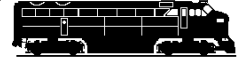




"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001



NIEUWSBRIEF



Jaargang 5 Nummer 2 mei 2006

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Bericht van de roerganger	1
Even voorstellen	2
Old Track : de SD26 van Santa Fe	2
Bovenleiding in de Rockies	3
Canadian trains (deel 3, slot)	5
Old Track : de GMD1	7
De New York & Atlantic: goederenvervoer op de LIRR	8
De PH&LF-fotogalerij	9
Car cards en waybills : realisme op de modelbaan	9
New Eastbrook wordt Emery	10
PH & LF Guidelines	11
The caboose	11

THE DEPOT

Dit is inmiddels alweer de derde Nieuwsbrief die Mathieu en ondergetekende samenstellen en deels schrijven. Zo'n duo-redactie vraagt wel wat afstemming maar werkt prima.



Zo, wat hebben we dit maal te bieden. Naast wat vaste onderwerpen zoals "Even voorstellen" en "De PH&LF-fotogalerij" hebben we alweer het derde deel van het Canada-avontuur van Peter & Lars. Daarnaast weer twee verhalen in het kader van "Old track". Altijd weer boeiend om te lezen hoe het één en ander in elkaar steekt.

Mathieu heeft weer eens een voor ons onbekende maatschappij opgedoken, de New York & Atlantic. Ook is er dit maal aandacht voor een lijn in het Noordwesten. Zo blijkt de nieuwsbrief toch aardig wat onderwerpen te hebben, voor ieder wat wils. Ik hoop dan ook dat je het met veel plezier leest ☺

Hans Sodenkamp

BERICHT VAN DE ROERGANGER

Aangezien ik niet meer aan het roer sta van de Nieuwsbrief dacht de huidige redactie dat het wel aardig zou zijn als ik af en toe wat van mij laat horen, naast eventuele andere bijdragen in de Nieuwsbrief.

Tja, hoe gaat het met de roerganger? Om een open deur in te trappen, erg druk..... Zoals eerder aangekondigd zou ik het rustiger aan gaan doen met de hobby in verband met de besommeringen van de koop van een nieuw appartement en de verkoop van mijn huidige huis. Dit slokt behoorlijk wat tijd en energie op als je dat in je uppie moet doen en het niet elke dag doet. Toch beperkt het rustiger aan doen zich alleen nog tot het verder bouwen aan modules. De PH&LF-dinsdagavonden in Hoofddorp bezoek ik zo vaak ik kan en verder wordt er heel wat af gemaaild en geforumd. Merk dat ik toch echt niet zonder deze leuke hobby kan. Wel frustrerend is het feit dat ik wel wil bouwen aan de nieuwe modules maar daar geen plek, tijd en energie voor heb. Verder baal ik er best van dat de website er ook onder lijdt. Heb plannen zat en de nieuwe opmaak in ruwe vorm klaar, echter ook hier ontbreekt het aan fut en vooral ook een goede PC om e.e.a. prettig te kunnen gaan aanpassen.

Verder best trots dat we inmiddels het 1^e lustrum kunnen vieren van de PH&LF. Toch een leuke club bij elkaar met niet al te veel standaarden, behalve die echt wel noodzakelijk zijn. Grappig om te zien dat een club als de onze zich bijna automatisch voort beweegt en ontwikkeld zonder een duidelijke hiërarchische structuur of vele statuten en reglementen, een soort van perpetuum mobile (Latijn: *voortdurend (of eeuwig) bewegend*, spreek uit: per-pee'-tu-um mo'-bi-lee). Tuurlijk is er wel eens de stress of irritatie, maar bestaan die ook niet in strak omlijnde organisaties? Wat is het nut van stress en fouten? Precies, om hiervan te leren, zodat het de volgende keer beter gaat. Duidelijk is ook dat een sterk gemeenschappelijk punt diverse pluimages bij elkaar brengt en een ieder van elkaar leert. De individuele deskundigen staan van zelf op en benoemen niet zichzelf maar worden al snel met bijnamen door anderen benoemd, b.v. onze technische dienst annex soldeerkoning. Best een mooi model, volgens mij is er een Braziliaan om deze werkwijze erg rijk geworden en hij staat binnen management kringen zeer bekend. Kortom: lekker verder gaan zo en laten we kijken wanneer iets fout gaat hoe we iets kunnen verbeteren dan wel voorkomen, maar houdt ook respect voor een ieders fouten dan wel keuzes. Worden weer vijf mooie jaren op weg naar het volgende lustrum.

Lars-Erik Sodenkamp



EVEN VOORSTELLEN

Hoewel de meeste leden mij al kennen, ik ben Martien Baak. In Hoogmade geboren en woon daar nog steeds. Ben 45 jaar jong, getrouwd met Joke en vader van twee dochters en een zoon.

