatoren in de richting van het midden. Na ongeveer een jaar werd GM door de UP benaderd met de vraag om een versie van de DD35



mét een machinistenhuis. Hoewel ze mechanisch zeer vergelijkbaar zijn, had de kap van een DD35A flared radiators (wijkende radiatoren) op vrijwel dezelfde manier als de prototypes van de SD40s die op dat moment gebouwd werden. Uit documenten van GM blijkt duidelijk dat de cabine-loze locomotief een DD35 werd genoemd en niet een DD35B. Het werd noodzakelijk toen de "cabine" versie kwam om een "A" aan de naam toe te voegen om naar de versie met cabine te wijzen.



EMD DD35A #75

De DD35A had een standaardcabine met de smalle 'neus', zoals in die tijd op GPs en SDs werden gebruikt. De nieuwe D-trucks werden alleen op de DD35 en DD35As gebruikt en later ook op de DDA40X "Centennials".

General Electric

GE's aanbod voor de UP was de U50, waarvan het concept ongeveer gelijk was als dat van de DD35. Het waren het eigenlijk 2 U25Bs op een chassis met een opvallende hoog geplaatste cabine met een stompe neus. De radiatoren op een U50 werden echter gemonteerd op de uiteinden van de kap. De U50s reden op 4 AAR type B trucks in paren. De U50s B-B + B-B wielstelling, de stompe neus en zeer prominente blowers aan elk uiteinde van de motorkap maakte de U50 zeer moeilijk te verwarren met een andere locomotief. De UP was duidelijk tevreden met de eerste U50s, omdat er nog later nog meer besteld werden. Het was bij de UP heel gebruikelijk om een U50 en een DD35 samen in een consist te laten rijden.



GE U50C #5006

Later bestelde de UP bij GE een herziene versie van de U50 die stond op de C-trucks afkomstig van 8500pk gasturbines. De U50Cs waren uitgerust met flared radiators zoals te vinden op U36Bs en de kappen waren gedraaid in vergelijking met een U50, zodanig dat de radiators in het midden van de kap geplaatst waren. De prominente blowers van de U50 waren ook niet meer aanwezig. De U50Cs kregen diverse verfijningen ten opzichte van de U50.

De U50Cs waren bekend door het regelmatig ontstaan van elektrische branden, dit door het gebruik van aluminiumleidingen (in plaats van de normale koperen) die doorgaans gemakkelijk vlam vatten. De hele vloot van U50Cs genoot slechts een korte levensduur.



ALCO Century 855 #61

Alco

De locomotief die ALCO maakte was de krachtigste locomotief in de USA op dat moment en de grootste die ALCO ooit bouwde. De Century 855 had 5500 pk (GM's DD35 en GE U50s waren allebei 5000 pk). ALCO bouwde een ABA demonstrator-set. Net als de U50 stond de C855 op 4 AAR type B trucks. De Century 855 bleek niet erg betrouwbaar te zijn en de 3 locomotieven van de demonstratorset zijn de enige die gebouwd zijn.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Centennial

In 1968 bestelde de UP bij GM een verbeterde versie van de DD35A. Het eerste exemplaar van deze nieuwe locomotief was in een recordtempo gereed zodat hij kon ingezet worden bij de viering van het honderdjarig jubileum van het slaan van de GOLDEN SPIKE bij Promontory Summit, Utah in mei 1969. De locomotieven werden ingedeeld in de 6900-serie en kregen hierna de bijnaam 'Centennials'.



EMD DDA40X "Centennial" #6900

The DDA40X bestond uit twee 3300pk diesels op een chassis. De DDA40X was uitgerust met een wide cab. Om samen te rijden met een of meerdere DDA40xs werd een speciale serie SD40s gemaakt, de serie 8000: deze waren uitgerust met een overbrenging waardoor ze dezelfde snelheid konden rijden als de Centennials, namelijk 79mph in plaats van 69mph zoals gebruikelijk bij andere locomotieven. Deze SD40s werden de "fast forties" genoemd. DDA40xs reden vaak in paren met dikwijls een "fast forty" SD40-2 er tussen. Omdat de Centennials met diverse andere locomotieven in een consist reden, was de ombouw van de serie 8000 eigenlijk niet nodig geweest en deze werden dan ook weer terug naar standaard omgebouwd en kregen een nummer in de 3000-serie welke oorspronkelijk voor hen gereserveerd was.

DDA40xs zijn de enige "dubbele diesels" waarvan exemplaren bewaard zijn gebleven. Een exemplaar is door de UP rijvaardig gehouden en wordt gebruikt voor de directie en andere speciale treinen.

