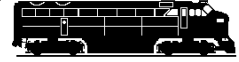




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 9 Nummer 28, September 2009

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Amerikanen in Nederland - deel 2: de 2200-serie	1
De Rail Diesel Car: techniek & verkoop	3
Ballasten, een kunst op zich	4
De ontwikkeling van Meesburgville, deel II	6
Otto Kuhler	8
Productieve avonden	9
Little Joe: de Baltimore & Ohio Docksider	10
Siteseeing	11
De PH&LF-fotogalerij	12
The Timetable	12
PH&LF Guidelines	12
The caboose	13

## THE DEPOT



Met het teneinde lopen van de zomer is tevens het nieuwe modelbouw seizoen begonnen. De lokale knutselavonden komen weer tot leven. Niet alleen

worden DVD's bekeken maar ook diverse bouwprojecten worden weer opgepakt. Zelf ben ik druk bezig om Jasperburg verder te bouwen. Mijn deadline is de beurs eind november in Rijswijk die al rap dichterbij komt.

Ik ben benieuwd wat dan nog meer aan nieuwe en verbouwde modules te bewonderen zullen zijn. Overigens is naast de beurs in Rijswijk ook een beurs gepland in het eerste weekend van oktober in Drachten. Kortom er is genoeg werk aan de winkel.

Naast de modelbouw is er toch ook tijd om weer een fraaie nieuwsbrief in elkaar te zetten. Daarin onder andere een nieuwe aflevering over Amerikanen in Nederland, ballasten van rails en, eindelijk, weer een aflevering over de RDC. Wederom een gevarieerd aanbod en - naar ik hoop - weer veel wetenswaardigheden in deze nieuwsbrief.

Hans Sodenkamp

## AMERIKANEN IN NEDERLAND - DEEL 2: DE 2200-SERIE

Net als de 1200-serie heeft ook de 2200-serie een duidelijke Amerikaanse achtergrond. Je kan je prima indenken dat deze diesellocc ook ergens in Amerika rondrijdt. Toch is het een model dat alleen in Nederland heeft rondgereden.

Begin jaren 50 hadden de Nederlandse Spoorwegen behoefte aan nieuwe, zware locomotieven die de resterende stoomlocs konden vervangen. Er werd besloten om 280 dieselloccs te bestellen: het Franse bedrijf Alstom leverde 130 locs van een reeds bestaand ontwerp (dit werd de 2400-serie), en het Nederlandse Heemaf en het Franse MTE bouwden 150 dieselloccs die waren gebaseerd op een Amerikaans ontwerp.



VSM, september 2007

### Licentie

Net als bij de 1200-serie leverde ook nu weer de Amerikaanse fabrikant Baldwin - in samenwerking met Westinghouse (elektrische deel) en National Supply Company (dieselmotor) - het ontwerp van de locomotief. Om de werkgelegenheid in Nederland te vergroten, vond de bouw van 100 stuks in licentie plaats in ons eigen land: Heemaf werd hoofdaannemer en zorgde voor het elektrische gedeelte, Stork leverde de motoren, en Allan bouwde de locs. De overige 50 locs werden gebouwd in Frankrijk door de bedrijven MTE en Schneider in Le Creusot.

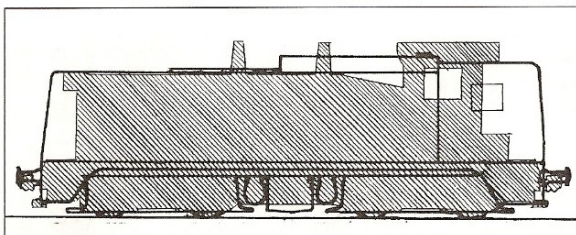
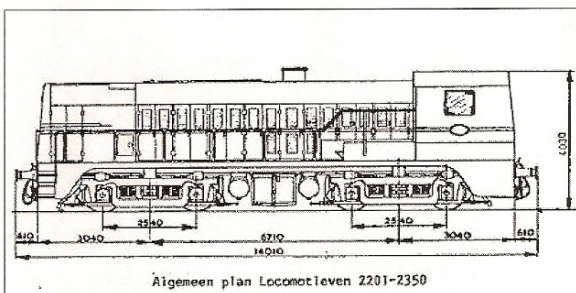


*"The Ntrak Dutch Division"*

FOUNDED JULY 6 2001

### Inzet

De locs werden gebouwd in de jaren 1955 tot 1958. Het waren op dat moment de zwaarste en sterkste diesels van de NS, en het was bovendien mogelijk om maximaal 4 locs aan elkaar te schakelen. Oorspronkelijk zouden ze dan ook vooral worden ingezet om zware treinen te trekken, zoals de kolentreinen vanuit Zuid-Limburg. Ze waren echter ook geschikt voor rangeerwerk, heuveldiensten en zelfs reizigerstreinen.



