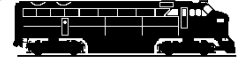




"The Ntrak Dutch Division"  
FOUNDED JULY 6 2001



# NIEUWSBRIEF



Jaargang 15 Nummer 54, Juli 2016

## THE SWITCHING YARD

The depot	1
Eindelijk dan toch?	1
Werken met Decoder Pro	2
Lekker lang weekend Duisburg	6
Autotransport per trein deel-2	7
De BN fuel tenders	9
The day after	10
Ballast Magic	11
De PH&LF-fotogalerij	11
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13

## THE DEPOT



Na lange tijd heeft de PH&LF (dit keer Tjark, Lars-Erik en ik) weer deelgenomen aan de Summer Jamboree. Het is het jaarlijkse Ntrak-

evenement in het voorjaar bij onze zusterorganisatie GermaNtrak in Duitsland. Wederom een bijzonder geslaagd evenement en het smaakt naar meer. Dat kun je lezen bij "Lekker lang weekend Duisburg".

Hans Sodenkamp

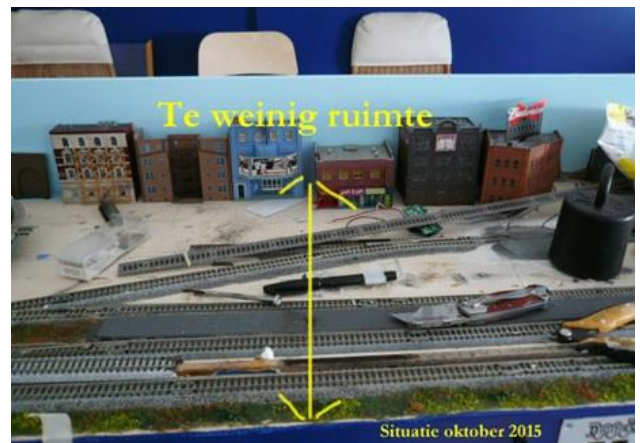
## EINDELIJK DAN TOCH?

Ik weet het, dit is poging 'ik ben de tel kwijt' maar ik ben toch met goede moed (weer) begonnen. In elk geval bevat het KATO railsysteem wel uitstekend. Voor mij geen PECO en alle bijkomende problemen meer. Na Thieu<sup>1</sup> heeft nu ook Baakie M. mijn voorbeeld gevolgd en ik heb begrepen dat Tjark ook planning heeft in die richting: PECO aan de kant schuiven en het te vervangen voor het veel betere Japanse spul. Nooit meer storingsen, foutloos rijden en mooi! Neem alleen al de wissels met ingebouwde aandrijving. Kom daar bij de concurrentie maar eens om. Het is of je vanuit een auto uit de 70's in een vervoermiddel stapt met stuur

<sup>1</sup> Dit heeft de Dude niet helemaal goed begrepen! Kato is een vereiste bij T-Trak ter hoogte van de module-overgangen; bovendien is het erg handig om de nogal scherpe bochten mee aan te leggen. Dat betekent echter niet dat dhr Thieu het betrouwbare en esthetisch veel mooiere Peco heeft afgeschaft! Elke oNtrakmodule en vaste modelbaan zullen met Peco worden aangelegd.

en rembekrachtiging, airbags etc. Eén nadeel heeft KATO: zelf een bocht maken (flexrails) kan wel maar is niet zo fraai, heeft te maken met de bedding die grotendeels ontbreekt. Verder, topspul.

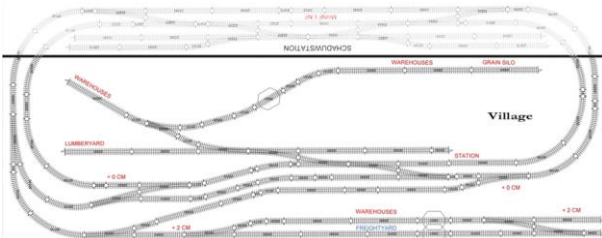
Anyway, in de herfst van 2015 was mijn grote baan grotendeels gereed, maar happy was ik er niet mee. Ik had twee scenery 's gemaakt (stad en dorp), gedeeld over de gehele lengte door een strook met tunnelpoorten. Maar omdat de baan slechts 90 cm breed is, had ik dus voor elke scenery maar 45 cm tot mijn beschikking. Huisjes moesten dus in tweeën worden gezaagd en dan nog zag alles er onrealistisch uit. Kortom, het voelde niet goed. Om met Thieu te spreken: 'een Duitse spaghetti-baan'. De foto's spreken voor zich ☹



Slopen (demonteren eigenlijk) dan maar weer. Een 'takke'-baan, want de ballast van Anita Decor is van dusdanig hard materiaal dat ik diverse keren er een beitel op heb stukgehakt, de boel nat maken heeft weinig effect, het spul is echt snoeispijkerhard, eenmaal aangebracht.....



