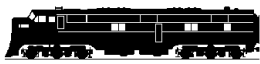
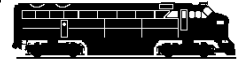




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 6 Nummer 16 februari 2007

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Even voorstellen: Wim Kieskamp	1
Old Track : Big, Bigger, Biggest Boy	2
Ware verhalen uit New England	3
Het grootste faillissement: Penn Central	4
"Hoe doen ze het toch....."	6
De Geep, EMD's grootste succes?	6
Raymond Loewy: van Coca Colafles tot elektrische locomotieven	8
De CF7 van de Santa Fe	10
De PH&LF-fotogalerij	11
The Timetable	11
PH&LF Guidelines	11
Rijswijk 2007	12
Contributie	12
The caboose	12

THE DEPOT



Daar is de eerste PH&LF nieuwsbrief van 2007. De winterperiode is de tijd om bezig te zijn met de modelspoorhobby. Voor het

geval je even geen inspiratie hebt, er staan in dit nummer weer genoeg zaken wat je modelspoor weer op de rails kan helpen. Dit keer is, net als vorig jaar, min of meer een themanummer. Het thema zit hem ditmaal in de "extremen". Wat is bijvoorbeeld de grootste stoomloc, de meest succesvolle EMD loc, de lelijkste Santa Fe loc of het grootste spoorwegfaillissement.

Dit laatste is overigens wel weer een typisch PH&LF trekje, een zwak voor maatschappijen die failliet gaan. Daarom ook nu weer een verhaal over obscure maatschappijtjes zoals de Sandy River & Rangely Lakes RR. Tevens wordt in de nieuwsbrief nog een relatie gelegd tussen een Coca Cola fles en een elektrische locomotief. Kortom, ik wens je veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

EVEN VOORSTELLEN: WIM KIESKAMP

Hoi allemaal, ik zal mijzelf even voorstellen. Ik ben Wim Kieskamp en woon in Doetinchem. Mijn moduleplannen liggen even in de ijskast, maar het zal iets worden aan het water, met een kade en gesitueerd in New England. Ik rij met maatschappijen uit deze streek (Boston & Maine, Maine Central). Niet dat ik er ooit geweest ben trouwens. De uitvoering laat nog even op zich wachten omdat ik net voor de kerst de zolder afgetimmerd heb voor een wat grotere baan dan die ik tot dusver had. Nu heb ik ruim 3 bij 4 meter tot mijn beschikking. Een stuk van de oude baan staat inmiddels op zolder en jullie begrijpen, er moet nu natuurlijk flink doorgetimmerd worden om weer te kunnen rijden.



Het spoorplan op papier was al een tijdje klaar en deze week hoop ik mijn eerste rondje weer te kunnen rijden. Als dit klaar is en alles goed rijdt dan kan de invulling van het landschap beginnen, maar dat is een meerjarenplan. (dus ik hoop dit jaar nog te beginnen met de modules en er zelfs eentje af te krijgen)

Ook op deze uitbreiding moet een stukje water komen, haventje met houten gebouwen aan de kade, enz. In de nieuwste Model Railroader staat ook zoiets maar dan in HO. Op het bewaarde stuk van de oude baan heb ik ook een heel klein haventje.



Verder heb ik nog een baantje van 60 bij 120 cm. voor tentoonstellingen enz. gevuld met houten gebouwen en een hoop bomen.

Ik ben overigens ook lid (secretaris) van MSC de "Achterhoek" (zie www.mscachterhoek.nl). Omdat ik voorlopig dus nog geen module klaar heb kan ik dus alleen maar meerijden met jullie en dat was ik ook wel van plan. Ik werk overigens in de volcontinuïteit dus ik kan niet elk weekend dat er iets is georganiseerd komen, maar ik doe mijn best. Ik heb (niet onbelangrijk) zelf ook het digitraxstelsel. Goed, dit was het voor dit moment, ik hoop een ieder binnenkort een keer te zien.

Groetjes, Wim

OLD TRACK : BIG, BIGGER, BIGGEST BOY



UP's Big Boy

Bij grote Amerikaanse stoomlocomotieven is de "Big Boy" het eerste waaraan men denkt. Met een lengte, inclusief tender, van bijna 40 meter, hoog 4,90m, totaal gewicht van 548ton, trekkracht van 61.400kg en twee maal vier aangedreven assen is het werkelijk een echte gigant. Deze Big Boys, 25stuks groot, moeten gewoonweg de grootste stoomlocomotieven ter wereld

zijn! ...of zijn er nog andere Amerikaanse concurrenten die aanspraak maken op deze titel?