Martien Baak

CHESSIE SYSTEM

Chessie System. Heb je er ooit een modelbaan van gezien? Ik kan me niet zo gauw een voorbeeld herinneren. Stond er ooit een artikeltje over een Chessie-modelbaan in de Model Railroader? Kent iemand een modelbouwer die zijn zolder vol heeft staan met Chessielocjes?



Nee, Chessie lijkt niet de meest logische keuze als je een thema voor je modelbaan zoekt. Ingeklemd tussen illustere voorgangers als B&O en C&O aan de ene kant van de tijdslijn en het grote CSX aan de andere kant, is er weinig ruimte voor Chessie. Bovendien: hoe lang heeft het bedrijf eigenlijk nou helemaal bestaan?

Geschiedenis

De drie maatschappijen die in 1973 deel gingen uitmaken van Chessie System, hadden in de jaren voorafgaand aan Chessie al sterke banden met elkaar: de Baltimore & Ohio had namelijk reeds controle over de Western Maryland, en in 1963 kreeg de Chesapeake & Ohio de controle over de B&O. In 1973 werd Chessie System opgericht als houdstermaatschappij van de drie afzonderlijke maatschappijen. Opmerkelijk is dat de drie bedrijven gewoon bleven bestaan en als aparte spoorbedrijven bleven functioneren. Ze werkten wel samen en gebruikten elkaars materieel, maar elke maatschappij behield zijn eigen vloot aan locomotieven en goederenwagens. Als Chessie System nieuw materieel kocht, werd dit toegewezen aan een van de drie maatschappijen. Wel kreeg zowel het oude als het nieuwe materieel het kleurenschema en logo van Chessie System, maar de reporting marks waren van de bedrijven zelf: daarom zie je locomotieven met het Chessie-kleurenschema maar de initialen B&O, WM of C&O.



Chessie System SD50 in Connellsville, PA

CSX

In 1980 fuseerden Chessie System en Seaboard Coast Line tot de CSX Corporation. Seaboard Coast Line – een bedrijf dat in 1967 was ontstaan uit een fusie – was in 1972 al gaan samenwerken met enkele andere maatschappijen onder de naam The Family Lines; in



1983 fuseerden de maatschappijen die deel uitmaakten van dit samenwerkingsverband tot Seaboard System. In 1986 werd CSX Transportation opgericht en Seaboard System en Chessie System werden hiermee één geheel. De losse maatschappijen C&O en B&O werden een jaar later officieel opgeheven.



Ondanks dat Chessie in 1980 onderdeel was geworden van CSX, bleef het eigen kleurenschema gehandhaafd tot 1986. In dat jaar kwam er een eigen CSX-kleurenschema en werd het oude en nieuwe materieel in CSX-kleuren gespoten.



Het Chessie-logo

Het logo en de naam van Chessie System is afkomstig van een advertentie uit de jaren '30 van de C&O. In die advertentie werd een katje getoond dat, dankzij de hoge kwaliteit van de C&O-reizigerstreinen, rustig kon slapen tijdens de rit. Omdat de C&O de bijnaam 'Chessie' had en het woord Chessie tevens werd gebruikt om een bepaalde kattensoort aan te duiden, speelde het katje de hoofdrol in deze advertentie. Het slapende katje is gestileerd weergegeven in de C van Chessie System.

En Chessie in model? Ik ben in ieder geval de trotse bezitter van een Chessie SD50, diverse coal hoppers én een mooie caboosse. Want zeg nou zelf: dat knallende jaren 70-kleurenschema is toch gewoonweg schitterend?

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 tipje op van deze schatkamer. Ditmaal foto's van het Hoogmade-weekend op 12 en 13 december 2009.



Ontario Northland in Connecticut (foto van Mathieu)



NYC RDC 497 met veel lawaai (foto van Martien)



Na lange afwezigheid weer een volle Terminal 5 (foto van Tjark)



Een Chessie-loc in schaal N mag in deze nieuwsbrief niet ontbreken. Hier een SD-50 op de nieuwe overgangsmodule (foto van Martien)

CSX TRANSPORTATION

CSX Transportation bestaat nog maar zo'n 23 jaar, maar kent desondanks een rijke historie: het bedrijf is namelijk erfgenaam van vele illustere maatschappijen uit de oostelijke helft van de VS, zoals de Baltimore &



Ohio Railroad, Western Maryland Railway, Chesapeake & Ohio Railway, Seaboard Air Line, Atlantic Coast Line en Louisville & Nashville. En vergeet niet dat CSX ook nog het overgrote deel van

het lijnennet van het oude New York Central exploiteert. Desondanks zie je weinig modelbanen met CSX als thema. De slechte verhalen over het bedrijf – chaotisch management, slechte service, veel ongevallen – spelen hier wellicht een rol in. Jammer, want CSX is een boeiend spoorwegbedrijf!

