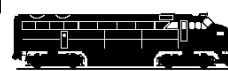




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 29, November 2009

## THE SWITCHING YARD

The depot	2
Amerikanen in Nederland - deel 3: de 2900-serie	2
De BL2: EMD's Ugly Duckling. Of toch niet?	3
Kansas City Southern	5
Scratchbuilding Amerikaanse gebouwen	7
EMD G12	9
De Union Pacific	10
Nieuwe spoortunnels onder de Hudson	12
Siteseeing	12
De PH&LF-fotogalerij	12
Classificatie van de Amerikaanse spoorwegen	13
The Timetable	14
PH&LF Guidelines	14
The caboose	14

## THE DEPOT



In de vorige nieuwsbrief meldde ik dat er van de NS 2200 geen model beschikbaar is in N-schaal. Willem Strabbing maakte mij er echter op attent dat

er wel degelijk een goedgelijkend model van de 2200 wordt geproduceerd: THS heeft deze loc in het assortiment. Zo zie je maar weer: als je alleen maar bezig bent met Amerikaanse modellen, vergeet je wat er voor de Nederlandse markt is geproduceerd.

Dan iets anders: Rijswijk. Al enkele malen hebben we aan deze beurs deelgenomen. Ook nu weer hebben we ons aangemeld en wel met een enorme baan: 12 deelnemers (jawel: de hele club bij elkaar!), tegen de 30 meter rijlengte. Helaas kregen we, gehele onverwacht, een afmelding van de organisatie. Navraag leerde dat ze minder ruimte hebben dan voorgaande jaren en dat ze dus flink moesten passen en meten om binnen de ruimte en het budget te blijven. Voor ons betekende het jammer genoeg dat we dit jaar niet welkom zijn als deelnemer.

Voor menigeen is dit een flinke teleurstelling. Er is afgelopen maanden flink gebouwd aan nieuwe en bestaande modules, zodat we in Rijswijk een mooie presentatie konden geven: Hans construeert het ene na het andere stadsgebouw, Lars bouwt een brandweerkazerne naar bestaand voorbeeld, Rob de Dude heeft zijn modules compleet verbouwd, Susan

heeft nieuwe modules te tonen. En ook de rest van de leden was druk in de weer met diverse projectjes.

Na deze teleurstellende afmelding van Rijswijk gaan we natuurlijk gewoon door met bouwen. Ook ik heb – na een lange periode van weinig activiteit – het modelbouwen weer opgepakt. Op 31 oktober vond er dankzij Rob D weer een klusdag plaats in Nieuw-Vennep. Martien heeft de basisschool van zoon Thomas bereid gevonden om ons een weekend met treintjes te laten spelen. En medio april staan we met onze modulebaan op de Udense Modelspoordagen. Kortom: ondanks dat Rijswijk niet doorgaat voor ons, zijn en blijven we lekker actief!

*Mathieu Hamelers*

## AMERIKANEN IN NEDERLAND - DEEL 3: DE 2900-SERIE

Na de sluiting van de Zuid-Limburgse Staatsmijnen Hendrik (Brunssum) en Emma (Hoensbroek), in 1970, waren de daar gebruikte zware diesellocomotieven 151-155 overbodig geworden. In 1970 werd dit vijftal door de NS overgenomen en als NS 2901-2905 in dienst gesteld.



*Locomotief 152, Staatsmijnen, 1967 (foto: Ton Tigges)*

Deze machines waren tussen 1956 en 1959 door Henschel in Duitsland gebouwd onder licentie van General Motors Electro-Motive Division in de USA. De dieselmotoren waren door GM zelf geleverd. De tractiemotoren voor deze dieselelektrische



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

locomotieven waren door Smit in Slikkerveer gebouwd naar EMD-voorbeeld. Het gehele ontwerp komt overeen met het G-12 concept van GM-EMD, echter aangepast aan de eisen van de Staatsmijnen.

Deze locs waren dus de derde serie naar Amerikaans ontwerp, welke bij de Nederlandse Spoorwegen in dienst zijn geweest.

Bij de NS waren dit de eerste diesellocs die in de (destijds nieuwe) huisstijlkleuren geel/grijs in dienst werden gesteld, de overige grote series diesellocomotieven waren roodbruin en werden in de loop van de jaren '70/'80 geleidelijk aan ook geel/grijs geschilderd.



2900 in Zwolle, 4 augustus 1973 (foto: Nico Spilt)

De locomotieven waren ingedeeld in het NS-depot Zwolle, zodat ze meestal in oostelijk Nederland met goederentreinen te zien waren. Daarom reed zo'n loc geregeld treinen naar en van Winterswijk. Ze hebben ook wel goederentreinen over de grens naar Borken gebracht.

En hoewel de locs zeker een aardige variatie in het NS-materieelpark vormden, gaf de verkoop van de locs door de Staatsmijnen wel aan dat het met de kolenwinning in Nederland spoedig gedaan kon zijn. Dat grote stations, die vroeger vooral voor kolenvervoer waren aangelegd, geen toekomst meer hadden, werd in de loop van de jaren '70 ook in Winterswijk duidelijk: het gehele goederenemplacement verviel tot een grindwoestijn.

In 1975 is de gehele serie 2900, die de werkplaatsen veelvuldig bezocht en daarom economisch niet te handhaven was, verkocht aan de FEVE in Spanje. Deze maatschappij exploiteerde in de omgeving van Gijón een normaalsporig net, dat echter later tot meterspoor werd omgebouwd. Wat er verder met deze Duits-Amerikaans-Nederlandse locs is gebeurd, vermeldt de geschiedenis niet.