Al sinds 1974 ben ik bezig met N-spoor, de laatste jaren voornamelijk af en toe een nieuw modelletje gekocht. De laatste jaren begon het modelspoorvirus wat meer te kriebelen en vanwege de beperkte ruimte thuis heb ik besloten modulair bij een club te gaan rijden.



Gespot door de PH&LF op Rail 2004 (achter Hans)

Sinds 8 mei 2005 ben ik lid van het Amerikaans Modelspoor forum. Zodoende ben ik ook in contact gekomen met de PH&LF RRA waarbij ik nu al een paar evenementen heb meegemaakt, altijd heel gezellig en ik kijk nu al weer uit naar de volgende, het 5 jarig jubileum begin juni in Hoofddorp.



Northlander treinstel

Ik ben mij gaan oriënteren op Noord-Amerikaans omdat ik een treinstel in N-spoor had gekocht van de Ontario Northland Rail (ONR), gevestigd in Canada, de zogenaamde "Northlander"

Ik heb ondertussen al wat meer rollend materieel aangeschaft van ondermeer de ONR, Canadian National (CN) en Canadian Pacific (CP). Dus wil ik voornamelijk Canadees rijden, met als hoofdmaatschappij de ONR.

Ik heb inmiddels het meeste materieel voorzien van MTL-koppelingen en ik ben samen met Rob Draaisma bezig met mijn eerste modules; dit worden oNtrak-modules.

Ik zal proberen af en toe nog eens een stukje voor de nieuwsbrief te schrijven.

Martien Baak

OLD TRACK : DE SD26 VAN SANTA FE

Tijdens de rijdag bij Ivo thuis had ik een leuke lok van de Santa Fe bij me:



SD-26 in model

Er werd mij toen gevraagd wat voor een lok dat is, en natuurlijk wist ik dat niet. Nu, thuis ben ik eens gaan zoeken wat voor een lok dit is.

Om de "dure" aanschaf van nieuwe locs uit te sparen ging de Santa Fe in het midden van de jaren 70 zijn floot van 80 stuks SD-24 moderniseren. De AT&SF had met de ombouw van de F7 Unit naar de CF7 al goede ervaringen opgedaan. De modernisering werd uitgevoerd door de San Bernardino Workshops in California. De werkzaamheden duurden van januari 1973 tot januari 1978.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



SD- 24 in model

Wat gebeurde er ongeveer tijdens de ombouw:

- De vier luchtcilinders werden naar achteren geplaatst om ruimte te maken voor een luchtfiltersysteem dat direct achter de cabine werd geplaatst.
- De originele EMD 16-567D3 motor werd vervangen door de EMD 16-64E3 motor die er voor zorgde dat de loc nu een vermogen kreeg van 2625 PK. Tevens werd het onbetrouwbare elektrische systeem vervangen door een nieuw systeem.
- De dynamische remmen werden geüpgraded.
- De bel werd van voren naar achter tussen de radiator fans en de dynamische rem fans geplaatst.
- Ze kregen een op de cabine geplaatste "beacon" en airconditioning (hoewel op het laatste diverse uitzonderingen waren).
- Tevens kregen de locs een nieuwe kleur, de "Yellowbonnet".

In de jaren 80 werden alle locs met een voorruit uit één deel omgebouwd naar een voorruit uit twee delen zoals die op de EMD GP20 zaten. Dit gebeurde om standaardisatie te brengen in het aantal te gebruiken ramen, dit scheelde uiteindelijk in de kosten van het op voorraad houden van meerdere raamtipes

In 1985 was ongeveer de helft van deze locs terzijde gesteld en vervangen door nieuwe types. Een jaar later werden de resterende locs verkocht aan de Guilford Transportation Industries.



De SD- 26 in het echt

Gegevens van de SD 26:

Gebouwd door:	General Motors Electro-Motive Division (EMD); Gemoderniseerd door Atchison, Topeka & Santa Fe Railway.
Gemoderniseerd:	Januari 1973 – Januari 1978
Totale productie:	80 stuks
Asindeling:	C-C
Spoorwijdte:	4 ft 8½ in (1435 mm)
Lengte:	60 ft 8.5 in (18.50 m)
Totaal gewicht:	328,000 lb (128,000 kg)
Motor:	EMD 16-64E3, 2 takt 169.1 L V16 diesel
Max.snelheid:	89 mph (143 km/h)
Vermogen:	2,625 hp (1,968 kW)
Trekkracht:	82,000 lbf (365 kN)

Dit is in een notendop het verhaal achter de SD-26.

Johannes Winius

BOVENLEIDING IN DE ROCKIES

De VS kent nauwelijks geëlektrificeerde spoorlijnen. Voornamelijk aan de oostkust zijn geëlektrificeerde trajecten te vinden zoals de North East Corridor en het derde railnet rond New York. Toch heeft en had de Verenigde Staten meer geëlektrificeerde spoorlijnen dan je zou verwachten. Eén van deze spoorlijnen was bijvoorbeeld de Cascade Tunnel van de Great Northern.