Fusies

CSX is ontstaan in de jaren '80 uit fusies tussen diverse spoorwegbedrijven die op hun beurt ook weer

het gevolg waren van fusies. De geschiedenis van CSX is dan ook uitermate complex te noemen! Ik zal proberen om enige duidelijkheid te brengen in de organisatorische wirwar van spoorbedrijven die uiteindelijk tot CSX heeft geleid.

In 1963 kreeg de Chesapeake & Ohio Railway controle over de Baltimore & Ohio Railroad. Een jaar later werd de Western Maryland Railway overgenomen. In 1973 gingen deze drie maatschappijen verder als Chessie System.

De spoorwegbedrijven Atlantic Coast Line en Seaboard Air Line vormden in 1967 de Seaboard Coast Line. In 1972 gingen ze met enkele andere, nog niet gefuseerde, bedrijven zoals Louisville & Nashville Railroad, Clinchfield Railroad, en Georgia Railroad, samenwerken onder de naam The Family Lines.



In 1980 besloten Chessie System en Seaboard Coast Line samen te werken onder de naam CSX Corporation. Het samenwerkingsverband van The Family Lines – waar Seaboard Coast Line toe behoorde – werd in 1983 officieel samengevoegd tot Seaboard System Railroad. Deze laatste ging op 1 juli 1986 op in het nieuw opgerichte CSX Transportation. Op 30 april 1987 hield B&O officieel op te bestaan en ging op in C&O; op 31 augustus van dat jaar werd C&O samengevoegd in CSX Transportation.

Overigens was van oorsprong CSX slechts een werknaam voor de fusie. De "C" staat voor Chessie en de "S" voor Seaboard. Samen vormden ze meer dan de beide delen opgeteld; daarom is de letter "X" als vermenigvuldigingsteken bedoeld.

Conrail

Het spoorwegbedrijf Conrail was in 1976 door de overheid opgericht naar aanleiding van het faillissement van Penn Central en een aantal andere



spoorwegmaatschappijen in het noordoosten van de Verenigde Staten. Conrail was in de jaren '90 uitgegroeid tot een succesvol bedrijf. CSX en concurrent Norfolk Southern hadden beide interesse in een overname van Conrail. In 1997 deden ze bij de Surface Transportation Board een aanvraag om Conrail te mogen kopen en opsplitsen tussen beide bedrijven.

Wist je dat...

...CSX ook nog geprobeerd heeft om vaste voet aan de grond te krijgen in Europa? In juli 1996 ontstond het idee om samen met de DB en onze "eigen" NS een samenwerkingsverband aan te gaan onder de naam NDX Intermodal. Uiteindelijk heeft CSX het avontuur niet aangedurfd.

Hans Sodenkamp

In 1998 werd de aanvraag goedgekeurd. CSX kocht 42% van de aandelen van Conrail en kreeg zo'n 3200 mijl spoorlijn – voornamelijk ex-New York Central - in handen. Ook kregen ze de reporting marks van NYC; het leuke is dat je deze initialen ook echt op een deel van het CSX-materieel ziet staan! In 1999 startte CSX met de exploitatie van de nieuwverworven lijnen.



De gedeeltelijke overname van Conrail zorgde echter voor grote logistieke problemen bij CSX. Beide systemen waren onvoldoende geïntegreerd. Ook Norfolk Southern – dat 58% van Conrail had gekocht - kende logistieke problemen als gevolg van de overname, maar was beter in staat deze problemen op te lossen dankzij een efficiënte bedrijfsvoering en een slagvaardig management. De bedrijfsvoering bij CSX was al sinds het ontstaan van het bedrijf echter weinig efficiënt en het ontbrak er al geruime tijd aan goed management. Terwijl Norfolk Southern een duidelijk herstelplan opstelde en vervolgens ook uitvoerde – met als gevolg dat de problemen van de Conrailovername werden opgelost –, bleef CSX

worstelen met verschillende plannen die weinig consequent werden uitgevoerd.

De slechte service aan klanten deed weinig goed voor het bedrijf. Kijk maar eens op de website www.csx-sucks.com voor 'inspirerende' foto's van CSX....

Vervoer

CSX verzorgt niet alleen goederenvervoer per spoor, maar ook de mogelijkheid van voor- en natransport per vrachtwagen. Tevens zijn er verbindingen met diverse havens. Dankzij samenwerking met andere spoorwegmaatschappijen kunnen goederen door het hele continent worden vervoerd. Enkele voorbeelden van goederen die door CSX worden vervoerd, zijn kolen, auto's, agrarische producten, chemicaliën, staal en fosfaten. Per dag rijden ongeveer 1200 treinen die samen 20.000 wagonladingen vervoeren.