Vergelijken we onze 2200 met een 'echte' Amerikaanse dieselloc (gearceerd) dan valt op dat de NS-loc met dezelfde rad- en asstand, minder fors aan doet. Dit komt o.a. door het kleinere Europese vrije ruimteprofiel. Bedenk echter ook, dat de Amerikaanse loc alleen voor rangeerwerk werd gebruikt.

De 2200- in vergelijking met een Amerikaans rangeerlocje.

### Reizigerstreinen

Wat betreft het reizigersvervoer werden ze aanvankelijk alleen gebruikt voor zomerdiensten, aangezien de locs geen mogelijkheid hadden om de rijtuigen te verwarmen. Dit probleem is later opgelost door een energiewagen toe te voegen aan de trein. In de periode 1970 tot 1987 kwam je dan ook reizigerstreinen tegen die bestonden uit 2 diesellocs (een aan elke kant van de trein), 4 rijtuigen, en een energiewagen. De inzet van deze aparte combinaties was in het noorden en oosten van het land, waar een flink tekort bestond aan reguliere dieseltreinstellen. Het laatste traject waar de 2200-en de reizigersdienst verzorgden, was het baanvak Zwolle-Emmen. Overigens hebben de locs nog kortstondig hun diensten bewezen in het reizigersvervoer: in 1996/1997 trokken ze de treinen van Lovers Rail, de eerste concurrent van NS.



Spoorwegmuseum, 30 mei 2005

### Afvoer

Dankzij de terugval in het goederenvervoer werden de eerste locs al in 1972 buitendienst gesteld. Ook in de jaren 80 en 90 volgden afvoer of verkoop. Toch hebben de 2200-en het uiteindelijk lang volgehouden:

- NS Cargo/Railion heeft tot in 2003 nog 5 locs ingezet voor het 'eilandbedrijf' in Zeeuws-Vlaanderen.
- In 1995 zijn 25 stuks verkocht aan de NMBS ten behoeve van de aanleg van een HSL en voor diensten in de Antwerpse havens; in 2003 zijn 23 van deze locs gesloopt, 2 stuks zijn overgenomen door de Stichting Historisch Dieselmaterieel en naar Nederland teruggehaald.
- Strukton had 3 locs in bezit. In 2007 zijn ze verkocht aan Eurail, waar ze worden ingezet als VideoSchouwTrein. De locs hebben echter een grondige revisie ondergaan: alleen het onderstel en de cabine zijn nog van de originele 2200.
- In totaal 11 locs zijn bewaard gebleven voor museale doeleinden.



VideoSchouwTrein, Roosendaal, 24 juli 2009

#### In model

In HO is er een goed model voorhanden van Roco. In N-schaal echter is het behelpen. Zo heeft Minitrix ooit een model uitgebracht, maar dat was niet meer dan een in NS-kleuren gespoten Amerikaans locje: niet erg prototypical dus.

Mathieu Hamelers

### DE RAIL DIESEL CAR: TECHNIEK & VERKOOP

Zoals in de nieuwsbrief 24 van december 2008 te lezen is kwam Budd in 1947 met de eerst Rail Diesel Cars. Deze werden uitgerust met twee 6 cilinder, 275 pk (202kW) sterke, dieselmotoren. Het ontwerp was dusdanig dat de motor relatief eenvoudig te wisselen was in een werkplaats. De topsnelheid op vlak terrein lag op 83 mijl/uur (133,5km/u). De RDC's waren voorzien van airconditioning. De assen waren voorzien van SKF rollagers en schijfremmen.

De RDC was 85ft (25,9m) lang waarbij de gehele installatie onder de vloer was aangebracht. De RDC was ontworpen voor éénmansbediening. De stoelen waren zo gemaakt dat de rugleuning aangepast kon worden aan de rijrichting. Totaal konden er 90 passagiers riant zitten in de RDC-1. De RDC-2 had een 17ft (5,18m) grote bagageruimte en plaats voor 71 passagiers. In de RDC-3 konden 49 passagiers plaatsnemen en was er ruimte voor bagage (17ft of 5,18m) en een 15ft (4,57m) grote Railway Post Office (RPO). Deze ruimtes waren onderling gescheiden door een wand met een toegangsdeur. Een aantal jaren later ontstond de RDC-4, bedoeld voor alleen post (RPO, 30ft) en met een bagageruimte (31ft/9,45m) Deze versie was slechts 73ft 20" (22,75m) lang. Tot

slot verscheen er ook nog de RDC-9 die gelijk is aan de RDC-1 maar geen bestuurderscabine heeft. Het aantal zitplaatsen is daardoor iets groter, namelijk 94.



Een Canadian National RDC-4

De RDC was gebouwd met het idee om kosten te besparen op lokale passagierstreinen. Doordat spoorwegmaatschappijen nogal conservatief waren verliep de verkoop in het begin bijzonder moeizaam. Zo was er een bijzonder succesvolle toer van een RDC door Canada in februari 1951. Toch volgden daarop geen orders. Pas in 1953 bestelde Canadian Pacific één RDC en in 1955 nog eens drie. Canadian National kwam pas in 1956 over de brug met een order voor zeven RDC's. In het westen van de VS was de Western Pacific de eerste met een order van twee RDC-2's. Santa Fe volgde in januari 1953 met twee RDC-1's. Het meeste succes hadden de RDC's in het oosten van de VS. In maart 1953 had New Haven de grootste vloot RDC's op dat moment met 40 stuks.