Fons Bossaers

Naschrift: volgens Wikipedia en de site van Nico Spilt hebben de locs tot 1982 dienst gedaan bij de FEVE, waarna ze zijn gesloopt.

## DE BL2: EMD'S UGLY DUCKLING. OF TOCH NIET?



Tegen ons, Rob Draaisma ("de Draai" voor intimi) en ondergetekende, wordt binnen de PH&LF altijd wat lacherig gedaan als het om onze favoriete locomotief gaat. Wij (Rob & Rob) zouden geen benul hebben van wat mooi is, qua locomotieven dan. Binnen de PH&LF ziet 'men' als toppunt van 'mooi' een veredelde blokkendoos op wielen, de Trainmaster. Enig lijnenspel is er niet te ontdekken in dit vierkante gedrocht, elke willekeurige kleuter van 4 is in staat een mooier ontwerp van FIMO-klei te maken dan dit afstotelijke dieseldrocht. Over lelijk gesproken mensen! Jose Feliciano vond zijn visuele handicap een zegen als het ging om de Trainmaster heeft hij ooit verteld. Hij had oprecht medelijden met hen die dit wanstaltige product op wielen wel kunnen zien. Hoe lelijk kan een locomotief zijn. Lelijk, lelijker, Trainmaster!





"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De lelijke Trainmaster van Southern Pacific

Vergelijk het met de gestroomlijnde vormen van de BL-2 en ik ben er van overtuigd dat u –als u de loc voor het eerst onder ogen krijgt– onder de indruk bent van het vloeiende lijnenspel van deze dame. U ziet het niet? Dan zult u toch echt eens langs Hans Anders of Pearl moeten gaan. Ik vrees dat u in het bezit bent van -5. Goed, qua doelmatigheid zal de BL-2 de nodige steken laten vallen (de loc ontbeerde net als bijvoorbeeld de F-units looppaden aan weerszijden van de loc), maar het ontwerp is prachtig.



Keukenmachine, omstreeks 1946

En om speciaal Hansie S. onze lopende treinencyclopedie, een plezier te doen, de volgende zin; de BL-2 is tranentrekkend mooi. ☺

Terugkomend op de stelling "waarom maakt de BL-2 zo'n indruk" (bij hen die de gave hebben "het" te zien)? Omdat de invloed van Amerikaanse ontwerpers goed zichtbaar is in het ontwerp. Raymond Loewy heeft bij wijze van spreken over de schouder meegekeken op de tekenafel. De locomotief was duidelijk een openbaring. Kijk naar de koelkasten uit die tijd, de gestroomlijnde automobielen en overig huishoudelijk

apparatuur, qua industrial design is er echt over de locomotief nagedacht.

Architectuur en industrieel ontwerp kwamen voor het eerst terug in een diesellocomotief! De eerder genoemde Loewy had wel al eerder een aantal ontwerpen van zijn hand aan de wereld toevertrouwd. Waar onder een aantal zeer fraaie stoomlocs en de elektrische GG1 (1935). Maar een diesel? Daar brandde in die tijd niemand zijn vingers aan. Resultaat: men ging op safe, dus werd elke diesel lomp, vierkant en fantasieloos, met als ultieme vorm van lelijkheid, de Ttrainmaster, op de voet gevolgd door de H16-44 (ook wel Baby Trainmaster genoemd in de wandelgangen).

Het was daarom ook zeer gedurfd voor die tijd en het ontwerp van de BL-2 sloot naadloos aan bij de



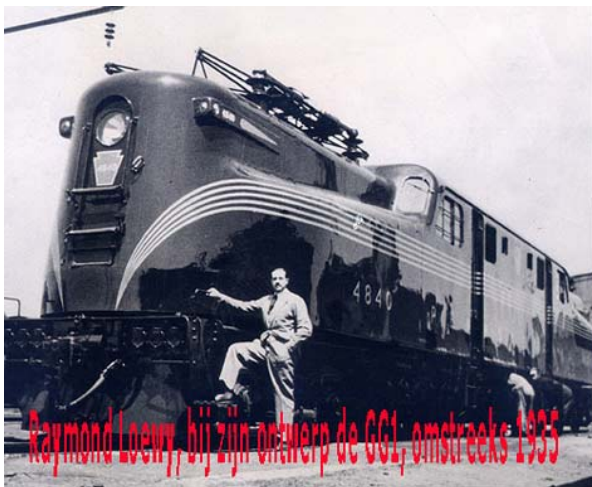
overige transportmiddelen. Lopend langs de flanken van de loc zie je de karakteristieke vorm die terug te zien is in de spatborden van auto's uit die tijd. EMD zocht een alternatief voor de F-units en wilde iets moois en tegelijkertijd doeltreffends op de rails zetten. Men vond dit in de BL-2. Want hoe populair de F-units ook waren, ze hadden ook onmiskenbaar hun zwakke kanten. Hun volledige breedte – de units hadden net als de BL-2 eveneens geen gangpaden- belemmerde de machinisten in hun zicht naar achter. Dus probeerden de ingenieurs van EMD hier van te leren. Ook werd er met een schuin oog gekeken naar het succes van de RS-1 en RS-2, die door concurrent ALCO werden gebouwd.