CSX in Harper's Ferry

CSX Transportation is een Class I railroad en heeft CSX Corporation als moederbedrijf. Andere onderdelen van dit bedrijf zijn onder andere CSX Intermodal en CSX Technology.

Mathieu Hamelers



THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 16 januari: 'Meet & Greet' klusdag Nieuw-Vennep.
- 27 en 28 maart : Landelijke Modelspoordagen Hillegom.
- 17 en 18 april 2010: Udense Modelspoordagen.
- 3 t/m 6 juni 2010: Jamboree GermanTrak in Ehekirchen (Beieren).

PH&LF GUIDELINES

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

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



Voor oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk zijn 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.

- Achtergrond is niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

En dan bestaat er ook nog 'Ntrak Light': Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.

MESSAGE FROM THE TREASURER

Zoals bekend geldt er voor het lidmaatschap van de PH&LF een kleine financiële bijdrage van € 15 per kalenderjaar. Met de contributie en eventuele beursopbrengsten kunnen we gezamenlijke aankopen bekostigen, zoals het NMF-lidmaatschap+verzekering. Voor 2010 staat de aanschaf van een Digitraxsysteem in de planning.

2009

We sluiten 2009 af met een positief saldo van € 440,08. We hadden € 257 aan inkomsten uit contributie en een restantsaldo van € 346,31 uit 2008. Met wat extra inkomsten uit rente en Rail komen we op een totaal van € 651,78.

Aan onkosten staat er een bedrag van € 211,70. Dit bedrag bestaat o.a. uit visitekaartjes, de NMF, en het bestellen van pizza's tijdens Rail.

Contributie 2010

De contributie geldt in principe alleen voor leden die ook daadwerkelijk een module in bezit hebben. Leden zonder module hoeven dus niet te betalen, maar het mag natuurlijk wel.

Graag de contributie 2010 overmaken naar:

ING 1755318
t.n.v. Mathieu Hamelers
o.v.v. contributie 2010

Mathieu Hamelers

THE CABOOSE

Vanaf het platform achter op de caboose heb je een mooi uitzicht op het spoor wat achter de trein ligt. Dat is ook een mooi moment om even terug te kijken op het jaar 2009 wat nu bijna ten einde loopt. Voor mij qua deelname aan beurzen een wat rustig jaar. De





maand maart was met Rail en Hillegom een groot contrast met de rest van het jaar. Toch hadden we onverwacht in Hoogmade nogmaals een leuk, eigen, beursje dat als bijzonder geslaagd is ervaren door iedereen.

Al met al was 2009 een wat roerig jaar voor de PH&LF. Eind 2008 was Theo al onze gelederen komen versterken maar in maart konden we ook Jürgen verwelkomen als nieuw lid. Helaas ontstond ergens eind maart een soort van afscheiding. Aanleiding lag vooral op het communicatieve vlak. Ondanks een lijmpoging door de bijzonder betrokken leden "De Draai" (alias Rob) en Martien is het niet tot een vergelijk gekomen en zijn daarbij, helaas, twee leden uit de PH&LF gestapt.

In april zijn Martien, Mathieu, Rob en ik op bezoek geweest bij de gebroeders Starmans. Dat was bijzonder geslaagd en blijkbaar zo goed bevallen dat we kort daarna ook Hans & Marc konden verwelkomen. Daarna volgde een beurs in het bijzonder gastvrije Erica waar enkele van ons aan deel hebben genomen. Ook ging een kleine delegatie, dit maal zonder modules, op bezoek bij onze oosterburen.

Onderwijl waren W&S (Wim & Susan) als afvaardiging van de PH&LF zeer actief. Zowel in Lochem als in Rheinberg, Duitsland. Onderwijl vonden weer regelmatig klusavonden plaats waarbij flink aan de weg werd getimmerd met de beurs eind november in Rijswijk als doel. Helaas, dat werd een grote teleurstelling omdat er geen plaats meer voor ons was. Toch bleek ook nu weer de slagkracht van de PH&LF door zelf een alternatief te organiseren. Dit werd dus de bijeenkomst in Hoogmade half december. Onderwijl werd duidelijk dat er weer twee nieuwe leden, Ferry & Peter, onze club komen versterken. Hoogmade was wederom bijzonder geslaagd en zeker voor herhaling vatbaar.

Nu staan we op de rand van 2010. Ik ben dan ook benieuwd wat 2010 voor moois brengt. In ieder geval staan voor mij Hillegom (eind maart) en Uden (half april) op het programma. Maar eerst natuurlijk de "Meet & Greet" op zaterdag 16 januari in Nieuw Venneep. Ik wil iedereen hierbij meteen een prettige kerst en een voorspoedig 2010 wensen en misschien tot 16 januari in Nieuw Venneep.

Hans Sodenkamp