Twee RDC-1's van New Haven

De verkoop in het buitenland verliep een stuk beter. Met name in Australië werd de RDC goed verkocht zodat deze zelfs in licentie in Australië werden gebouwd. Ook werden RDC's verkocht aan Cuba, Saoedi-Arabië en Brazilië. Het duurde tot 1954 voordat



de verkoop in het eigen land die in het buitenland overschaduwde. In juli 1954 kwam de grootste order voor de RDC: Boston & Maine bestelde 55 RDC's (42 RDC-1 en 13 RDC-2). B&M was bezig zijn forenzenvervoer vanuit Boston North station te herstructureren. De RDC's vervingen 60 stoomlocs en 235 oude rytuigen en alle daarbij behorende verouderde faciliteiten.



Boston & Maine RDC-2 nabij Boston North station

Opvallend is dat de RDC's bij veel maatschappijen een andere naam kregen. Bij de New York Central werden ze de "Beeliners" genoemd, bij B&M "Highliners" terwijl ze bij de B&O bekend stonden onder de naam "Speedliners". In de traditie van de California Zephyr werden ze door de Western Pacific "Zephyrettes" genoemd. Canadian Pacific koos voor de naam "Dayliners". Dat is wel wat vreemd omdat ze ook 's nachts werden ingezet. New Haven gebruikte de term "Shoreliners" voor de RDC's.



Aankomst van een Zephyrette (RDC-2)

De productie liep van 1949 tot en met 1962. Uiteindelijk zijn er 398 RDC's gebouwd. In een volgende nieuwsbrief wil ik ingaan op wat bijzondere RDC's. Wordt vervolgd.

Hans Sodenkamp

## BALLASTEN, EEN KUNST OP ZICH

(met dank aan Wim Kieskamp, ballastspecialist Benelux en deelgemeente Wiesbaden-Oßegal)

Om gepast te beginnen leek het me wel aardig om



dominee Gremdaat te citeren: *ballast aanbrengen, kent u die uitdrukking, beste lezers...* Wij, spoorders in het klein, kennen deze uitdrukking maar al te goed. Maar dat wil niet zeggen dat je er erg vrolijk van wordt. Althans: the Dude niet. Ik vind het een kolereklus, mijn wissels lijm ik onbedoeld vast, gebruik steevast te veel lijm, of de verkeerde

ballast: ter grote van golfballen, zoals een van de heren aanwezig op de klusdag afgelopen juni, nog fijntjes aangaf. Kortom, the Dude en ballast aanbrengen, dat is geen goede combinatie. Vandaar dat ik op mijn grote vaste baan Fleishmann Piccolo-rails gebruik. Daar zit al railbedding in, hemel zij geprezen. Maar omdat deze prachtige railmaterialen op de modules niet gebruikt mogen worden (op het gebruik van het woord Fleischmann staat 45 jaar verbanning binnen de club), moet ik noodgedwongen gaan ballasten !@#\$ aan die !@%#@ PECO rails.

En wat is nou de beste methode? Iets dat ik ook zou kunnen? Op internet gezocht, weinig zinnigs gevonden, en uiteindelijk voor hulp aangeklopt bij de oppergoeroe van het ballasten, die man die ballasten tot kunst heeft verheven, onze eigen Wim Kieskamp. Wim heeft mijn vraag ('kun je de Dude helpen?') even in beraad gehouden, de hand over het hart gestreken en me op weg geholpen. Pak dus lijm, strooisel en kwasten uit de kast, hier gaan we! Let wel, beste lezers en lezeressen, wat volgt is een uiteenzetting zoals het zou kunnen zijn gegaan ☺ Kortom, een bilateraal met een glimlach dus! Al zullen er ongetwijfeld weer mensen zijn die de zomerzucht ervan niet inzien ☹ Ik vind het in elk geval een leuk stukje geworden, hopelijk u allen ook.

**Wim:** We beginnen met het aanleggen van het ballastbed. Maak dat niet te breed. Er zijn er bij die 2 cm (komt overeen met ongeveer 3,2 meter) ballast naast hun rails hebben liggen maar dat is in mijn optiek te veel. Hou het zoveel mogelijk natuurgetrouw. Als het railbed is aangelegd gaan we eigenlijk pas echt starten. Want het is in feite vrij simpel Dude, je begint



met het leggen van de rails, zorg ervoor dat het soldeerwerk klaar is en vervolgens ga je proefrijden.