Zo was rangeren met een F-loc geen pretje, gezeten in de "cab" achteruit rijdend. Men dacht bij Electro-Motive Division (EMD) dit probleem op te lossen door de cabine en de rest van de zijwanden wat terug te laten vallen. Beter goed gepikt dan slecht bedacht moet men bedacht hebben want dit trucje was al omstreeks 1935 uitgehaald bij de GG1.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



Toch heeft de BL-2 niet lang dienst gedaan als werkpaard. Slechts een paar maatschappijen gingen tot aanschaf over, o.a. Chesapeake & Ohio (13 stuks) Monon (eveneens 9 stuks). Wat zeker heeft bijgedragen aan het mislukken van de BL-2 als locomotief waren de vele ongemakken die de machine had waardoor alle mechanische en ergonomische snufjes werden ondergesneeuwd. De mechanische onderdelen waren zo weggewerkt dat ze lastig te bereiken waren en nog moeilijker om onderhoud aan te plegen. Het eiste veel geduld van het onderhoudspersoneel, dat de loc erom vervloekte.

Zoals gezegd was ook het ontbreken van een gangpad aan de beide zijden van de loc een groot gemis. De "brakeman" en "switchman" moesten zich elke keer een weg banen door de locomotief. Opgezet als de oplossing voor het goederen- en vrachtvervoer bracht de loc nooit dat gedroomde succes. Niet voor het passagiers- noch voor goederenvervoer bleek de loc gewild. Toch hebben de ingenieurs wel van de fouten geleerd. Met als gevolg een zeer succesvolle GP-serie aan locomotieven.

**Technische gegevens**

Ontwerp en fabrikant:	General Motors Electro-Motive Division
Model:	BL-2
Gebouwd:	april 1948 – mei 1949
Totaal gebouwd:	59 stuks
AAR Wheel arr.:	B-B
Breedte:	4 ft 8 ½ inch (1,435 mm)
Power:	1500 HP (1,100 kw)
Trekkraft/vermogen:	56,200 lbf (250 KN)

Rob 'the dude' Spitters

Naschrift: Nog meer info over de BL2 is te vinden in de PH&LF nieuwsbrief van februari 2006.

Advertentie

Modelspoorclub de "Achterhoek"

Organiseert op 22 november 2009 weer haar jaarlijkse

**Modelspoordag**

In recreatiecentrum Palestra te Braamt



Coldcreek

Modelspoorbanen in de schalen Z, N, H0 en 0n3, met een Nederlands, Duitse, en Amerikaanse thema's.



W&S RRA

Tevens een modelspoor verkoopbeurs met een breed scala aan nieuwe en gebruikte artikelen.

Waar: Palestra (Landal Stroombroek) te Braamt

Wanneer: 22 november van 10.00 uur tot 16.00 uur.

Entree: 2 euro voor volwassenen en 1 euro voor kinderen jonger dan 12 jaar.

Zie ook: [www.mscachterhoek.nl](http://www.mscachterhoek.nl)

**KANSAS CITY SOUTHERN**

In Noord-Amerika zijn er zeven Class I railroads. Over zes van deze bedrijven – UP, BNSF, CP, CN, CSX en NS - hoor en lees je vaak. Ook zijn er genoeg schaalmodellen verkrijgbaar van deze maatschappijen. De zevende – en tevens de kleinste – is echter een relatief onbekende: de Kansas City Southern Railway Company.

Toch is dit spoorwegbedrijf erg interessant: het is een van de oudste nog bestaande maatschappijen, en de laatste 15 jaar is het bedrijf dankzij een aantal opmerkelijke acquisities uitgegroeid tot een speler van formaat.



Het bedrijf is onderdeel van Kansas City Southern (KCS), een holding company waar ook andere





(spoorweg)bedrijven onderdeel van zijn. De belangrijkste hiervan zijn:

- Kansas City Southern Railway Company, met een netwerk van 3226 mijl in de Verenigde Staten.
- Kansas City Southern de Mexico, met een netwerk van 2645 mijl in Mexico.
- Texas Mexican Railway Company, met 157 mijl aan spoorlijn en voor enkele honderden mijlen aan 'trackage rights'.
- Panama Railway Company, een bedrijf dat 47,6 mijl spoorlijn in Panama exploiteert (zowel goederen- als reizigersvervoer) tussen de Atlantische en de Grote Oceaan. KCS heeft 50% van de aandelen.

### De eerste 100 jaar

De oudste voorganger van Kansas City Southern was de Kansas City Suburban Belt Railway, in 1887 opgericht door Arthur E. Stilwell. Het bedrijf was een succes en ondanks enkele financiële tegenslagen bouwde Stilwell de spoorweg – onder de naam Kansas City, Pittsburg and Gulf Railroad Company - verder uit totdat in 1897 Porth Arthur (Texas) werd bereikt. Hiermee ging de droom van Stilwell in vervulling: een noord-zuidverbinding per spoor, in een tijd dat spoorlijnen juist voornamelijk van oost naar west werden aangelegd.

In 1900 werd het bedrijf hernoemd in Kansas City Southern Railway Company.

In 1939 werd de Louisiana and Arkansas Railway Company gekocht, waarmee Kansas City Southern een verbinding kreeg met de steden Dallas en New Orleans.



EMD GP40-3, East St Louis (ILL), 13 januari 2009

Naast het reizigers- en goederenvervoer per spoor, was Kansas City Southern ook actief met niet-

spoorgerelateerde zaken. Dit laatste werd dermate belangrijk, dat werd besloten om in 1962 de Kansas City Southern Industries op te richten, een holding waarin alle spoorse en niet-spoorse bedrijven werden ondergebracht. Overigens zijn in 2000 de niet-spoorse bedrijven weer verkocht, waaronder een softwarebedrijf en een investeringsmaatschappij; de holding veranderde daarom in 2002 zijn naam in Kansas City Southern om te benadrukken dat het bedrijf zich hoofdzakelijk toelegde op spoorwegvervoer.