Het berijden van de oude Cascadetunnel, lengte 2,63mijl, gaf veel problemen. De stoomlocs veroorzaakten veel rook in de tunnel wat bleef hangen, te meer deze lijn redelijk intensief werd bereden. Ook had de stoomtractie zijn beperkingen voor de capaciteit van de spoorlijn. Reden om de tunnel en directe omgeving van bovenleiding te voorzien. Rond de vorige eeuwwisseling raakte driefase-wisselstroom



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

in zwang. Met name in Zwitserland, de Simplontunnel en Noord-Italië maakte men gebruik van driefase-wisselstroom. Het grote voordeel van dit systeem was de mogelijkheid om met één vaste snelheid te rijden, onafhankelijk van de zwaarte van de trein. Het elektrische en mechanische deel zijn daarbij relatief eenvoudig.

Daarom werd de tunnel in 1909 voorzien van driefase-wisselstroom van 6600 volt bovenleiding. De eerste vier locs, asindeling B-B, zijn gebouwd door Alco/General Electric en waren 1500pk sterk. Nadeel van het gekozen systeem is de complexe bovenleiding. Tweefase-systemen zijn als bovenleidingdraad uitgevoerd en de rails is dan de derde fase. De bovenleiding bestond in de Cascade Tunnel dan ook uit een dubbele draad die onderling van elkaar geïsoleerd waren. Dit geeft een complexe bovenleiding constructie, vooral bij wissels waar de beide draden elkaar moeten kruisen.

Hoewel de elektrificatie voldeed aan de verwachtingen ging het rond de wissels nog wel eens mis. Door de isolatie van de draden boven de wissels viel dan plotseling de trek- of drukkracht weg waardoor de koppelingen braken. Men ondervond dit door de trein te laten opdrukken door de nog aanwezige Mallets. Daarmee was het probleem verholpen.

Omdat de route rond de tunnel nogal veel last had van hevige sneeuwval, meer dan 17 meter (!!) per jaar, waren veel sneeuwgaleries nodig en was veel kostbaar onderhoud nodig. Dit was de reden om te bezien of niet een nieuwe, langere, tunnel dit probleem kon oplossen. In 1926 werd daarom besloten tot de aanleg van een nieuwe Cascade tunnel. Deze heeft een lengte van 7,79mijl en is gelegen tussen Berne en Scenic. Door deze tunnel werd de route 8,7mijl korter en kwam 502feet lager te liggen. In een recordtijd van drie jaar is deze tunnel gebouwd.

Dit keer werd niet alleen de tunnel maar het hele traject tussen de stations Skykomish en Wenatchee van bovenleiding voorzien. In totaal was zo'n 70 mijl geëlektrificeerd. Dit keer werd gekozen voor 11.000volt 25hz wisselstroom. Westinghouse bouwde in 1926 twee E-locs van de serie Z-1. Deze 1-D-1 locs reden als semi-permanent paar en hadden een uurvermogen van 4300pk. In 1928 werden er nog zes geleverd.



Een Y-1 in Skykomish, gereed om te vertrekken.

De eerste twee Y-1's (5011 en 5012) zijn gebouwd door General Electric in Erie, Pa, in 1927. In 1928 volgden nog twee en in 1930 zijn de laatste vier gebouwd. De locs, 74ft lang en 259 ton zwaar, hadden een uurvermogen van 3.300pk. De 5011, de oudste, is ergens in 1944 verongelukt en is in 1945 herbouwd in GN shops in St. Paul. Daarbij zijn twee neussecties gebruikt van FT's en de loc werd daarmee een Y-1a.



De Y1a van Great Northern

Interessant is de ontwikkeling van het treingewicht over deze lijn. Vóór de eerste elektrificatie zat het maximum treingewicht op 1600ton. Met de komst van de driefase-wisselstroomlocs kon men 2000ton en later, bij een lagere snelheid, zelfs 2500ton vervoeren door de oude Cascade Tunnel. Door de nieuwe tunnel lag het treingewicht al bij het begin op 3500ton. Tijdens de Tweede Wereldoorlog reed men zelfs met treinen van 6000ton. Deze werden getrokken door drie Y-1's, halverwege een vierdelige FT-set (5400pk) en achter de caboose tenslotte nog een 2-8-8-2. Hiermee reed men met 17mph tegen de 2,2% helling richting de tunnel.