Weghalen en slopen is één, maar hoe nu verder? Om niet in dezelfde valkuil steeds te vallen ben ik eens goed naar de diverse modules en railontwerpen gaan kijken. Beter goed gejat dan slecht bedacht dit keer. Een lay-out ontwerpen is net als schrijven (schrijven is schrappen) en na veel proefjes, concepten en probeersels is het er eindelijk van gekomen. Zo heb ik de by-pass zoals Tjark die heeft toegepast op een van zijn modules ingevoerd in het railplan zodat een passagiers- of goederentrein kan passeren door buitenom te rijden.



En je kunt met elke trein ook op elk spoor komen. Het enige dat ik gewijzigd hebt in het concept afgelopen maand is dat in het schaduwstation (licht gearceerde deel) je de locs op de rangeersporen er niet uit kan halen. Maar dat los ik op door daar een aparte rangeerloc achter de hand te houden zoals we ook plegen te doen op beurzen (de yardmaster haalt in en uit met zijn rangeerloc). Op het zichtbare deel ligt ook een rangeerstrook, en daar kun je wel de loc uithalen en omlopen.

Qua ruimte heb ik nu ruim 70 cm over een lengte van 2,25m tot mijn beschikking voor scenery, dus alles wordt meer realistisch (denk ik). De hoekmodule die ik nog heb bouw ik een-op-een over op de grote baan en de lumberyard komt dan ook meer tot zijn recht. De elektrische Piccolo-draaischijf van Fleischmann heb ik laten vervallen omdat deze toch de nodige ruimte

inneemt. Zonde van de aanschaf, het is een duur ding, incl. aansluit-/overgangsrailjes, 'you win some and you loose some' moeten we maar denken. Ik zal er wel een koper voor vinden op Marktplaats denk ik.

Het ding plaatsen op de N-module die in de pijplijn zit is ook nog een optie, maar dat is voor later. Maar dat ik een nieuwe N-module ga maken staat als een paal boven water. Het wordt in elk geval een stand alone met twee keerlussen zodat ik een klein onafhankelijk baantje heb zoals Thieu. Echter wel voorzien van overgangsstukken met rails zodat ik hem ook tussen de modules van de PHLF-ers kan zetten. Maar nieuws daarover volgt vanzelf later wel. Het railplan is al klaar, de keerlussen ook, de aanschaf van rails en wissels nog niet.

R. 'the dude' Spitters

## WERKEN MET DECODER PRO

Het programmeren van decoders blijft een lastig punt voor vele. Het ingeven van een adres lukt de meeste mensen nog wel, maar lastiger wordt het om bijvoorbeeld de Bemf aan te passen. Is het nou CV 49 of CV 54 die aangepast moet worden en met welke waarden? Om dit vanaf een throttle te doen blijft lastig ongeacht welk systeem (bv. Digitrax of NBE) ook gebruikt wordt.

Het wordt een stuk makkelijker indien dit vanaf een computer gedaan kan worden en het bekendste programma hiervoor is Decoder Pro. Ander voordeel van Decoder Pro is, dat het tegelijkertijd een database is waarin je de instellingen van alle locomotieven kunt opslaan. Een goed voorbeeld hiervan was recentelijk het programmeren van een nieuwe Kato PA1 (met Loksound decoder) die samen moest kunnen rijden met een PA1 + PB1 welke al eerder was omgebouwd naar Loksound. Even snel de verschillende waarden voor een aantal parameters kopiëren was al voldoende. Nog mooier was toen ik iemand in de VS kon helpen met het compleet herstellen van de programmering van een van zijn locomotieven. Even het bestandje van de loc opsturen was al voldoende. Ofwel, programmeren met behulp van een computer heeft grote voordelen.

OK, je hebt uiteindelijk besloten dat je wilt kunnen programmeren via een computer. Wat heb je hiervoor nu nodig? Een aantal dingen, namelijk:

- een compatibel command station. Ik zelf gebruik hiervoor onze Digitrax Chief, maar ook een Digitrax Zephyr of bijvoorbeeld een NCE command station is



prima. Alleen oppassen bij een Digitrax Empire Builder systeem. Uit principe kan dit systeem geen CV waarden uitlezen.