### Meridian Speedway

Op 1 januari 1994 nam KCS het spoorwegbedrijf MidSouth Rail Corporation over. Hiermee kreeg men niet alleen toegang tot Gulfport, maar ook een rechtstreekse verbinding van Shreveport naar Meridian, zodat er de mogelijkheid ontstond om wagens uit te wisselen met de Norfolk Southern en met CSX. Het traject heeft de naam Meridian Speedway gekregen. De lijn moet een steeds grotere rol gaan spelen in het goederenvervoer tussen het zuidoosten en het zuidwesten van de Verenigde Staten en concurreren met de traditionele verbindingen via Memphis en New Orleans. Met Norfolk Southern (NS) is eind 2004 een joint venture gesloten: het bedrijf Meridian Speedway werd opgericht waarbij KCS 70% van de aandelen kreeg en NS 30%, de exploitatie volledig in handen kwam van KCS maar NS het exclusieve recht op intermodaal vervoer en op het railtransport van nieuwe auto's kreeg, en NS een financiële bijdrage leverde voor het opwaarderen van de infrastructuur van het traject.

### Mexico

Een tweede grote ontwikkeling vond plaats in uitbreiding van de spooractiviteiten naar Mexico.

KCS ging in 1995 samenwerken met Grupo TMM, een Mexicaans transportbedrijf, om de concessie voor goederenvervoer in het noordoosten van Mexico binnen te halen. Dit lukte en in juni 1997 startte het door KCS en Grupo TMM opgerichte spoorwegbedrijf TFM (Transportacion Ferroviaria Mexicana) met de exploitatie van de spoorlijnen. In 2005 kocht KCS zowel de aandelen van Grupo TMM als van de Mexicaanse overheid in TFM en werd daarmee dus de volledige eigenaar van TFM. De naam van TFM werd gewijzigd in Kansas City Southern de Mexico.



*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001



SD70ACe, Lavon, Texas, 26 september 2009

Tevens kocht KCS in 1995 een belang van 49% in MexRail, de eigenaar van de Texas Mexican Railway Company (Tex Mex). Dit spoorwegbedrijf had een lijn van Corpus Christi (Texas) naar Laredo en bezat tevens de Amerikaanse helft van de 'International Bridge' tussen de Verenigde Staten en Mexico. Omdat de concessie in Mexico de andere helft van de brug omvatte, kon KCS op deze manier de spoorverbinding tussen beide landen gaan exploiteren. Het tussenliggende traject dat de systemen van TFM/Tex Mex moest verbinden met KCS, was echter in handen van de Union Pacific. Dat bedrijf had echter overnameplannen voor de Southern Pacific en als onderdeel van de goedkeuring voor deze plannen door de overheidsinstantie Surface Transportation Board kreeg KCS zogenaamde 'trackage rights' (het recht om gebruik te maken van een spoorlijn van een ander bedrijf) over het traject van de Union Pacific. Hiermee kreeg KCS een complete spoorverbinding tussen beide landen. In 2005 werd KCS tenslotte volledig eigenaar van MexRail en dus van de Tex Mex.



KCS zoekt intussen naar mogelijkheden om het UP-traject te kunnen omzeilen. Hiervoor is bijvoorbeeld een oude, opgebroken spoorlijn gekocht die na herstel kan dienen als kortere en snellere route, zonder gebruik te hoeven maken van de UP-sporen.

### Southern Belle

KCS heeft tot de jaren '70 reizigersvervoer verzorgd. De bekendste trein was de Southern Belle, een luxueuze die van 1940 tot 1969 tussen Kansas City en New Orleans reed. De naam Southern Belle leeft nog voort in de huidige 'business train': een speciale reizigerstrein die door KCS wordt gebruikt voor zakelijke doeleinden en evenementen.

*Mathieu Hamelers*

### SCRATCHBUILDING AMERIKAANSE GEBOUWEN

Tegenwoordig zijn er al redelijk wat Amerikaanse gebouwen in schaal N te kopen. Toch is scratchbuilt een mooi alternatief om iets te bouwen wat uniek is. Is scratsbuilding moeilijk? Nou, dat valt dus enorm mee en ik zou iedereen willen aanraden om het te proberen. Zoals altijd zal het in het begin moeilijk zijn maar de kunst is gewoon te beginnen en te bouwen. Daarom hier mijn werkwijze als hulp.

Het eerste is natuurlijk een goed voorbeeld te vinden. Dan kan je direct vanuit internet zoeken naar geschikte gebouwen. Een site die ik vaak raadpleeg is "American Memory"

([http://www.memory.loc.gov/ammem/collections/habs\\_haer/](http://www.memory.loc.gov/ammem/collections/habs_haer/)) te meer omdat daar ook tekeningen te vinden zijn. Toch gebruik ik ook vaak alleen foto's van gebouwen zoals op bijvoorbeeld "Montreal skyscrapers and historical buildings" ([www.imtl.org/montreal/](http://www.imtl.org/montreal/)) en "Built St. Louis" ([www.builtstlouis.net/](http://www.builtstlouis.net/)) om slechts twee te noemen.