Na de oorlog werden twee nieuwe E-locs besteld bij General Electric. Dit werden de gigantische W-1's, zo'n 30 meter lang, 360ton zwaar en met 5000pk waren dit, op dat moment, 's werelds sterkste locs. De W-1 had de opmerkelijke asindeling B-D-D-B. Toch konden deze giganten niet tegen het voordeel van de



diesellocomotieven op. Deze worden ten slotte niet beperkt door een bovenleiding en het wisselen van de tractie is dan ook overbodig. Gevolg was dat op 31 juli 1956 de elektrische tractie eindigde met het in dienst nemen van een ventilatiesysteem in de tunnel waarmee de uitstoot van diesellocs kon worden afgevoerd. Voortaan konden de diesellocs dus gewoon doorrijden en de locwisseling kwam hiermee tot een eind.



De gehele vloot W-1s in Skykomish.

Van de beide W-1 locs is één verkocht aan de Union Pacific en gebruikt als onderbouw voor een experimentele kolengestookte turbineloc, maar dat is een ander verhaal. De acht Y-1's werden gekocht door de PRR die grote behoefte had aan E-locs. Daar kwamen de zeven gewone Y-1's in dienst als FF-2. De Y-1a werd, helaas, gebruikt als plukloc. Zo is één van



De FF-2 van Pennsylvania Railroad

de cabines gebruikt om een verongelukte F-3 te herstellen. De FF-2's werden vooral ingezet nabij Philadelphia om de zware ertstreinen richting Harrisburg op te drukken. Met de komst van de E-44 begin jaren zestig werden de zeven FF-2's overbodig en zijn vervolgens gesloopt.

Hans Sodenkamp & Mathieu Hamelers

CANADIAN TRAINS (DEEL 3, SLOT)

We waren inmiddels aangeland in Winnipeg. Helaas was het al donker toen we langs het Union Station reden. Bovendien liggen de sporen achter wat muren, dus veel was er niet te zien.

Prairies

De volgende dag stond een 'vreselijke' rit over saaie prairies te wachten. Het was zo'n 800 kilometers tot ons doel voor die dag: Swift Current. Het werd een erg mooie rit: de prairies zijn helemaal niet saai! Over een grotendeels kaarsrechte Trans Canada Highway ging het langs plaatsen als Brandon en Regina. Het weer was prachtig en de geel-bruine kleuren van de prairies staken fraai af tegen een strakblauwe lucht. En gelukkig waren er delen dat – weliswaar op enige afstand – een hoofdspoor de highway volgde. Regelmatig waren daar lange graantreinen of containertreinen te zien. De containers leken op zo'n afstand wel bijna op kantelen van een kasteel of als een soort Chinese muur. De trekkraft bestond meestal een drie- of viertal AC4400's. Veel mogelijkheden om de treinen beter te bekijken of te fotograferen waren er eigenlijk niet. Bovendien moesten we die dag kilometers maken.

De volgende dag ging het eigenlijk op dezelfde wijze verder, zij het dat het prairielandschap langzaam maar zeker wat glooier werd, zeker na de plaats Medicine Hat. Parallel aan de weg van hier naar Lethbridge liep een spoorlijn. Al rijdend haalden we een gemengde goederentrein in. De trekkraft bestond uit CP- en leasematerieel van FETX. Dit parallel-rijden bood Lars-Erik de mogelijkheid onderweg telkens zowel wat statische foto's als *travelling shots* te maken.



High Level Bridge

De grootste bezienswaardigheid die Lethbridge heeft, heeft met spoorwegen te maken. Hier bevindt zich namelijk de High Level Bridge. Het is de langste spoorbrug in zijn soort, althans wat betreft combinatie



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

van lengte en hoogte. Het is een stalen brug op standers, een beetje zoals die welke wij hebben op het enkelsporige traject op de Cuyahoga-module. Maar dan kaarsrecht over een lengte van 1.623 meter en een hoogte (op het hoogste punt) van 95,7 meter. De brug voert over een breed rivierdal, en vormt een onderdeel van de verbinding van Lethbridge met Fort Macleod. Hij is gebouwd in de jaren 1907 - 1909, en werd destijds gezien als een van de 'wonders of the world'. En het moet gezegd worden: de brug is indrukwekkend. Gedurende de ongeveer anderhalf uur dat wij er waren was er helaas niet al te veel verkeer; net toen we aankwamen reed er een trein over en daarna kwam na enige tijd de trein die we eerder die dag al hadden gevolgd tussen Medicine Hat en Lethbridge voorbij. Waarschijnlijk herkende de machinist ons, want met *whistle* en zwaaiend groette hij ons. Vlak na de overkant (aan de westkant van Lethbridge) kwamen we langs Kipp Yard, een groot CP-emplacement. Dat bleek uiteindelijk ook de bestemming van 'onze' trein.