Als het om gewicht gaat dan zijn er een aantal gelede locs die de Big Boy in gewicht evenaren. Vooral de C&O H-8, met een asindeling 2-6-6-6 Allegheny, is echt een zware jongen met 548,5ton. Dit type staat bekend als de loc met de grootste aslast. Maar liefst 39,3ton! Deze locs zijn door Lima vervaardigd tussen 1941 en 1948, waarbij de laatste tevens de laatste stoomloc was van deze fabrikant voor de Amerikaanse markt. Totaal zijn er van dit type voor C&O 60 gebouwd. Daarnaast heeft Virginian Railroad ook 8 van deze "Allegheny's" aangeschaft. Door de gekozen asindeling is de loc wel iets korter (83cm) dan de Big Boy. Opmerkelijk genoeg is de loc wel 79cm hoger.



Virginian AG "Blue Ridge", familie van de C&O H-8

Qua lengte gaat de PRR S-1, inclusief tender, de Big Boy voorbij met z'n 42,7m. Deze lengte wordt echter vooral bepaald door de megagrote tender die ruim 18m lang is. Maar qua gewicht moet de S-1, goed voor 482ton, de Big Boy voor zich laten. Overigens is de S-1 officieus wel de snelste stoomlocomotief ter wereld met 230km/u.



PRR S-1

Maar er is nog een veel langere stoomlocomotief. Ik bedoel de C&O M-1 met een lengte van maar liefst 46,965m! Ook met een totaalgewicht van 560ton is M-1 duidelijk de Big Boy de baas. De trekkracht is echter niet zo hoog, 44.490, maar dat is op zich niet zo



vreemd voor een passagierslocomotief. Er is echter één 'maar': kun je hier wel spreken van een echte "stoomlocomotief"? De M-1 is namelijk, net als de "Jawn Henry", een stoomturbine-elektrische loc. Meer daarover in één van de volgende PH&LF-nieuwsbrieven.



C&O M-1

Op het gebied van trekkracht zijn er een aantal gelede stoomlocs die meer presteren. Zoals de DM&IR M-4 (2-8-8-4, Yellowstone), GN R-2 (2-8-8-2), WP "257" (2-8-8-2), N&W Y6b (2-8-8-2) & NP Z-5 (2-8-8-4, Yellowstone). De WP "257" (68.400kg) en NP Z-5 (69.600kg) maken gebruik van een booster. Maar ook zonder booster is de trekkracht groter dan de Big Boy. Opmerkelijk is wel dat de eerste Z-5 al in 1928 werd gebouwd.



Een DM&IR M-4 in actie

Gelede locs met twee groepen aandrijfassen, zoals hierboven genoemd, zijn bij iedereen wel bekend. Er hebben ook enkele locs bestaan met DRIE groepen aandrijfassen, zogenaamde Triplex. De eerste werd gebouwd in 1913 voor de Erie en had de volgende asindeling: 2-8-8-8-2. De derde groep aandrijfassen lag onder de tender. Met een gewicht van zo'n 400ton, een lengte van 32m en een trekkracht van maar liefst

75.600kg een indrukwekkende loc. Groot nadeel van de loc was de geringe capaciteit van de stoomketel.



De Erie "Matt Shay" triplex

Gekscherend werd dan ook gezegd dat de koelste plek op de loc in de zomer direct achter de vuurdeur was! Desondanks heeft de Erie er uiteindelijk drie stuks van gehad en deze werden alleen als opdruklocs gebruikt. De Virginian heeft er ook nog één gehad maar men was zo ontevreden dat deze spoedig werd omgebouwd tot een gewone mallet 2-8-8-0. De rest werd gebruikt als onderstel voor een mikado (2-8-2).

Alles overziend kan je concluderen dat de Big Boy op elk terrein apart beslist niet de grootste is! Maar alles bij elkaar nog steeds als de grootste stoomloc te beschouwen is ondanks veel geduchte concurrenten.

Hans Sodenkamp

WARE VERHALEN UIT NEW ENGLAND

In het Noord-oosten van de Verenigde Staten was er in het begin van de 20^e eeuw een netwerk van 2-voet (61 cm) smalspoorlijnen. Niet indrukwekkend als we dit vergelijken met het grote werk van de Union Pacific met zijn Big-Boys. Maar toch...Dat er ook hier aparte, en soms komische, voorvallen gebeurden kunt u hieronder lezen.

Het rollend materieel van deze twee-voet lijntjes was een schier onuitputtelijke bron van inspiratie. Hoofdzakelijk van het Forney-type (0-4-4T)* waren ze er groot en klein en alle met karakteristieke eigenschappen. Zo hadden de locs van de Monson RR geen nummers. In de boeken stonden de nummers 3 en 4 vermeld, maar de locs waren alleen herkenbaar aan het feit dat het trapje naar de cabine bij de 3 slechts één tree telde terwijl de 4 er twee had. Verlichting hadden deze locomotieven ook niet. Dat was niet nodig vond de directie van de Two-by-six, zoals de Monson RR werd genoemd (twee voet breed en zes mijl lang), want de treinen reden toch niet na zonsopgang.

* 0-4-4T = tenderlok zonder voorloopassen, twee aangedreven assen en twee assen onder de tenderbak; in Europese termen 'n C-2 type. Forney was de naam van de ontwerper van dit type lokjes.