**Dude:** Ha ! Dat is mooi Wim, want dat kan ik wel!

**Wim:** Had ook niet anders verwacht, maar kunnen we nu even serieus zijn Dude?

**Dude:** Sorry Wim, be so kind, continu...

**Wim:** Wwe gaan nu de boel mooi maken, dat wil zeggen datgene dat eruit ziet als plastic speelgoed veranderen in spoomateriaal. De rails en de bielsen worden in een mooie egale kleur gespoten. Ik gebruik hiervoor een kant-en-klaar spuitbusje waar de juiste kleur al in zit van het merk Tamiya, kleurnummer TS-1, Red-brown. Niet te veel want de bielsen moeten wel zichtbaar blijven, maar zeker niet te weinig.

**Dude:** Wacht even Wim, niet te snel, ik schrijf het effe op, dit met het oog op Thieu, die vergeet verfkleurnrs. nogal eens. TS-1 zei je?

**Wim:** (zucht) Yep. Als de verf droog is, poets je de bovenzijde van de rails schoon. We zijn nu zo ver dat we ballast gaan aanbrengen. Strooisel is er in alle kleuren en grootte, ikzelf heb B-72 van Woodland gekozen. Maar jij mag rustig wat anders kiezen hoor, als je maar niet die kiezelstenen gebruikt die je hiervoor op je module had liggen. Hé Dude, waar ga je heen? We glippen toch niet weg nu het lastig gaat worden?!

(10 minuten later, the Dude is aan zijn stropdas weer naar de modules gesleept...)

**Wim:** Zo dude, zijn we weer bij de les? Pak je railgum, zijn de bovenkanten al schoon? Mooi, we gaan verder. Voor het secuur verdelen gebruik ik meestal een zachte kwast. Je kunt feitelijk overal ballast aanbrengen alleen niet bij de stelbiels, deze moet logischer wijze lekker vrij heen en weer kunnen schuiven. Ook het veertje moet uiteraard ballastvrij blijven. Net als het einde van de wisseltongen, meestal hou ik ongeveer 2 cm aan. Dit met het oog op het contact tussen de wisseltong en de rail.

**Dude:** (er flink op los strooiend) En nu, Wim?

**Wim:** Hierna ga ik meestal met een houtje (bijvoorbeeld een potlood) overal op de rails tikken zodat de ballast min of meer inklinkt/trilt en zo goed in alle hoeken en gaten komt, maar vooral mooi vlak gaat liggen, dit laatste is vooral belangrijk. Net zolang tikken, ballast bijvullen en weghalen tot het er mooi bij ligt.

**Wim:** En nu pakken we de oliespuit erbij!

**Dude:** Oliespuit, waarom?

**Wim:** Ik breng wat olie aan op de stelbiels en veertje. Dit om te voorkomen dat deze ook vastgeplakt worden door de volgende stap. Daar weet jij alles van, toch Dude?

**Dude:** (trekt een zuinig gezicht)

**Wim:** Een nu pak ik de plantenspuit, vul deze met water en doe er wat afwasmiddel bij. Het afwasmiddel breekt de oppervlaktespanning van het water (*Dude trekt nu een gezicht of hij dat ziet branden*) zodat je geen druppelvorming krijgt. Maak nu het uitgestrooide spul flink nat. Het echte werk gaat nu beginnen Dude!

**Dude:** O ja? Gaan we bier drinken?

**Wim:** Nee man, we gaan met de 'verdunde houtlijm-methode' aan de slag. De houtlijm heeft een verhouding van 1 op 2 (1 deel lijm, 2 delen water). Doordat ik ook hier wat afwasmiddel aan het water heb toegevoegd kruipt de lijm in het kleinste gaatje en blijft niet drijven op het water. Slim hè? (*Dude knikt heftig van ja ter bevestiging*) Gentlemen, start your engines, here we go!



(een paar uur later)

**Wim:** Zo, de klus is voorlopig geklaard. Het ziet er nu uit als een puinhoop, alles is nat en wit van de houtlijm, maar geloof me na een nachtje drogen is het echt een heel ander gezicht. Het wit is weg, de ballast ligt muurvast en de wissels zitten (als het goed is) niet vastgeplakt. Al weet je dat in jouw geval nooit Dude (*Wim glimlacht een beetje vals...*)

**Dude:** Leuk Wim, maar als een van mijn wissels echt vast ligt?

**Wim:** Ja hallo! Dan bel je de Draai, die komt wel even langs met een kangohamer. Nee, grapje, dan maak je de boel opnieuw nat, in laten trekken en voorzichtig de wissel omleggen. Mag ik nu mijn verhaal afmaken?

**Dude:** Natuurlijk, be my guest!



**Wim:** En als finishing touch met een wagentje of een onderstel over de rails rijden en overal waar de wieltjes "hobbelen" verwijder je het overtollige ballast. EN je herhaalt dit net zo vaak tot de rails overal vlekkeloos berijdbaar is en er geen ontsparingen meer plaatsvinden. En dan natuurlijk met een trein testrijden. Vooral de wissels goed testen want meestal moet je de zijkanten van de wisseltongen verf- en olievrij maken voor een goed contact. Zo, en dan ben ik nu wel toe aan een Paerlskruut .....