Frank Slide Disaster

Na Lethbridge doemden aan de horizon de Rocky Mountains op, hoewel de afstand nog zo'n 100 kilometer bedraagt. Een echt overgangsgebied is er niet; na een heuvelachtig kaal prairielandschap beginnen opeens de eerste hoge bergen. En de prairie verandert in bos. Een van de eerste dingen die we bekeken op onze route door Crowsnest Pass was Franks Slide Disaster, net over de grens van Alberta en British Columbia. Boven het plaatsje Frank is begin van de vorige eeuw een deel van een berg naar beneden gegleden en heeft het plaatsje helemaal bedolven. Metershoge ruwe rotsblokken vormen hier sindsdien een woest landschap, waar een weg en een spoorlijn doorheen lopen. Ons bezoek aan deze *disaster* werd prettig verstoord door het zware gebrom van enkele UP-locs, die hier aan de beklimming van Crowsnest Pass beginnen, de zuidelijkste doorsteek door de Rocky Mountains in Canada. De andere mogelijkheden zijn de CP-route vanuit Calgary via Banff, Lake Louise en Revelstoke naar Kamloops of de veel noordelijker liggende CN-route die vanuit Edmonton via Jasper eveneens naar Kamloops gaat.

Museum

Via 's werelds grootste vrachtauto in Sparwood (een kipauto die in de lokale mijnbouw is gebruikt en nu als monument staat opgesteld) kwamen we aan in Cranbrook. Daar was zowaar het spoorwegmuseum open, dat sinds de vorige keer danig was veranderd. Dit spoorwegmuseum staat vooral in het teken van het reizen per trein en bevat een tiental luxe wagons uit de eerste jaren van de vorige eeuw (toen reizen per trein nog niet betekende dat je als een sardientje in een blik

staat). Er staat ook nog een enkele FP7 die duidelijk nog opgeknapt moet worden. Het museum ligt aan de hoofdspoorlijn. Tijdens ons bezoek werd daar flink gerangeerd door CP en UP.



Golden Spike

Na Cranbrook ging de route naar het Noorden. Via het Kootenay National Park (waar sinds de vorige keer kennelijk nogal wat bosbranden hadden gewoekerd) kwamen wij uit in de plaats Lake Louise. Aldaar bekeken wij het bekende CP-hotel, dat natuurlijk in de loop der jaren flink verbouwd is. Maar het ligt in een landschappelijk erg fraai gebied dus logisch dat de spoorwegen op deze manier klandizie wilden trekken. Na Lake Louise volgen de spoor en de weg ruwweg dezelfde route door de verschillende passen. Soms rijdt de trein wat hoger, dan weer lager. Onderweg waren vooral veel graantreinen te zien, die volbeladen op weg naar Vancouver (of naar andere havensteden aan de Pacific) waren. Qua tractie ook hier veel AC4400CW's en SD90MAC's. Via Revelstoke, waar helaas het spoorwegmuseum gesloten was, reden wij door naar Kamloops. Ongeveer dertig kilometer na Revelstoke zijn we in Craigellachie nog even gestopt. Bij deze plaats (nou ja plaats, er staat één huisje) is in 1885 de *golden spike* geslagen, waarmee een doorgaande CP-verbinding van oceaan tot oceaan was bereikt.





"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

Van Kamloops naar Vancouver

Vanuit Kamloops rijden CN en CP via eenzelfde traject naar Vancouver, namelijk langs de oevers van de Thompson River en Fraser River. Dat doen zij wel elk over 'hun' eigen oever, zij het dat zij halverwege de Fraser River, bij het plaatsje Cisco, van oever wisselen. Het was langs het hele traject werkelijk een komen en gaan van treinen. Wij hadden de indruk dat een deel van het spoor buiten dienst was wegens onderhoud. Zo zagen we o.a. al vrij snel na verlaten van Kamloops een CN werktrein langs de oevers van Kamloops Lake, getrokken door CN 5246, een SD75I. Omdat de weg natuurlijk ook langs de oevers van de rivieren gaat, zit je vaak dicht op het spoor. Later langs de Fraser River is er echter ook een deel waar de weg vrij hoog boven rivier/spoor gaat. Door het spooronderhoud reden CN en CP gewoon over elkaars sporen. Ook hier weer voornamelijk graan- en containertreinen. Naast CN en CP werd ook nog extra tractie van BC Rail waargenomen. Op een aantal punten langs deze route zijn we dan ook uitgestapt om een en ander te bekijken.

Bij het plaatsje Hope werd het rivierdal en de spoorlijnen verlaten, en werd koers gezet, nu weer via de Trans Canada Highway, naar Vancouver. Het eindpunt voor Lars-Erik en het begin- en eindpunt voor mijzelf. Een boeiende vakantie in Canada zat er op, en er restte niets anders dan het vliegtuig terug naar Nederland te pakken. Maar er zijn genoeg redenen om weer eens terug te gaan, want: *It's awesome!*

Peter Sodenkamp

OLD TRACK : DE GMD 1

In het vorige nummer stond een artikel van Robbert van Maurik over een ontspoorde Cubaanse loc met foto's. Wat mij direct opviel was de beschildering van de diesellocc, deze leek namelijk verdacht veel op de Canadian National kleuren. Dat was voor mij aanleiding om wat meer van deze diesel te achterhalen. Zodoende is dit artikel ontstaan.