Forney, door de auteur gebouwd op het onderstel van een oud Rivarossi 0-4-0T locje. De schaal is On30. De kap is geheel scratchbuilt. De loc was een Cab-forward. De Rivarossi-motor is vervangen door een Mashima-motor en de flenzen zijn afgedraaid op RP 25 profiel.

Dat er bij deze maatschappijtjes wel eens iets mis ging laat zich raden en het verhaal van nr. 24 van de Sandy River illustreert duidelijk hoe het er toe ging. In 1919 bestelde de Sandy River & Rangely Lakes RR haar laatste nieuwe loc, nummer 24, bij Baldwin. Deze "Prairie" 2-6-2 moest met haar 26 ton de trots van de maatschappij worden. Toen de loc door Baldwin in Farmington van een flatcar afgereden en afgeleverd was, was iedereen zo trots als een pauw. Maar toch reed de 24 niet zo lekker als de andere Prairies. Ze slingerde een beetje met haar achterste. Maar ja, als je de tender vol met water hield was het niet zo erg en zo ging het enkele weken goed. Maar Murphy sloeg toe, en als Murphy toeslaat is het ook op het slechtste moment en de slechtste plaats. Nr. 24 trok een flinke pulpwood-trein van de Madrid-zijlijn naar de hoofdlijn. Misschien was er een raillas een beetje veel gezakt en misschien was het waterpeil in de tender een beetje laag, maar de tender begon vreselijk te schommelen. Zo erg dat tender, loc en wagens ontspoorde. En zoals Murphy het wilde gebeurde dit juist op de Madrid Village Girder brug en deze ging samen met de hele trein naar beneden de rivier in. De handel werd opgeruimd, de brug hersteld, en het dagelijks leven ging gewoon door. Maar in de werkplaats, waar nr 24 werd hersteld, zei iemand: "Wat is die tender toch breed?" En toen de duimstok er bij gehaald was bleek dat hij ongeveer 16 inch (40 cm) te breed was! Onderzoek wees uit dat er bij de bestelling door de technische mensen van de S.R.&R.L. RR een klein foutje was gemaakt. In de specificatie van de lok stond voor de breedte van de tender 8'4"(2m54) geschreven, terwijl dit 8'4"(2m14) had moeten zijn. "Things can happen", dacht men en er werd 16" van de breedte van de tender afgehaald en nr. 24 heeft haar jaren uitgereden als nog nooit een andere loc had gedaan.

Ontsporingen waren er natuurlijk ook altijd. Bij welke spoorweg niet? Maar het uitstapje dat nr.22 gemaakt heeft mag toch wel als uniek beschouwd worden. Op een koude winterdag met veel wind en sneeuw reed de "22" een trein op de Madrid zijlijn. De sneeuw lag hoog en de wind blies hele sneeuwbergen op. De "22" had er duidelijk moeite mee om hier doorheen te ploegen, ook al was ze met een sneuwploeg uitgerust. En het leek wel of het steeds moeilijker werd. De machinist had de reguleur wijd open en het ganghandel helemaal voorin. Tot op een moment de loc stilstond. Geen beweging meer in te krijgen. "We graven haar wel even uit", zei de machinist, terwijl hij rond de loc door de sneeuw waadde. Maar de sneeuw viel bijna even hard als de machinist, de stoker en de conducteur konden scheppen. Na ongeveer een uur buffelen waren ze bij de rail, althans de onderkant van de wielen. Er was geen rail! De "22" stond op de keiharde bevroren grond. Na enig onderzoek bleek dat de lok niet alleen naast de rail stond, maar er ver naast. Zeker zo'n 15 meter! De trein moet enkele honderden meters buiten het spoor hebben gereden terwijl de machinist zich afvroeg waarom het zo moeilijk ging!

Nog een ontsparing met een staartje in deze streek. Een van de lokjes was op een solorit ontspoord en daarbij halverwege in een klein riviertje terecht gekomen. Het was al een oude machine met veel gebreken, en de plaats waar ze lag was moeilijk te bereiken. Optakelen was dus moeilijk en zou relatief te veel geld kosten, dus laten liggen was goedkoper. Jarenlang heeft het wrak er gelegen, op het laatst overwoekerd door struiken en onkruid. Tot er in de oorlog gebrek kwam aan metaal voor schroot. Inspecteurs van de maatschappij kwamen op het idee, toch maar te proberen het wrak te bergen en gingen op zoek. Ze vonden echter niets, maar sporen in de drassige grond wezen uit dat een of andere schroothandelaar eerder op hetzelfde idee was gekomen en de buit klandestien in veiligheid had gebracht.

Fons Bossaers

HET GROOTSTE FAILLISEMENT: PENN CENTRAL

De spoorwegmaatschappij Penn Central heeft de twijfelachtige eer het grootste faillissement uit de Amerikaanse geschiedenis tot dan toe, op zijn naam te hebben staan. Nooit eerder was zo'n groot bedrijf bankroet gegaan. Maar wat ging hier aan vooraf?