*The Dude, met heel veel hulp van Wim Kieskamp, ballastspecialist van de PHLF*

(naschrift van de redactie: inmiddels heeft de heer Dude ontdekt dat Picollo-rails ook niet alles is. Deze Duitse rommel zorgt immers voor ontsparingen van het prachtige USA-materieel. We zijn dan ook benieuwd of de heer Dude zijn thuisbaan alsnog gaat voorzien van Peco-rails en van enkele kilo's ballast!)

## DE ONTWIKKELING VAN MEESBURGVILLE, DEEL II

In verband met de steeds sneller naderende beurs in Rijswijk moeten er wat prioriteiten gesteld worden om met een toonbare presentatie te komen. Daarom beperk ik mijn inbreng tot twee overgangsmoedules (lengte elk 40,75 cm) en twee standaardmoedules (lengte elk 91,5 cm). Op de standaardmoedules komt de kleine plaats Meesville te liggen. De naam is zoals je ziet gewijzigd in Meesville omdat Meesburg een beetje te veel klonk naar een baan met Fallerhuisjes....

In verband met de recessie zijn er de laatste maand als stimuleringsmaatregel diverse bouwprojecten opgestart in Meesville. Tot vorige maand was er alleen een klein fabrieksgebouw opgeleverd, echter daar zijn nu de winkels in de Mainstreet, de Fire Station en Meesville Freighthouse bijgekomen. Op de planning staan in ieder geval nog een tankstation en een kleine handel met spooraansluiting.



*Meesville zoals het er nu bij staat*

De Mainstreet bestaat vooral uit DPM-gebouwen die als halfrelief worden geplaatst en waarbij de opstelling soms iets anders wordt dan volgens de handleiding.

Het Meesville Freighthouse bestaat uit een Walthers Cornerstone Modulars 3-in-1 Building Set #1 pakket met daarbij een scratchbuilt los-/laadperron.



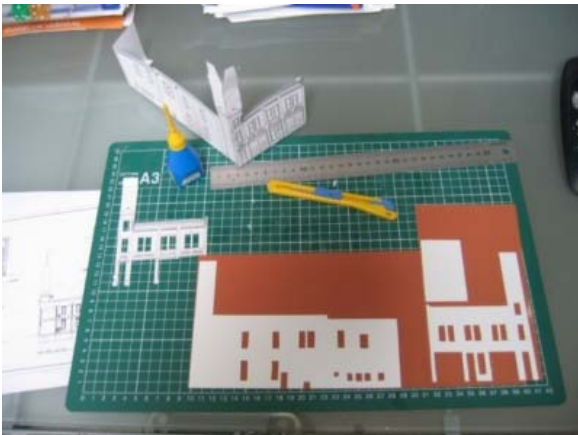
*Meesville Freighthouse in aanbouw*

Het Fire Station wordt naar voorbeeld van het Milwaukee Fire Department Engine House number 27 aan 2647 North Bartlett Avenue gebouwd. Op mijn favoriete site, <http://memory.loc.gov/ammem/index.html> vond ik tekeningen voor dit gebouw.



Milwaukee Fire Department Engine House number 27

Ik zorg dat de tekening op schaal geprint wordt en deze print plak ik op de binnenzijde van de te gebruiken basis plastic plaat. Hiervoor gebruik ik een wat dikker plastic dan de Slater baksteenplaten. Ik snijd volgens de tekening de ramen en omtrek uit. Als dit met de basisplaat is gebeurd plak ik de Slatersplaat op het plastic en snijd ik nogmaals de ramen etc. uit.



De basisplaat wordt op de Slaters baksteenplaten gelijmd.



De wanden worden voor de eerste keer los tegen elkaar geplaatst.

De werkzaamheden worden onder andere op de klusavonden in Hoofddorp, Hoogmade of Nieuw-Vennep op de dinsdag- of woensdagavonden verricht. De laatste maand zijn de activiteiten op deze avonden behoorlijk toegenomen.



Knutselen aan de Mainstreet-bouwung van Meesville in Hoofddorp.

Er zal nog veel moeten gebeuren voor eind november maar de motivatie en daarmee ook het tempo zijn weer hoog.

Lars-Erik Sodenkamp



## OTTO KUHLER

Naast Raymond Loewy (zie nieuwsbrief 16, februari 2007) zijn er meer ontwerpers geweest. Één zo'n ontwerper is Otto Kuhler, geboren op 31 juli 1894 in Remscheid, Duitsland.

Op 19-jarige leeftijd kon hij zijn teken talent gebruiken om een catalogus van stoomauto's van illustraties te voorzien. Hij won in 1913 een prijs met zijn illustraties. Als vormgever ontwierp hij sets voor stomme films in Berlijn. Na de eerste wereldoorlog ging Kuhler naar de kunstacademie in Düsseldorf. Vervolgens emigreerde hij naar de Verenigde Staten en werkte hij als commercieel ontwerper in Pittsburgh, Pennsylvania. Zijn werk concentreerde zich rond het industriële landschap van staalindustrie en locomotievenbouw.