Zoals bij de laatste foto van dat artikel vermeld staat, blijkt dat het gaat om een GMD1 (er staat helaas EMD1 ipv GMD1) die in 2000 door CN aan Cuba is verkocht. Bij nadere bestudering blijkt de GMD1 een wat bijzondere loc te zijn. Tussen augustus 1958 en april 1960 zijn in totaal 106 van deze diesels gebouwd door General Motors Diesel, de Canadese dochter van EMD. De locs zijn voorzien van de fameuze 12 cilinder EMD 567C diesel, 1200pk sterk. Opmerkelijk is dat ze gebouwd zijn met A1A-A1A of B-B onderstellen. Het grootste aantal, 101 stuks is geleverd aan Canadian National Railroad. De overige vijf zijn gekocht door Northern Alberta Railways, een maatschappij waar CN en CP beide een aandeel in had.



Het inzetgebied is voornamelijk de prairies van Alberta, Saskatchewan en Manitoba. Veelal ingezet om graantreinen te rijden over de lichte rails van deze spoorlijnen van CN en NAR. Overigens is de NAR op 1 januari 1981 opgegaan in CN.



Zoals gebruikelijk zijn ook deze locs tijdens hun leven omgebouwd. Zo werden tussen 1983 en 1990 46 stuks voorzien van zogenaamde Flexicoil B-B draaistellen afkomstig van afgevoerde GP-9's. Hiermee werd het werkterrein verschoven naar rangeerdiensten en "transfer service". Opmerkelijk genoeg zijn in 1999-2000 weer drie stuks voorzien van hun oude A1A-A1A draaistellen!

Ondanks dat de locs alweer meer dan 45 jaar oud zijn waren vorig jaar nog 42stuks in dienst bij CN. Zoals al eerder vermeld is er ook een aantal, 20 stuks, dus verkocht aan Cuba.



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001



Dan zijn er nog 11 stuks bij Canadese shortlines terecht gekomen. Vier stuks zijn de grens overgetrokken naar de buurman in het zuiden, de Verenigde Staten. Tot slot blijkt er één in bedrijf te zijn bij een museumspoorlijn, de "Wainwright Railway Preservation Society".

Hans Sodenkamp

DE NEW YORK & ATLANTIC: GOEDERENVERVOER OP DE LIRR

In het oosten van de VS had en heeft het reizigersvervoer een sterke positie ten opzichte van het goederenvervoer. Door de grote financiële verliezen na WO II wilden de maatschappijen zo snel mogelijk van het reizigersvervoer af, zodat ze zich konden concentreren op het winstgevendende goederenvervoer. Zo niet bij de Long Island Railroad (LIRR): hier werden de freights als een belemmering beschouwd voor de winstgevendende commuter trains.

In 1997 besloot de LIRR om het goederenvervoer af te stoten. De overheid wilde tegelijkertijd dat er meer goederen over de rails naar New York werden vervoerd en gaf een concessie aan een nieuw bedrijf: de New York & Atlantic Railway (NY&A).



Dit spoorbedrijf is een onderdeel van Anacostia & Pacific. Dit moederbedrijf is gespecialiseerd in transport en heeft acht short lines in bezit, waaronder de Chicago Southshore & South Bend, de Pacific Harbor Line (Los Angeles) en de Louisville & Indiana.

De NY&A rijdt goederentreinen over 269 mijl aan spoorweg op Long Island. Omdat alle rails in eigendom is van de LIRR moet de NY&A zijn best doen om tussen



het zeer drukke reizigersverkeer heen zijn treinen te laten rijden. Ze vervoeren producten als hout, papier, plastics en voedingsmiddelen. Elf locomotieven zorgen voor de tractie. Per jaar worden zo'n 20.000 wagenladingen vervoerd.



NY&A GP38-2 in Jamaica (Long Island), 23 februari 2003

De NY&A rijdt alleen op Long Island en is voor de aan- en afvoer van wagens afhankelijk van andere spoorwegbedrijven. Via de Hell Gate Bridge (ex-New Haven) is er een connectie met CSX en de Providence & Worcester, en via de carfloats van de New York Cross Harbor met Norfolk Southern.

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. Dit keer is het thema het dorpje Skykomish, ooit het begin-/eindpunt van de geëlektrificeerde Great Northern-lijn over de Cascade.



Skykomish, Washington



Een BNSF double-stack in aantocht



Mogelijk op weg naar Terminal 5 in Seattle

CAR CARDS EN WAYBILLS : REALISME OP DE MODELBAAN

Tijdens de Landelijke Modelspoordagen in Hillegom hebben we voor het eerst gebruik gemaakt van carcards en waybills. Dit systeem komt in de Amerikaanse tijdschriften veelvuldig aan de orde: menig modelspoorder in de USA gebruikt het systeem om een realistisch spoorbedrijf na te bootsen. Het voegt een extra dimensie toe omdat je de modeltreintjes gebruikt om daadwerkelijk goederen van A naar B te vervoeren.