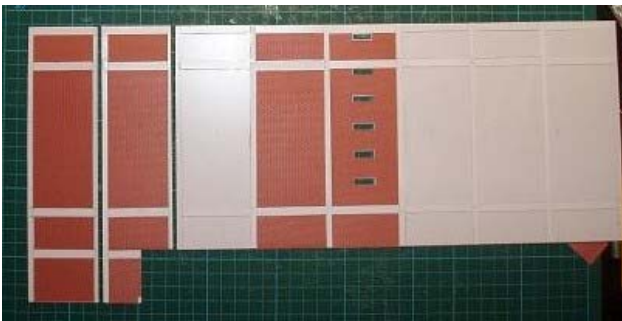


*Saint-Lawrence warehouse in Montreal*



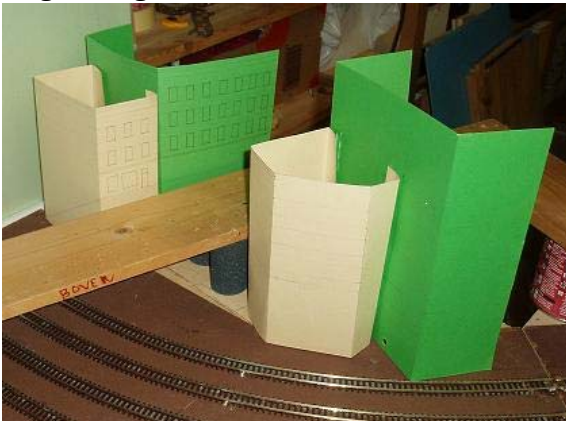


De kunst is om een geschikt gebouw om te zetten in een bruikbare tekening. Het gaat daarbij vooral om de buitenmaten en de locaties van de ramen en deuren. Afhankelijk van je smaak en de beschikbare plaats kun je het ontwerp aanpassen. Voor de maatvoering van bijvoorbeeld ramen en deuren gebruik ik vaak een bestaand DPM-model waarin een zelfde soort deur of raam zit. Hiermee kun je meteen alles afmeten.



Saint-Lawrence warehouse in model

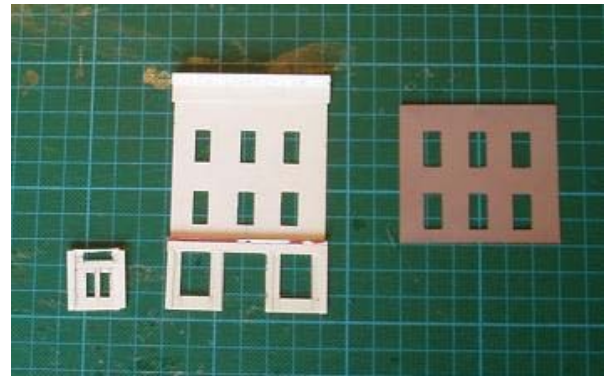
Als ik twijfel over de grootte van het gebouw vouw ik van karton even de buitenmaten. Dat heeft soms geleid tot kleine aanpassingen in de maatvoering. Ook wordt meteen duidelijk hoe het gebouw staat ten opzichte van de rest van de modelbaan. Dat is best wel handig want het zonde om daar achter te komen als het gebouw gereed is.



Simpel kartonnen model om de schaalverhoudingen te beoordelen

Nu is het de kunst om het gebouw op een plaat styreen over te zetten. Ik teken dit gewoon over maar je kunt natuurlijk ook in spiegelbeeld de tekening op de plaat styreen plakken.

Vervolgens komt het snijden van de wanden, ramen en deuren. Houd er tevens rekening dat een gevel diepte heeft. Ik kom vaak minstens uit op drie lagen styreen.



Onderdelen van een voorgevel worden apart geschilderd

Is het gebouw van baksteen dan is dit ook een laag. Vaak schilder ik de afzonderlijke onderdelen apart zodat na het monteren alles strak geschilderd in elkaar zit. Zo ontstaan een voorkant - meestal de belangrijkste kant -, twee zijkanten en een achterkant. Als elke wand gereed is worden deze aan elkaar gelijmd, versterkt met hoekprofielen en stukjes styreen. Omdat een gebouw vaak "inkijk" heeft maak ik van foamplaat tussenwanden en vloeren. Voordeel is dat het gebouw ook intern nog steviger wordt. Eventueel kun je hier en daar nog wat meer detaillering aanbrengen zoals iemand die uit een open raam kijkt.



Gebouw wordt gezien van uithangborden en dergelijke

Mijn gebouwen worden meestal vast op de ondergrond gelijmd. Soms blijft daarom het dak afneembaar maar ook kies ik er veelvuldig voor om het gebouw van onderen te kunnen benaderen om bijvoorbeeld later verlichting in te bouwen.

Het dak is natuurlijk ook een essentieel onderdeel en verdient dan ook veel aandacht qua detaillering omdat het meestal het eerste is waar men naar kijkt. Meestal is er wel een trappenhuis, daklicht, schoorstenen en natuurlijk ook de typisch Amerikaanse watertank.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Gebouw provisorisch voorzien van binnenverlichting

Veel succes met je (eerste?) bouwproject.

Hans Sodenkamp

Advertentie



## EMD G12

Begin 1950 probeerde General Motors om vaste voet te krijgen op de Europese markt. Met een demonstratieloc toerden ze halverwege jaren '50 een groot deel van Europa rond. Deze G12 is dan ook typisch een loc bedoeld voor de export. Deze werd niet alleen gebouwd in de Verenigde Staten door EMD maar ook door General Motors Diesel in Canada en in licentie door Clyde Engineering in Australië. De demoloc is uiteindelijk bij de Zweedse staatspoorwegen, SJ, beland.