*Otto Kuhler in Chicago, 1935*

In 1928 (inmiddels Amerikaans staatsburger) open-de hij een studio in Manhattan en gebruikte hij de stroomlijnstijl om de gedateerde spoorwegen aantrekkelijker te maken. Door de crises duurde het lang voor hij zijn grote opdrachten kreeg. In opdracht van de firma Brill ontwierp hij voor de Union Pacific de gestroomlijnde M-10000. Ook gaf hij vorm aan het prototype van de PCC-tram voor Chicago en later de aan "Rebel"-treinstellen van de Gulf, Mobile & Northern Railroad. De American Car & Foundry (ACF) gebruikte Kuhlers talent in de jaren dertig om de lijn van motorwagens vorm te geven die uiteindelijk leidden tot de motorwagens voor de New York, Susquehanna & Western Railway in 1940.



*Een motorwagen van de NYS&W, 1940*

In 1931 werd Kuhler gevraagd voor de verkoopafdeling bij ALCO. Het jaar daarop werd hij als vormgever ingezet. Zijn eerste klus was het opnieuw vormgeven van de HH600 dieselmotorlocomotief. De volgende klus zou Kuhler wereldberoemd maken. De Milwaukee Road wilde een hogesnelheidstrein om in te zetten tussen Chicago en Minneapolis, een traject waar veel concurrentie was. De rijtuigen werden in hun eigen werkplaats gebouwd maar de vier stoomlocomotieven door Alco. Kuhler verfraaide de omgekeerde badkuipvorm met levendige kleuren. Deze Hiawatha-treinen werden de snelste passagierstreinen ter wereld in 1935. Hij ontwierp ook het interieur van de rijtuigen tot aan de tafelkleden aan toe. Zijn "beverstaartontwerp" van de "observation car" voor de volgende generatie Hiawatha-rijtuigen werd een sensatie evenals de nieuwe F7 4-6-4 Hudson passagiersstoomlocomotief.



*Een Milwaukee Road F7 Hudson met de Hiawatha*

Tevens ontwierp hij de Alco diesel DL-109 en de wereldvermaarde PA-diesels. Als art director van het B&O magazine ontwikkelde Kuhler het blauw en grijze kleurenschema met een gemoderniseerd logo voor de B&O. Toen de B&O besloot om de Washington-New York-treinen te stroomlijnen kwam Kuhler met het zogenaamde "Bullet-nose"-ontwerp voor de bijbehorende stoomlocomotieven. Dit kreeg al gauw de





naam "Kuhler type". Omdat de B&O-treinen slechts tot het eindstation in New Jersey reden werden de aansluitende bussen ook door hem gestroomlijnd.



Een B&O 5301 met de Cincinnati in Deshler, Ohio

Het drie man sterke bureau (naast Kuhler waren dat James Henderson Barr en Henry A. Nau) ontwierp ook gestroomlijnde stoomlocomotieven voor de New Haven (I-5 Hudsons) en voor de Lehigh Valley Railroad de gehele "John Wilkes"-trein. Daarnaast moderniseerde zij een negental stations zoals het station van Des Moines (Iowa) van de Rock Island en Milwaukee (Wisconsin) van de Milwaukee Road.



Een NH Alco DL-109

Kuhler's Duitse accent bleek tijdens de tweede wereldoorlog een groot nadeel te zijn. Een veeg teken was dat hij voor zijn laatste stroomlijnklus voor een Southern Railway stoomlocomotief niet betaald kreeg. Volgens Kuhler was dit wel zijn beste ontwerp. Hij stopte dan ook als freelancer en ging in 1944 bij American Car & Foundry aan de slag. Hier ontwierp hij onder andere dubbeldeksslaaprijtuigen en metrostellen. Een van de metro-ontwerpen is later als R11 door Budd gebouwd voor New York City.



Een R11 van de New York City Transit gebouwd door Budd in 1949

In zijn latere jaren kocht hij een ranch in Pine (Colorado), waar hij heel veel schilderde. Kuhler overleed op 5 augustus 1977 op 82-jarige leeftijd in Denver. Hij heeft ons heel veel fraaie treinen nagelaten waarvan enkele ook bij de PH&LF te bewonderen zijn in schaal N.

Hans Sodenkamp

## PRODUCTIEVE AVONDEN

Zoals de meeste lezers van de PH&LF-nieuwsbrief wel weten komen de leden die rondom de Haarlemmermeer wonen regelmatig, meestal op de dinsdag- of woensdagavond, bij elkaar om wat te knutselen, over de hobby te praten, een railtijdschrift in te kijken of om een rail-dvd te kijken. Na de zomervakantie hebben we alweer een paar avondjes gehad waarvan hieronder verslag.

Op dinsdagavond 18 augustus waren Hans, Lars en Rob te gast bij Martien in Hoogmade. Omdat het erg warm was hebben we buiten gezeten en hier het nieuwe materieel van Lars en Martien bewonderd. Ook hebben we diverse tijdschriften doorgebladerd.