De Penn Central was het resultaat van een fusie tussen de Pennsylvania RR en de New York Central.



Beide maatschappijen verkeerden in grote problemen: sterke concurrentie van luchtvaart en vrachtwagens, een kostbaar reizigersvervoer,

een sterk regulerende overheid die de tarieven bepaalde, en een slecht onderhouden infrastructuur. De PRR had weinig geïnvesteerd in modernisering van de infra, geld werd vooral in niet-spoorse dochterbedrijven gestopt en in de uitbetaling van dividend aan de aandeelhouders. De spoorweg leefde uiteindelijk vooral van de inkomsten uit de dochterbedrijven en van de dividenden van de Norfolk & Western, waar de PRR een stevige vinger in de pap had. De NYC had wel geïnvesteerd in modernisering van yards en in de aanleg van Centralized Traffic Control. De maatschappij ging efficiënter en goedkoper werken en ontsloeg duizenden werknemers. Desondanks werd er weinig winst geboekt.

Beide maatschappijen zagen een fusie als enige oplossing om de problemen te boven te komen. Dit ging echter niet zonder slag of stoot en er moesten concessies worden gedaan om de fusie goedgekeurd te krijgen door de overheid. Zo kwam er baangarantie voor medewerkers van de beide maatschappijen, en moest de failliete New Haven RR worden opgenomen in de nieuw te vormen maatschappij. Allemaal extra kosten dus.

Op 1 februari 1968 fuseerden PRR en NYC tot Penn Central; op 1 januari 1969 kwam de New Haven erbij.

Al vanaf de eerste dag verliep het niet goed. Spoorwegbedrijven uit het westen leverden niet, zoals hen was gevraagd, de wagens voor PRR en NYC apart aan, maar stuurden de wagens naar 'de' Penn Central: de yards van PRR en NYC kregen dus elkaars wagens te verwerken, maar waren daar nog niet op ingesteld. Ook mocht - wegens het ontbreken van afspraken met de vakbonden - het personeel van beide fusiepartners nog niet op elkaars sporen rijden. Tevens waren er te weinig goede verbindingen tussen beide spoornetwerken om materieel uit te kunnen wisselen. Tel daar bij op dat de verschillende computersystemen en het personeel van PRR en NYC dat niet echt wilde samenwerken, en de chaos was compleet.

Elke fusie leidt tot het schrappen van parallelle routes en dubbele emplacementen. Omdat de Penn Central geen geld had, was het echter bijna onmogelijk om wijzigingen in de infrastructuur aan te brengen: het bedrijf kon het financieel gewoonweg niet opbrengen. Daarnaast was de infra in een slechte staat en dat

werd alleen maar erger. Snelheidsbeperkingen en ontsporingen waren het gevolg. Er was ook een tekort aan locomotieven, en dan vooral aan goed onderhouden locs. Tot slot stegen de lonen steeds meer, wat voor de Penn Central slecht uitkwam: ze hadden namelijk afgesproken om al het personeel van NYC en PRR in dienst te houden, ook al kon men met minder personeel af.



U25B 2665 in Riverdale, Illinois, mei 1971

Met geleend geld werd het bedrijf draaiende gehouden. Winsten uit dochterbedrijven (waaronder Six Flags) gingen op aan dividenden. In 1970 verloor het bedrijf een half miljoen dollar per dag en had een schuld van anderhalf miljard. Op 21 juni ging Penn Central failliet: het grootste faillissement tot dan toe in de Amerikaanse geschiedenis.

Het reizigersvervoer voor de lange afstand is in 1971 overgegaan naar Amtrak. Forenzenvervoer werd steeds meer gesubsidieerd door regionale overheden. Penn Central kon nog doorgaan met het goederenvervoer dankzij wettelijke bescherming voor failliete bedrijven. In 1976 nam het Congress een wet aan waarmee Penn Central werd genationaliseerd en op 1 april gingen Penn Central en enkele andere failliete maatschappijen op in het nieuwe Conrail.

Niet alles van Penn Central was echter verdwenen. De holding company had alleen het spoorbedrijf afgestaan aan Conrail: de vele dochterbedrijven waren nog steeds in bezit. Door verkoop raakte het bedrijf bijna al zijn spoorbezittingen kwijt en het ging zich volledig concentreren op de verzekeringsbranche. Later is de Penn Central opgegaan in de American Financial Group. En dit bedrijf bezit nog steeds een van de belangrijkste spoorwegmonumenten van Amerika: Grand Central Terminal in New York.

Mathieu Hamelers



"HOE DOEN ZE HET TOCH....."

Soms kom ik op het internet foto's tegen en vraag me dan af hoe ze het gedaan krijgen... Ik doel op ongelukken met treinen.