De demonstratie-G12 loc is bewaard en rijdt tegenwoordig in Noorwegen

De locs werden uitgerust met de befaamde EMD 12-567C dieselmotoren. Deze werden bijvoorbeeld ook toegepast in de E-9 locs en hebben een vermogen van 1200 PK. De G12 kent een lange bouwperiode namelijk vanaf december 1953 tot februari 1968. Er bestaan twee versies, te weten een vier-assige B-B versie en een zes-assige A1A-A1A versie. Van de eerste versie zijn er totaal 670 stuks gebouwd en van de tweede versie 290.

Het voert hier te ver om alle versies te noemen van de diverse G12 diesels. Daarom hier een kort overzicht van verschillende G12 locs.



De Nieuw-Zeelandse Da-1400





"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De vijf G12's voor Kowloon-Canton Railway zijn gebouwd in Australië door Clyde Engineering



De Estrado de Ferro Vitória a Mina uit Brazilië kocht eveneens G12's

Hans Sodenkamp

## DE UNION PACIFIC

Een van de bij hobbyisten minst geliefde spoorwegmaatschappijen lijkt toch wel de Union Pacific Railroad (UP) te zijn. Het feit dat de UP menig populair spoorbedrijf heeft overgenomen – denk aan de Chicago & North Western, de Rio Grande, en de MoPac – speelt hier ongetwijfeld een grote rol in. De bijnaam 'Yellow Borg' spreekt dan ook boekdelen. Toch is de UP een erg interessant spoorwegbedrijf met een



lange en rijke historie en een boeiend heden.

### Pacific Railroad Act

De Union Pacific Railroad is opgericht dankzij de Pacific Railroad Act van 1862. Hierin gaf de federale overheid de opdracht aan de reeds bestaande Central Pacific Railroad (CP) en de nieuw op te richten Union Pacific Railroad om een 'transcontinental railroad' aan te leggen. De CP startte in 1863 met de aanleg vanuit Californië, maar de UP had financiële problemen en kon pas in 1865 de eerste rails leggen vanuit Omaha. In 1869 kwamen beide spoorlijnen elkaar tegen in Promontory Summit (Utah), waar de laatste spoorspijker, de Golden Spike, werd geslagen.



Photograph by Charles Phelps Cushing

### Faillissementen

De UP kwam in de jaren 70 in de problemen. Diverse UP-officials waren betrokken bij het Credit Mobilier-schandaal van 1872. Een jaar later brak er een economische recessie aan. De Union Pacific Railroad ging failliet, maar Jay Gould zorgde in 1880 voor een doorstart als Union Pacific Railway. Onder zijn bewind werden diverse andere spoorwegmaatschappijen overgenomen. Uiteindelijk ging het bedrijf door te snelle groei, overproductie en te veel gespeculeer in 1893 weer failliet. Een groep investeerders, waaronder E.H. Harriman, nam het bedrijf in 1897 over en gaf het weer de naam Union Pacific Railroad. Onder zijn leiding werd het bedrijf sterk verbeterd.

### De eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw

Een poging om de Southern Pacific over te nemen mislukte toen in 1913 het Hooggerechtshof de UP het bevel gaf zijn controle over de Southern Pacific op te geven door de verkoop van aandelen.



In de Eerste Wereldoorlog leverde de Union Pacific zijn bijdrage in het vervoeren van troepen, materieel en grondstoffen. In 1917 kwam de UP, net als alle andere spoorwegbedrijven, onder bestuur van de United States Railroad Administration: de VS raakte immers steeds meer betrokken bij de oorlog en op deze manier kon de overheid meer invloed uitoefenen op het binnenlandse vervoer. Na de oorlog kwamen de bedrijven weer in handen van de private sector, maar de overheid kreeg steeds meer macht over de spoorwegen door verdere regulering.

Ook in de Tweede Wereldoorlog leverde de UP een belangrijk aandeel in het vervoer van oorlogsmaterieel en manschappen.

### Regulering en concurrentie

In 1887 werd de Interstate Commerce Commission (ICC) opgericht. Dit overheidsorgaan kreeg de bevoegdheid om spoorwegtarieven te bepalen. In 1920 kreeg de ICC nog meer macht om de spoorwegen te controleren. Voor spoorwegbedrijven betekende dit een aantasting in hun vrijheid en het maakte het voor hen lastig om te concurreren met andere vervoerssoorten. Vooral met de opkomst van de auto en de vrachtwagen, in combinatie met de door de overheid aangelegde Highways, kwam het spoorvervoer onder grote druk te staan. Deze macht bleef bestaan tot 1980 toen de Staggers Act een einde maakte aan de regulering: spoorwegen konden vanaf dat moment zelf tarieven bepalen en ze konden eenvoudiger afkomen van verliesgevendende spoorlijnen.

### Nieuw materieel

In 1934 introduceerde de UP ten behoeve van het luxe reizigersvervoer de M-10000, de eerste streamliner van de Verenigde Staten. In 1941 werd de grootste stoomlocomotief ooit, de Big Boy (een product van de American Locomotive Company), in dienst genomen. In datzelfde jaar werd ook de eerste diesellocomotief ingezet.

### Na de Tweede Wereldoorlog

Ook bij de UP nam het reizigersvervoer af na de oorlog. In 1971 werden de lange-afstandstreinen overgenomen door Amtrak. Alleen rondom Chicago verzorgt de UP nog forensenvervoer in opdracht van Metra.