Car cards

Elke wagon heeft een eigen car card. Op de card staan een aantal eigenschappen van die wagon vermeld. Op basis van voorbeelden uit de Model Railroader heb ik gekozen voor kenmerken als het wagentype, de maatschappij, het nummer, de eigenaar en (indien wenselijk) het soort goederen. Om te voorkomen dat je tijdens een rijdag uren bezig bent om de juiste car cards bij de juiste wagentjes te zoeken, heeft elke car card tevens een foto van de betreffende wagen. Tot slot is elke card geplastificeerd.

Waybills

Goederen worden vervoerd van A naar B. In het echt krijgt elke wagon een waybill met informatie over de goederen en de bestemming. In model bootsen wij dat dan ook na. Hiervoor gebruiken we een format dat Hans ooit heeft aangeschaft.

Een waybill bevat een aantal vaste onderdelen: vertrekpunt, bestemming, klant, lading en wagentype. Je kan maximaal vier bestemmingen invullen, twee aan elke kant van de waybill. Het wagentype blijft bij alle bestemmingen gelijk, maar de lading kan natuurlijk onderweg wisselen: de eerste bestemming is meubelfabriek A waar hout in een boxcar van 50 ft heengebracht moet worden, en de tweede bestemming is een freight house waar je de meubels gaat afleveren. En het freight house geeft vervolgens een lading voedingsmiddelen mee die naar een andere afnemer wordt gebracht.

En in de praktijk?

Card cards zijn dus wagongebonden, waybills zijn ladinggebonden. Maar hoe gaat het nou exact in zijn werk op een rijdag?

De yardmaster bekijkt welke waybills -oftewel ladingen- hij heeft liggen. Bij elk waybill zoekt hij een bijbehorende wagen. Als de waybill vermeldt dat graan in een boxcar moet worden vervoerd, dan heeft hij dus niks aan een grain hopper! Zodra de yardmaster de



benodigde wagens in de yard heeft gevonden, zet hij de trein klaar. Hierbij houdt hij zoveel mogelijk rekening met de volgorde waarin ze onderweg moeten worden geplaatst bij de industrieën, zodat de machinist onderweg niet al te veel ingewikkelde rangeerbewegingen hoeft te maken. Tot slot voegt hij (met een paperclip) de waybills toe aan de car cards.

Zodra zich een machinist voor de gereedstaande trein aandient, biedt de yardmaster hem de bijbehorende car cards met de waybills aan. De machinist moet deze dus de gehele rit bij zich houden! Onderweg zal hij wagons afleveren zoals de waybills dat vermelden. Van elke afgeleverde wagon wordt de car card óók afgeleverd. Dat betekent dus dat de car card mét de waybill achterblijft bij de wagon. Hiermee is de lading officieel 'afgeleverd'. De waybill wordt omgedraaid, waarmee meteen duidelijk wordt wat de volgende lading en bestemming van die wagon zal worden. De wagon zal later door een andere trein worden opgehaald.

Belangrijk is dat op elke waybill een keer de 'yard' langskomt. Op die manier komen alle wagons namelijk weer terug bij de yardmaster, zodat hij ze opnieuw kan inzetten voor een andere opdracht. Dit voorkomt dat een wagentje de hele dag precies hetzelfde rondje maakt langs dezelfde industrieën. Leuker voor de machinisten, en leuker voor het publiek!

Realistisch spel

In Hillegom hebben we beide rijdagen zoveel mogelijk gebruik gemaakt van dit systeem. Het is in het begin wel even wennen, en we hebben ook wat beginnersfouten gemaakt, maar als iedereen zich houdt aan de opdrachten op de waybills ontstaat er een realistisch spel waarmee je uren zoet bent.

Hiermee wordt 'treintjes rijden' meer een afspiegeling van de werkelijkheid en maakt het ook duidelijk waarom er eigenlijk treinen rijden: er moeten goederen vervoerd worden!

Omdat niet iedereen evenveel zin zal hebben om (de hele dag) met car cards te werken, én omdat niet iedereen van zijn eigen materieel car cards heeft, blijft er ook de vrijheid om 'gewoon' heen en weer of rondjes te rijden. We beperken ons hierbij wel tot één trein die 'onafhankelijk' rondrijdt, om het rangeren door de andere treinen niet te veel te belemmeren. Voor de toeschouwers ontstaat zo een gevarieerd schouwspel van rangerende en rondrijdende treinen. Gezien de positieve reacties in Hillegom is dit een prima concept!