Ik heb een aantal treinongelukken opgespaard, niet vanuit een morbide interesse maar meer vanuit een stukje ongeloof. Ik weet dat de meeste ongelukken "kop-staart"-botsingen of ontsporingen zijn. En daarnaast zijn de Amerikanen erg goed in het uit de hand laten lopen van afdalingen d.m.v. een "runaway train". Hierbij een aantal merkwaardige ongelukken en misschien dat iemand anders begrijpt hoe een ongeluk als deze kon ontstaan.



De eerste is hilarisch: hoe parkeer je in godsnaam de ene stomer bovenop de andere?

De tweede foto van een trein die klaarblijkelijk dwars door een station is gereden toont aan dat de Canadezen ook er een handje van hebben in bizarre ongelukken. Alhoewel ik onder de indruk ben van de stuurmans-kunsten van de machinist.



De derde vind ik zelfs ongelofelijk: klaarblijkelijk stond de wissel verkeerd met als gevolg een botsing tussen F-units en een switcher. Ik zou van te voren mijn geld hebben gezet op de F-units, maar blijkbaar zijn ze toch minder sterk dan een switcher: zie het bewijs. Misschien omdat het hier gaat om Canadese loc's van Ontario Northland.



De volgende vond ik wel herkenbaar en wie ooit lange treinen met korte boogstralen heeft gereden herkent deze situatie:

gewoon te snel aan de knop van de transformator gedraaid en misschien moeten ze de wagons verzwaren tot de NMRA-norm. Doet me trouwens ook

goed te zien dat ook de BNSF er wat van kan.



Als laatste een maatschappij met de meeste arrogantie (vind ik zelf): Uncle Pete (UP) niet zozeer vanwege hoe



iets is gebeurd maar hoe ruim je zoiets op? Vooral als je hoort dat binnen een dag alweer treinen op het spoor reden.

Robert van Maurik

DE GEEP, EMD'S GROOTSTE SUCCES?

In het eerste nummer van 2006 schreef ik over de BL2. Een mislukking tussen alle successen van EMD. Die mislukking kon men bij EMD echter snel vergeten met de opvolger van de BL2: de GP-7. De GP-7, de letters staan voor General Purpose, werd een groot succes. Van het prototype werden in 1949 drie stuks gemaakt en ondergingen een uitgebreide demonstratietoer langs 14 verschillende maatschappijen. GP-7, kortweg Geep, had dezelfde "567" motor als de beroemde F-units en was dus ook 1.500pk sterk. In tegenstelling tot de F-units was de Geep makkelijker te onderhouden door het gebruik van de huif. In de korte huif kon dan eventueel de stoomverwarming voor het passagiersvervoer ondergebracht worden. Het principe "vorm volgt functie" leverde dus dit utilitaire model op. Curieus is overigens dat men binnen EMD niet blij was met de naam Geep vanwege de associatie met het vierwielaangedreven militaire voertuig, inderdaad, de Jeep. Het was verboden om deze naam te gebruiken



binnen EMD. Onder de Geep wordt niet alleen de GP-7 verstaan maar ook de GP-9 en GP-18.



GP-7 prototype #100 in EMD kleuren

De drie demonstratielocs (100, 200 & 300) zagen er bijzonder stijlvol uit in de zilveren en donkerblauwe met gele band geschilderde EMD-kleuren. De 100 reed bij maatschappijen zoals C&NW, Milwaukee en SOO line. De 200 kwam bij o.a. UP & SP en de 300 werkte voor L&N, Southern en ander maatschappijen in het zuidoosten. De voornaamste kracht van de Geep was (en is) zijn veelzijdigheid door de vorm van de loc. Er was ook nog een beperkte keuze in een aantal accessoires. Voor passagiersdiensten kon de loc voorzien worden van een stoomketel. Variatie was er ook in de grote van de brandstoftanks, dynamische remmen en keuze van draaistellen. Spoedig kwamen de eerste orders binnen. Van de GP-7 zouden er uiteindelijk 2.615 stuks gebouwd worden! Tijdens de bouw van de GP-7's zijn er nog allerlei varianten te onderscheiden maar daar wil ik je nu niet mee vermoeien.



GP-7 #244 van Missouri Pacific

De GP-7 werd vanaf januari 1954 verdrongen door de sterkere, 1.750pk, GP-9. Ook de GP-9 kende verschillende varianten waarvan de cabine-loze die alleen bij de UP en PRR reden wel de meest opmerkelijke is. Eigenlijk een soort B-unit waardoor deze dan ook Beep's genoemd werden. De laatste GP-9 rolde in december 1959 de fabriek uit. Totaal zijn er 3.601 stuks van gebouwd.



Een GP-9 en F-unit van SOO Line

Tot slot begon in 1959 de bouw van de laatste telg uit de Geepfamilie: de GP-18. Van deze 1.800pk sterke loc zijn er tot 1963 uiteindelijk 350 stuks gebouwd. Om een beter zicht te krijgen werden in opdracht van SP de laatste bestelling van de GP-9's en de GP-18's voorzien van een lage korte neus. Pas met de bouw van de GP-20 werd de lage korte neus standaard.