De UP is in de naoorlogse periode vooral gegroeid door de overname van diverse grote spoorwegbedrijven. De Western Pacific Railroad en de Missouri Pacific (MoPac) werden in 1982 overgenomen. In 1988 volgt de Missouri-Kansas-Texas Railroad. Een poging om de Atchison, Topeka and Santa Fe Railway over te nemen mislukte: dit bedrijf ging in 1995 met de Burlington

Northern Railroad fuseren. De UP kreeg echter in datzelfde jaar wel de Chicago & North Western (C&NW) in handen.

In 1988 was de Southern Pacific (SP) overgenomen door de Denver and Rio Grande Western. Het nieuwe bedrijf ging verder onder de naam Southern Pacific. De UP kreeg in 1996 de SP in handen.

De overnames van C&NW en de SP zorgden overigens voor grote logistieke problemen bij de UP. Dit bezorgde het bedrijf evenmin een goede naam.



### Vervoer

De UP heeft ongeveer 8400 locomotieven. Het goederenvervoer is divers: chemicaliën, steenkool, voedingswaren, graan, containers en auto's. Een belangrijke bron van inkomsten is het Powder River Basin (Wyoming), een regio waar veel steenkool wordt gewonnen en UP en BNSF een belangrijke spoorlijn delen.

Rondom Chicago verzorgt de UP forensenvervoer in opdracht van Metra.

### Kortom

Zoals je leest is de Union Pacific meer dan dat overnamebeluste bedrijf met die grote, gele locomotieven. De UP heeft vanaf zijn oprichting een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de VS en is tegenwoordig een van de grootste spelers op de Noord-Amerikaanse vervoersmarkt. En vergeet niet dat ze met hun heritage-locs en uitgebreide informatie op hun website meer aandacht aan hun historie en de door hen overgenomen bedrijven besteden dan menig andere Class 1 dat doet. Ik ben in ieder geval met andere ogen naar de UP gaan kijken.

*Mathieu Hamelers*





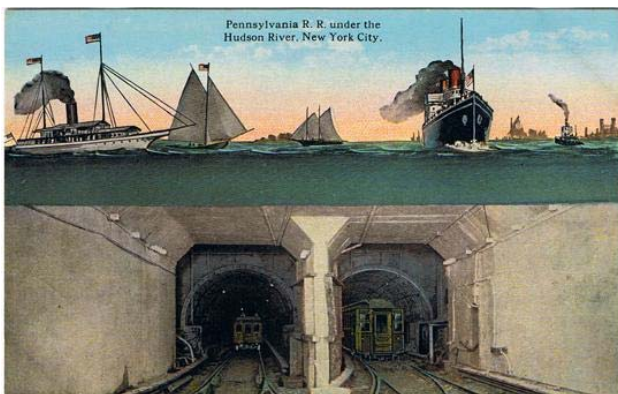
## NIEUWE SPOORTUNNELS ONDER DE HUDSON

In het Technisch Weekblad van 8 augustus 2009 stond een ook voor ons interessant artikel:

“Voor het eerst in honderd jaar worden tussen New York en New Jersey nieuwe spoortunnels aangelegd.

In juni is officieel een begin gemaakt met de aanleg van twee nieuwe spoortunnels onder de Hudsonrivier tussen New Jersey en New York. De bestaande spoortunnels, twee stalen buizen uit 1910, bereiken al jaren geleden hun maximale capaciteit. Dankzij de nieuwe tunnels en een nieuw ondergronds station naast Penn Station in Manhattan gaat het aantal treinen tussen de steden vanaf 2016 omhoog van 23 naar 48 per uur. Het project is nu begroot op 7,4 miljard dollar. Beide tunnels zijn ongeveer zeven kilometer lang. Aan weerszijde van de rivier zullen hard-rock schild TBM's (Tunnel Boring Machine) met roterende schijven van acht á negen meter de schachten boren door respectievelijk zandsteen en het stollingsgesteente doleriet van New Jersey en de keiharde schist onder Manhattan. Voor het station van twee etages onder Manhattan maken de bouwers ook gebruik van explosieven. In totaal verwijdert men 1,3 miljoen kubieke meter aan gesteente en een kwart miljoen kubieke meter slib uit de schachten.

De aanleg van de eerste spoortunnels honderd jaar geleden ging met behulp van 150 ton zware schilden die vanuit speciale drukkamers mechanisch door het slib onder de Hudson werden geduwd. De arbeiders in de drukkamers openden luiken in de schilden waardoor het slib naar binnen kwam. Daarna voerden zij de binnenstromende spoel via een luchtsluis af. Na iedere zeventig centimeter plaatsten zij ijzeren ringen in de tunnel die samen het skelet van de tunnelbuis vormden.



Anno 2009 maakt de aannemer in de slappe grond onder de Hudson gebruik van earth pressure balance machines (EPB). Het afgeschraapte slib beweegt in zo'n machine via een schroef door het schild. De druk aan de voorkant blijft intact waardoor het meestal niet nodig is de grond te stabiliseren met een steunvloeistof. Toch blijft het soms noodzakelijk een cementslurry of schuim te injecteren. Achter de EPB plaatst men voorgegoten betonnen segmenten (28 cm dik) om de schacht te verstevigen.

Het lastigste boortraject ligt aan de kant van New Jersey waar de harde doliet onder de rotsen van de Pallisades overgaat in de veel zachtere schalie en vervolgens klei. Volgens Dave Donatelli, de projectmanager van het consortium dat de tunnels bouwt, moet de grond hier eerst worden bevroren met behulp van vloeibaar stikstof of gestabiliseerd door het injecteren van een cementachtige slurry.”