Mathieu Hamelers

NEW EASTBROOK WORDT EMERY

De geplande nieuwe oNtrakmodules zoals ze in de vorige Nieuwsbrief werden voorgesteld krijgen een nieuwe naam: Emery! De reden is, buiten dat ik al Ntrakmodules met de naam Eastbrook heb, dat ik op deze wijze een hommage wil brengen aan een man die een prachtige tijd in de Amerikaanse spoorweg geschiedenis op foto en film heeft vastgelegd: Emery Gulash.

Diegenen die wel eens DVD's hebben bekeken op de clubavonden op dinsdag in Hoofddorp b.v. zullen deze naam wellicht kennen. Zelf ben ik in het bezit van vier NYC DVD's en twee Penn Central DVD's met films van zijn hand. Het zijn mooie documenten die zowel de treinsamenstellingen als de omgevingen aardig in beeld brengen en je terug brengen naar de jaren vijftig tot eind zestig. Er zijn ook diverse boeken verschenen met foto's van hem.

Helaas is Emery Gulash dit jaar overleden, hierbij een stukje van Trains.com:

"DEARBORN, Mich. — Emery J. Gulash, 88, a prolific railroad photographer whose work lives on in dozens of books and video programs, died Friday, February 24. A Lansing, Mich., native who went on to a career with in drafting and management in the Detroit area with General Motors' Fisher Body Division, Gulash was an early 35mm color-slide photographer, dating from his Army training days in Texas; he served in the Army Air Corps 1944-1946.

From the 1950s through the 1980s, Gulash traveled widely, shooting slides as well as 16mm color movies. Several years ago, as his health began to



fail, he summoned publisher Bob Yanosey of Morning Sun Books to Michigan to turn over his slide collection, "so it has a good home," and Gulash's photos grace dozens of Morning Sun publications. Earlier, Gulash's movies formed the basis for numerous video programs issued by John Koch's Green Frog Productions.

Gulash, a longtime member of the Michigan Railroad Club, was also a model railroader, with an extensive O-gauge collection and a membership in the Detroit Model Railroad Club, and years ago was a hobby-shop owner, Star Hobbies of Dearborn. Two of his 1960's "protégés," Dave Ingles (Trains) and Jim Hediger (Model Railroader), went on to careers at Kalmbach Publishing Co. In the 1960's, whether on Grand Trunk Western steam excursions or just out trackside on the Wabash, DT&I, NYC, C&O, South Shore, or other Midwestern roads, the "junior crowd" called their mentor "the great film-burner." Trains Editor Jim Wrinn also remembers a latter-day encounter with Emery, on the Loops above Old Fort, N.C., on the Norfolk Southern in the blazing autumn colors of October 1984, when Gulash shared his vehicle, and his beverage cooler, with the "hometown kid."

Uiteraard worden er twee Yards op de oNtrakmodules naar hem vernoemd. Verder keert hij zeer waarschijnlijk terug langs het spoor met zijn filmcamera.....

Lars-Erik Sodenkamp



PH & LF GUIDELINES

De PH&LF en Ntrak Europe houden zich uiteraard aan de algemene normen die gelden voor Ntrak. Daarnaast kennen we nog enkele eigen normen:



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

Gezien de populariteit van Onetrak binnen onze club, zou wat extra aandacht in de 'Guidelines' logisch zijn. Echter: de belangrijkste regel voor oNtrak is dat er geen regels zijn! Alleen voor de hoogte van de bak (Ntraknorm) en de aansluitingen (bananenstekkers) zijn er afspraken. Een achtergrond is niet verplicht, maar mag wel.

THE CABOOSE

Als ik één ding heb geleerd na het coproduceren van drie nieuwsbrieven is het dat Lars de afgelopen 5 jaar wel heel erg veel tijd en energie heeft gestoken in deze club. Alleen al het samenstellen van een Nieuwsbrief vergt een groot deel van je vrije tijd: menig avond gaat op aan plakken, knippen, foto's verkleinen, opmaak aanpassen, stukjes schrijven etc. Niet dat het een vervelende klus is, want schrijven vind ik zelf een erg leuk tijdverdrijf, maar als je daar nog het regelen van beurzen, het contact houden met (aspirant)leden en het bijhouden van de website bij optelt, dan weet je wel wat zo'n cluppie je aan tijd kost.

In ieder geval hebben Hans en ik de redactietaak overgenomen, en ik moet zeggen: het ziet er helemaal niet slecht uit! Met drie nieuwsbrieven op ons CV (nee, niet de CV van een decoder....) hebben we de smaak aardig te pakken. Uiteraard aan eenieder het verzoek om vooral ook iets leuks te schrijven, want anders loop je het risico om wel erg veel artikeltjes over de oostkust voorgeschoteld te krijgen ;-)

Goed, op naar het 1^e lustrum van de PH&LF, het rijweekend van 3 en 4 juni en het volgende nummer van deze Nieuwsbrief.

Mathieu Hamelers