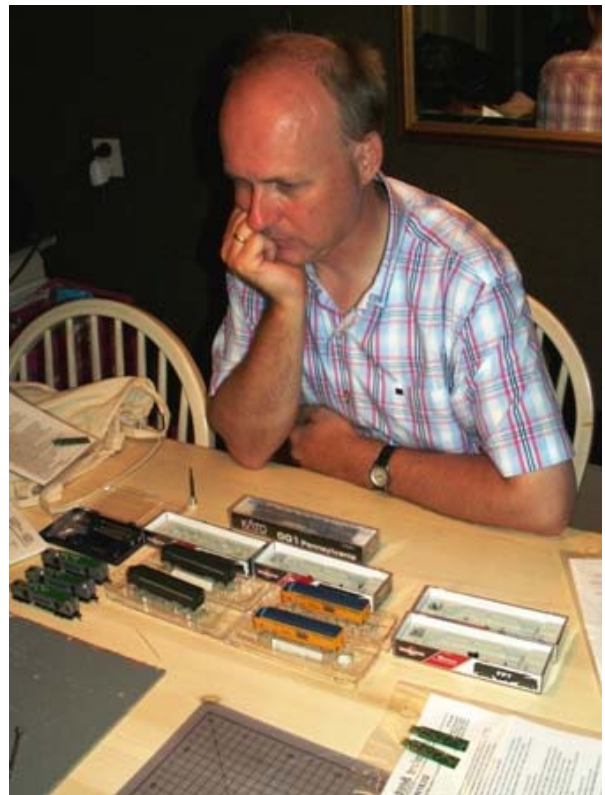
Hans, Rob en Lars zijn op jacht naar inspiratie.

Toen het wat frisser begon te worden zijn we naar binnen gegaan en hebben nog een paar filmpjes op dvd gekeken, onder andere over het bezoek van enkele leden aan het Haags Openbaar Vervoer Museum en een filmpje over een bezoek aan de Kosmos Timber baan.

Een week later waren Hans en Martien te gast bij Rob in Nieuw-Vennep, waar we er een productief avondje van gemaakt hebben. Dankzij het soldeerwerk van Rob hebben we 4 FP7-locomotieven van Intermountain van een decoder voorzien. Ook is er in de GG1 van Hans een decoder gemonteerd; dit was best een lastige klus. Alle locomotieven zijn getest en de decoders zijn voorzien van hun eigen locnummer.



Rob soldeert de draden van het ledje aan een decoder vast.



De locs staan de opgesteld, terwijl Hans toekijkt hoe Rob aan het solderen is.

Zo kunnen we op komende treinshows weer wat nieuws laten zien.

Martien Baak

## LITTLE JOE: DE BALTIMORE & OHIO DOCKSIDER

Van alle Amerikaanse stoomlocomotieven zijn er een aantal ook buiten de States erg bekend geworden: de befaamde Big-Boys van de Union Pacific, de Cab Forwards van de Southern Pacific (twee heel grote machines) en een kleine rangeerlocomotief, bekend onder de koosnaam "Little Joe". De laatste werd eigenlijk pas beroemd doordat er zeer veel fabrikanten van modelspoorlocomotieven dit locje op hun programma hadden of hebben. Om er enkele te noemen: Varney, Rivarossi, Life-Like, Pemco, alle in HO. Maar ook in N werd dit model door Rivarossi op de markt gebracht en in vroeger dagen waren er modellen van Lindsay in TT en Rex in S. Alles bij elkaar zijn er zeker zo'n 100.000 locjes van de diverse lopende banden gekomen. Maar wat weten we van het origineel?

In 1912 bestelde de Baltimore & Ohio Railroad vier



### "The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

O-4-OT oliegestookte rangeerlocs bij Baldwin. Zij waren bestemd voor de industriesporen met zeer scherpe bogen in de Pratt Street kade te Baltimore en in de werkplaatsen te Mount Clare. Met een totale lengte van 8.85 meter en een wielbasis van slechts 2.10 meter, waren het vrij moderne machines voor hun tijd. De Walschaerts-schijfbewegingen en de Ragonnet-power-reverse gaven de kleine locs een imposant uiterlijk, mede door hun robuuste zadeltank, die een inhoud had van 7570 liter water. De brandstoftank achter de cabine kon 2460 liter olie bevatten. De asdruk was 54.432 kg en het nuttige trekvermogen bedroeg 12.519 kg. Deze locjes konden een boog van 50 graden berijden met normale snelheid en bij langzame gang zelf een boog van 82 graden.



In 1926 werden twee van de machines omgebouwd tot kolengestookte locs. De zadeltank werd verwijderd en er werd een tender op twee 2-assige draaistellen achter geplaatst (ook Rivarossi heeft van dit type een model gemaakt). De laatste werden daarna overgeplaatst naar Philadelphia, men had er in Baltimore geen vier meer nodig. In het Race Street emplacement waren de bogen zeker zo scherp als in Baltimore, dus konden de nrs. 96 en 99 ook hier goed uit de voeten....eh wielen.



De verbouwde nummer 99.