*Uit: Technisch Weekblad (8 augustus 2009)*

## SITSEEEING

Onlangs ontdekte ik de volgende website over Amerikaans Z-spoor:

<http://www.jamesriverbranch.net/index.htm>

De bouwkunsten die je hier ziet zijn van hoog niveau. Je ziet aan de foto's eigenlijk niet eens in welke schaal het baantje is gebouwd. Met talloze details, werkende seinen en code 25 rails is het een waar kunststukje!

Toch meer geïnteresseerd in N-schaal? Dezelfde modelbouwer is ook verantwoordelijk voor deze modelbaan:

<http://whiteriverandnorthern.net/>

*Mathieu Hamelers*

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, 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.

Dit maal was er op Eurospoor een enkele Amerikaanse modelbaan te zien en een paar diorama's.



Een diorama van Beneluxspoor met een Amerikaans thema



Verschillende stoomlocs staan gereed in het station van de schaal-O baan van Paul Schraepen



Een goederentrein passeert de overweg

Hans Sodenkamp

## CLASSIFICATIE VAN DE AMERIKAANSE SPOORWEGEN

Regelmatig kom je de term 'Class I' tegen. Bijna iedereen weet dat hiermee een van de grote jongens in het Amerikaanse goederenvervoer wordt bedoeld, maar hoe zit het nu precies met die indeling in Class I, II en III?

### Surface Transportation Board

Een Class I railroad is in de Verenigde Staten een classificatie voor een grote goederenvervoerder per spoor waarbij de hoogte van de inkomsten de graadmeter is. Naast Class I bestaan er ook Class II en Class III railroads. De classificatie is opgesteld door de Surface Transportation Board (STB), een overheidsinstantie die controle houdt op het spoorwegvervoer in de Verenigde Staten.

De classificatie heeft gevolgen voor de spoorwegbedrijven: voor Class II en III railroads gelden andere afspraken voor personeelsinzet, en ze hoeven geen (financiële) verantwoording af te leggen aan de STB.

### Criteria

In de jaren 30 van de 20<sup>e</sup> eeuw startte de Interstate Commerce Commission – de voorganger van de STB – met de indeling in Class I, II en III. De grens voor een Class I railroad lag toen op 1 miljoen dollar 'operating revenue' (inkomsten). Dit bedrag is in de erop volgende decennia verhoogd. Tegenwoordig is de indeling als volgt:

- Class I - \$250 miljoen of meer
- Class II - \$20 miljoen of meer
- Class III - \$0 tot \$20 miljoen

Een bedrijf moet minimaal drie achtereenvolgende jaren voldoen aan het criterium. Bij de berekening wordt rekening gehouden met inflatie.

### Class I railroads

De volgende goederenvervoerders vallen onder de categorie Class I:

1. The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company
2. Kansas City Southern Railway Company
3. Union Pacific Railroad
4. Soo Line Railroad Company (Canadian Pacific's dochterbedrijf in de VS)
5. CSX Transportation
6. Norfolk Southern
7. Grand Trunk Corporation (Canadian National's dochterbedrijf in de VS)





Voor meer informatie verwijst ik je naar de website van de STB ([/www.stb.dot.gov/stb/index.html](http://www.stb.dot.gov/stb/index.html)) en dan speciaal hun uitleg over de classificatie: <http://www.stb.dot.gov/stb/faqs.html#econ>

Mathieu Hamelers

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 12 en 13 december 2009: rijweekend Hoogmade.
- 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 40cm 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 'Ntrak Light': Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.

## THE CABOOSE

Zoals bij de meesten wel bekend zijn er regelmatig knutselavonden in de regio Haarlemmermeer en



omgeving. Het idee voor een dergelijke knutselavond is ontstaan om elkaar te stimuleren vorderingen te maken met de bouw van modules en vooral scenery. Na de zomerdip zijn deze

knutselavonden weer bijzonder productief. Het gaat om allerlei verschillende, kleine, projecten. De één is bezig met een scratsbuild gebouw, de ander frut een decoder in locs, weer iemand anders wheathert zijn wagons enzovoort. Het grappige is ook dat je van elkaar technieken en ideeën opdoet. En natuurlijk is het ook heel gezellig.

Niet iedereen is in staat om mee te doen en ook niet ieder project leent zich voor een knutselavond. Dankzij het uitstekende contact van Rob bij de Waterwolf kunnen we ook enkele keren per jaar gebruik maken van een locatie in Nieuw Vennep. Op zaterdag 31 oktober was er dus weer zo'n "klusdag".



Net als van de zomer was het weer een groot succes. Dankzij de gebroeders Starmans (sinds kort tevens lid van de PH&LF) konden digitale locs na afloop weer soepel over spoor snorren. Ondertussen kreeg de "Old Mainline" de eerste contouren, en kregen verschillende achtergrondplaten het befaamde Susanblauw. Ook werd er nog druk gewerkt aan huisjes, wagons en kurk. Tevens was er nog de mogelijkheid om (model-) spoor DVD's te bekijken.



Ik heb inmiddels gehoord dat Rob van plan is om in januari weer zo'n dag te organiseren. Eerst volgt nog onze laatste meeting van 2009 op 12 en 13 december

in Hoogmade. Daarom, misschien tot zaterdag 12 december in Hoogmade.

*Hans Sodenkamp*