Of het EMD's grootste succes is, daar kom ik een andere keer nog op terug. Maar dat het een bijzonder succesvol product is staat buiten kijf. Dit wordt nog meer ondersteund door het feit dat zelfs nu nog Geep's, weliswaar gemoderniseerd, rond rijden. Zo heb ik afgelopen zomer verschillende GP-9R's van CN nog in actie gezien.



Een gemoderniseerde GP-9RM van CN, #7001

Opvallend vind ik tot slot dat deze in grote getallen gebouwde locs op onze modules zelden rond rijden. Hopelijk komt daar verandering in want het zijn gewoon fraaie locs die niet op een Noord-Amerikaanse modelbaan mogen ontbreken.

Hans Sodenkamp



RAYMOND LOEWY: VAN COCA COLAFLES TOT ELEKTRISCHE LOCOMOTIEVEN

Dat dezelfde man, die ooit het ontwerp maakte van de wereldberoemde Coca Colafles, naast vele andere beroemde ontwerpen zoals de verpakking voor de "Luky Strike" sigaretten en de befaamde Studebaker "Hawk" ook op spoorweggebied furore maakte is misschien niet zo bekend. Het leek mij daarom een goed idee om iets meer over hem te vertellen en over zijn meest bekende ontwerp.

Raymond Loewy (spreek uit Lowie), geboren in 1893, Amerikaan, ontwerper, een man, die blijkens zijn autobiografie geobsedeerd werd door o.a. locomotieven, auto's en vooral door snelheid. Een van zijn ietwat wrange grapjes was, dat hij hoopte dat de chauffeur van zijn lijkwagen een bekeuring zou krijgen voor het overschrijden van de maximumsnelheid! En hij meende dat, deze Amerikaan van Franse afkomst, die een ontwerp bureau had in New York. Onder zijn vele klanten bevonden zich o.a. General Motors en de Pennsylvania Railroad. Vanaf zijn jongensjaren had Raymond ervan gedroomd ooit nog eens de ontwerper te mogen zijn van een locomotief. Als hij eindelijk een bezoek mag afsteken bij de president-directeur van de Pennsylvania Railroad lijkt het erop of de grote dag eindelijk is aangebroken. Hij krijgt echter de opdracht een vuilnisbak te ontwerpen voor de New Yorkse stations! En dat was wel even iets anders dan hij had gedacht! Maar hij ontwierp een zodanig grandioze vuilnisbak, dat niemand er in slaagde dit ontwerp de eerstvolgende 25 jaar te verbeteren.

Er is veel misverstand over Raymond Loewy en de GG-1. Hij heeft niet, wat vaak wordt gedacht, de vorm van de fameuse GG-1 ontworpen! Wat hij echter wel heeft gedaan is dat hij het beroemde "five stripe" of "Cat whiskers" ontwerp gemaakt. Met deze fraaie beschildering zijn de GG-1's beroemd geworden. Ook heeft hij de vormgeving van de cab verbeterd.



De "cat whisker" of snorharen van de GG-1

Het waren de snelste, de fraaiste en de best gestroomlijnde modellen tot dan toe. De GG-1 was in staat passagierstreinen van meer dan 20 rijtuigen op tijd te laten rijden onder de meest moeilijke tijdschema's. De komst van deze elektrische reuzen op de lijn New York -Washington stelde de Pennsylvania Railroad in staat de treinsnelheden te vergroten. De tijd van de eerste "Congressional Limited" werd van 4 uur 15 minuten teruggebracht tot 3 uur 35 minuten. Ondanks de 6 stops onderweg een gemiddelde snelheid van meer dan één mijl per minuut.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



De Congressional in Philadelphia, 1967

Een van de meest spectaculaire misstappen van de GG-1 voltrok zich in 1952. Op 15 januari, 5 dagen voor de inhuldiging van President Eisenhower, trok GG-1 nr.4876, de "Federal", de nachttrein Boston - Washington naar de hoofdstad. Op het laatste stuk van de rit nam de machinist een routine remproef en kwam daarbij tot de ontstellende ontdekking dat de remmen de trein niet zouden houden. Niet in staat om te stoppen stormde de trein door het stationsemplacement het Washington Union Station binnen. Nog altijd had de trein een snelheid van 35 mijl per uur! De GG-1 boorde zich in het kantoor van de stationschef en in een krantenkiosk, ging ten slotte door de vloer en kwam in een daaronder gelegen bagagedepot tot stilstand. In zijn val sleurde hij 2 passagiersrijtuigen mee. Alhoewel er 87 personen gewond werden, waren er gelukkig geen doden te betreuren. De passagiersrijtuigen konden omhoog worden teruggetrokken. Bij de locomotief lukte dat niet omdat het omhoog halen van de GG 1 geen eenvoudige zaak bleek te zijn - en dit ook te veel problemen zou opleveren vlak voor de inhuldiging van de president - werd besloten een tijdelijke vloer erover heen te leggen tot alle feestelijkheden achter de rug waren. Duizenden feestgangers zijn over de GG-1 gelopen op weg naar de inauguratie!! De onbereikbare plaats van de GG-1 in het bagagedepot schiep vele problemen omdat kranen er niet bij konden komen. Eigenlijk was hij ook rijp voor de schroothoop! De verzekeringsmaatschappij echter vond het goedkoper om hem in stukken naar boven te laten halen en te repareren, dan om hem te vervangen door een nieuwe. En dus werd de loc in stukken "gesneden" van ca. 1,80 m om hem er uit te kunnen krijgen. Een nieuwe GG 1 kostte in 1934 ca. \$ 250.000.-. Tien maanden later kwam GG-1 nr.4876 weer in dienst nadat hij was herbouwd in de Pennsylvania-werkplaats in Altoona.