De verbouwde locs werden ondergebracht in de serie C-16a, terwijl de zadeltanklocs thuishoorden in de serie C-16. Nou ja, serie....



Bachmann N-schaal.

De twee machines met tender vielen, jammer genoeg, eerder als slachtoffer van de verdieseling als hun zusjes, de 97 en 98. In 1944 en 1945 gingen ze hun weg naar de sloper, na 32 jaar trouwe dienst. Zij werden opgevolgd door diesel-rangeerlocs met een vermogen van 600 PK.

De "Little Joes" zelf werden uiteindelijk gesloopt in december 1950. Zij werden opgevolgd door 400 PK General Electric 'Steeple Cab' diesels. De kleintjes leven nog voort in de vele modellen, overal ter wereld.

Fons Bossaers

### SITSEEEING

<http://www.torsja.com/>

Torsja is een Noorse modelbouwer met een voorkeur voor priegelwerk. Zijn werk in Z-schaal is ongelooflijk: veel zelfbouw, en met een grote hoeveelheid details.

<http://www.visi.com/~spookshow/trainstuff.html>

Wil je weten of een bepaald model ooit is uitgebracht in N-schaal, en wie het model heeft uitgebracht? Een liefhebber heeft op zijn website 'Spookshow' een encyclopedie samengesteld van alle ooit gebouwde N-schaalmodellen naar Amerikaans voorbeeld.

Mathieu Hamelers



## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

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

Dit maal is het thema diverse modellocs die door Otto Kuhler zijn vormgegeven. Zowel binnen als buiten de PH&LF zijn er enkele van deze N-schaal modellen te vinden.



De Alco DL-109 van de New Haven. Dit analoge model van Like-Like is in het bezit van Mathieu. De loc heeft een flink gewicht, dus met de trekkracht zit het wel goed. Er moet alleen nog een decoder in.



Niet alleen van New Haven maar ook van Rock Island is deze loc te bewonderen geweest op PH&LF-modules. Dit model is van Peter.



De opvolger van de DL-109 was de PA. Hier is er één te bewonderen nabij Jasperburg North Station. Zowel module als model zijn van Hans.

## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- 2 - 4 oktober 2009: Drachten.
- Zaterdag 31 oktober: klusdag Nieuw-Vennep.
- 28 en 29 november 2009: Rijswijk.

## PH&LF GUIDELINES

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

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



Voor oNtrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNtrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk 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

Ook in deze nieuwsbrief staan weer diverse artikelen over het grote voorbeeld. Bladerend door voorgaande



nieuwsbrieven kom je menig artikeltje tegen over spoorwegbedrijfjes, locomotiefabrikanten, locseries, RDC's en ontwerpers. Als je al deze stukjes zou samenvoegen tot één geheel, heb je

volgens mij een interessant boekwerkje over de Amerikaanse spoorwegen. Deze artikeltjes komen echter niet verder dan de nieuwsbrief, helaas. Of toch wel?

Veel inspiratie voor mijn artikeltjes haal ik van Wikipedia. Deze online encyclopedie bevat talloze

artikelen over Amerikaanse spoorwegen. Deze bijna onuitputtelijke bron van informatie staat vaak aan de basis van mijn eigen stukjes, al dan niet aangevuld met informatie uit mijn boekenkast of van websites. Het viel mij echter op dat de Nederlandstalige Wikipedia nauwelijks iets te bieden heeft op het gebied van Amerikaanse spoorwegen. En wat ik tegenkwam, bevatte ook nog eens fouten en onvolledigheden.

Kortom: ik maakte een account aan, wijzigde her en der wat artikeltjes, en voegde zelf nieuwe artikelen toe op basis van reeds door mij in onze nieuwsbrief geschreven stukjes. Dit was geen eenvoudig plak-knip-werkje: een encyclopedische tekst zit toch anders in elkaar dan een tekst voor een nieuwsbrief. Bovendien moet je toch enigszins verantwoording afleggen voor je tekst door middel van bronvermeldingen. En vergeet de opmaak niet: koptekstjes, infoboxen, plaatjes.....

Hoogste prioriteit had uiteraard een artikel over de New Haven! De tekst hiervoor komt overigens van mijn eigen website. Daarna heb ik oude nieuwsbrieven doorgespit en diverse artikeltjes bewerkt voor gebruik in Wikipedia. Als je wilt weten wat ik afgelopen tijd zoal geschreven heb: kijk eens op [http://nl.wikipedia.org/wiki/Categorie:Spoorwegen\\_in\\_de\\_Verenigde\\_Staten](http://nl.wikipedia.org/wiki/Categorie:Spoorwegen_in_de_Verenigde_Staten). De meeste onderwerpen zijn van mijn hand.

Toevallig bleek ook Johannes bezig te zijn met Wikipedia! Hij heeft onlangs een artikel toegevoegd over Ntrak. En jawel, met foto's van onze modules!

Zo zie je maar weer: we kunnen onze hobby op meerdere manieren uitdragen naar de rest van de wereld!

*Mathieu Hamelers*