Er hebben nog lange tijd GG-1's rondgereden o.a. in de onaantrekkelijke zwarte kleur van Penn Central en later Amtrak. Ook hebben een aantal in het rood, zilver & blauw van Amtrak gereden en er is zelfs één (4800) in Conrail blauw verschenen. Uiteindelijk zijn ze de trieste weg gegaan van alle andere (dierbare) locomotieven: de sloper. Slechts één machine werd weer in de oorspronkelijke rode kleur van de Pennsylvania Railroad overgeschilderd en was ooit in de T.V.-serie "De grote Treinreis" nog te zien. Wie de film "Silver Streak" heeft gezien, zag aan het einde ook een trein (weliswaar door een diesellocomotief getrokken) die niet meer kon remmen, door de muur van de stationshal denderen. Hier bleef het bij, deze belandde niet in de onderliggende kelder.

Na de GG-1 heeft Raymond uiteindelijk wel een aantal locs vormgegeven zoals een gestroomlijnde K-4 en de beruchte T-1 maar dat is een ander verhaal.....

Uit een krantenbericht in de Gelderlander van 12-6-1995:

Miljoen voor archief Loewy. PARIJS (AFP) - Stukken uit het archief van de beroemde ontwerper Raymond Loewy (1893-1986) hebben bij een veiling in Rambouillet bij Parijs 3,2 miljoen francs (ongeveer 1 miljoen gulden) opgebracht. De Amerikaanse ontwerper van Franse afkomst is onder meer bekend als bedenker van het logo van de Brits-Nederlandse oliemaatschappij Shell.

Tot de stukken, die in één keer werden geveild, behoorden ontelbare memo's, brieven, manuscripten, ontwerpen, foto's, maquettes, boeken en films. De naam van de koper is niet bekend gemaakt. Loewy, die als illustrator werkte voor bladen als Vogue en als etaleur voor warenhuizen, als het beroemde en luxueuze Macy's in New York, wordt beschouwd als de grondlegger van de industriële vormgeving.

Fons Bossaers



DE CF7 VAN DE SANTA FE

Deze keer een verhaal over een door de Santa Fe omgebouwde lok, die niet tot de schoonheden behoort. Daarom begin ik dit verhaal ook met een foto. Oordeel zelf:



Santa Fe had een vloot van 200 steeds ouder wordende F-units die nodig aan een groot onderhoud toe waren. Tevens waren ze eigenlijk niet meer geschikt voor het werk waar ze voor ingezet werden. Zo was het rangeren, het aankoppelen van goederenwagons zeer moeilijk door het slechte uitzicht vanuit de cabine.

Het aanschaffen van nieuwe locomotieven koste \$ 150.000 per stuk terwijl de ombouw van de F-units volgens een raming van de SF ongeveer \$ 60.000 per stuk zou bedragen. De ombouw is eigenlijk het verwijderen van de stroomlijnombouw en deze vervangen door een zelfgebouwde ombouw.

De verbouwing is in eigen begeer doorgevoerd in Cleburne, Texas tussen 1970 en 1978. Waarbij de doorlooptijd per lok 45 dagen was en de kosten per lok op \$ 40.000 bleef. Omdat de opbouw een deel uitmaakte van de sterkte van de locomotief moest ook de "bodemplaat" opnieuw geconstrueerd worden. Verder werden de draaistellen en de tractiemotoren verbeterd (dit gebeurde in San Bernardino, California) en kreeg de lok een verbeterd elektrisch systeem en sterkere remmen.

De loks werden in het gehele SF-systeem gebruikt. De meeste werden voor rangeerwerk en lokaal vervoer gebruikt, anderen werden in multiple unit consist op de mainlines ingezet. Door de veranderende bedrijfsfilosofie werden alle CF7's in 1987 verkocht aan regionale en short-line railroads.

De gegevens van de CF7:

Bouwer	<u>General Motors Electro-Motive Division</u> (EMD); Ombouwd door de Atchison, Topeka and Santa Fe Railway
Model	CF7
Bouw datum	Oktober 1970 – maart 1978
Totaal geproduceerd	233
Aandrijving	B-B
Spoorbreedte	1435 mm
Lengte	14.78 m
Totaalgewicht	113.000 kg
Motor	EMD 16-567BC
Motor type	2-takt diesel
Motorinhoud	148.7 L
Cilinders	V16
Cilinder maat	216 mm × 254 mm)
Topsnelheid	105 km/h
Vermogen	1,119 kW
Trekkracht	277 kN

Johannes Winius



DE PH&LF-FOTOGALERIJ

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



Een GP-9 van Guilford voor museumtrein nabij North Conway, NH, in september 1996



Een GP-9 van Pennsylvania Railroad in het Railroad Museum of Pennsylvania, Strasburg, oktober 1996



GP-9RM van CN #4200 en #4122 in Cobourg, Ont. Gezien op 18 september 2006

Hans Sodenkamp

THE TIMETABLE

De volgende evenementen staan in de planning:

- 31 maart & 1 april: Landelijke Modelspoordagen in Hillegom.
- 7 t/m 10 juni: Summer Jamboree van Ntrak Duitsland in Kevelaer. De PH&LF doet mee met een digitale oNtrakmodulebaan.
- 18 & 19 augustus: Erica?
- Medio september: NZH Hobbydagen?
- 26 t/m 28 oktober: Eurospoor?
- Januari 2007: Modelspoordagen Rijswijk?

PH&LF GUIDELINES

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

- Standaard kleur achtergrondplaat: 1 deel RAL 5015 "Hemelblauw" op 1 deel puur wit (dus gewoon wit en geen crème of iets dergelijks).
- Hoogte achtergrondplaat: minimaal 35,5 cm vanaf bovenkant rail (uiteraard is een hogere achtergrondplaat mogelijk indien het landschap op de module dat vereist, b.v. hoge heuvels/bergen of hoge gebouwen)
- Standaard kleur zijvakten 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 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 variëren van 1 ft tot 40 cm.
- De lengte van de bak kan variëren van 2 tot 4 ft, alhoewel er ook sterk afwijkende maten in omloop zijn.
- Het hoofdspoor kan op elke willekeurige plek liggen, maar moet wel haaks op de zijkant van de bak uitkomen.
- Achtergrond niet verplicht, maar wordt wel aangeraden.

En dan bestaat er sinds korte tijd 'Ntrak Light': Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.

RIJSWIJK 2007

Op 20 en 21 januari was er weer een modelspoorbeurs in Rijswijk. Geen deelname van de PH&LF, maar het Amerikaanse N-spoor was wel vertegenwoordigd in de stand van Mitropa. Sinds enige maanden ben ik 'lid' van deze virtuele club die voornamelijk op internet bestaat en daarnaast op enkele evenementen naar buiten treedt. In Rijswijk werden diverse modelbanen getoond om te laten zien wat er zoal mogelijk is op modelspoorgebied: Team Ferkeltaxi toonde hun Oostduitse modelbaan, Ronald Halma was er met het altijd mooie 'The Shop', en ik had East Tuckerville meegenomen (ter vervanging van Timford Junction, dat helaas slijtage begint te vertonen en dus niet te vaak op transport kan).

Als PH&LF-er ben je gewend om twee dagen met een throttle in de hand te staan, dus dit weekend was een beetje rare ervaring: geen treinen rijden! Gelukkig kon ik de Lenz-throttle van The Shop bemachtigen en de UP-turbine laten loeien, en de Challenger laten sissen.

Mijn brandschone GP38-2 van Rock Island is onder handen genomen door de airbrushkoning van Mitropa, Sjaak. Op professionele wijze heeft hij het locje van

een laag stof en roet voorzien. Sjaak geeft overigens voor een kleine vergoeding ook workshops in airbrushen. Ideetje voor een PH&LF-weekend?



Gelukkig telt Mitropa voldoende Ami's (waaronder onze eigen Roland) om het Hollandse stoomgeweld te kunnen trotseren. Nu nog wat meer N-spoor!

Mathieu Hamelers

CONTRIBUTIE

Voor 2007 geldt ook weer een geringe contributie. Het bedrag bedraagt € 15,00 en je kan dit overmaken op gironummer 548064, t.n.v. L.E. Sodenkamp te Haarlem, onder vermelding van PHLF. Zo blijven de kosten voor o.a. de PH&LF-website dragelijk. Overigens geldt wel de stelregel dat leden die geen module hebben, niet hoeven te betalen! (mag echter wel)

THE CABOOSE

Het nieuwe modelspoorjaar is goed begonnen: veel plannen voor nieuwe modules, veel beurzen in het vooruitzicht, de site is vernieuwd, Lars gaat voor Canadese locs, Rob bouwt alwéér aan nieuwe modules, Johannes heeft nog geen enkele loc laten vallen op de grond, voor de lijners onder ons is er een speciale lightversie van Ntrak, en ik heb weer meer plannen dan ik ooit tot uitvoering zal brengen.

Mathieu Hamelers