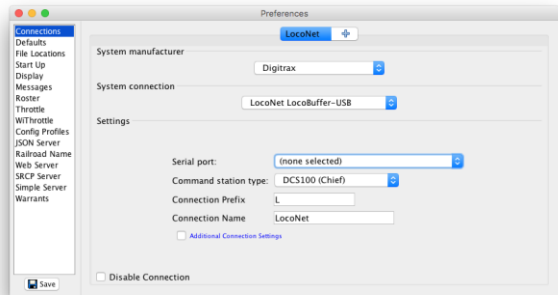
- Een interface tussen de command station en een computer. Bij sommige systemen (zoals bv. de Ecos van ESU en de Intellibox van Uhlenbrock) is deze al ingebouwd. Voor Digitrax zijn er de Locobuffer, de PR3 en de MS100 (zie figuur). De MS100 is eigenlijk niet meer interessant omdat deze gebruik maakt van een COM poort, die de meeste computers niet meer hebben. Het verschil tussen de Locobuffer en de PR3 is klein (mits je maar de USB versie van de Locobuffer gebruikt). De Locobuffer is iets goedkoper (in de orde van \$55-\$70 t.o.v. de \$70-\$90 voor de PR3) terwijl de PR3 ook als stand alone programmer (dus zonder command station) gebruikt kan worden. Ik zelf gebruik eigenlijk altijd de Locobuffer.



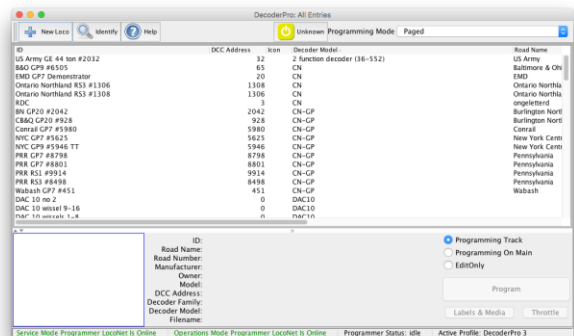
- Een computer-programma. Zoals eerder gemeld is Decoder Pro het meest gebruikte programma, mede ook omdat het gratis is en omdat het werkt op een PC, een Mac en zelfs onder Linux. Het programma is te downloaden van [www.decoderpro.com](http://www.decoderpro.com). Hier kun je zowel een 'Production' alsmede een 'test' versie vinden. Hoewel ik nooit problemen heb gehad met een test-versie, is het voor eerst gebruikers aan te raden om te beginnen met de 'Production' versie. Op het moment van schrijven was deze net opgewaardeerd naar versie 4.2.1. NB Decoder Pro werkt onder Java, dus dat moet wel op je computer staan. Eventueel is dit via [www.java.com](http://www.java.com) te downloaden.
- Voor het programmeren van geluidsdecoders is voor bv. Digitrax systemen ook een programmeer booster aan te raden. Dit is eigenlijk niet iets specifiek voor het programmeren via de computer,

omdat deze booster eigenlijk ook nodig is bij het programmeren via een Digitrax throttle. Maar omdat het programmeren van een geluidsdecoder juist zoveel makkelijk is via een computer, heb ik het hier toch maar even genoemd. Een bekende programmeer booster is de PTB 100 van Soundtraxx (prijs ca. \$50-\$60). NB sommige systemen (zoals bv. de Ecos) hebben geen programmeer booster nodig.

Na het aansluiten van de computer interface en het installeren van Decoder Pro (en eventueel Java) kunnen we eindelijk starten met het programmeren van decoders. Als het goed is, staat er op het bureaublad een Decoder Pro pictogram. Eenmaal dubbelklikken is voldoende voor het opstarten van het programma. De eerste keer wordt je via een wizard geholpen bij de instellingen van het programma, maar dat kan ook later via het aanpassen van de voorkeuren. Eerst wordt je gevraagd om de instelling van de taal en de eigenaar (=zelf), Daarna komt de belangrijkste instelling, namelijk je DCC systeem (type command station) en de aansluiting van je DCC systeem op de computer. Het navolgend scherm geeft onze instellingen weer.



NB in mijn geval is er even geen serial poort aangegeven omdat de Digitrax centrale niet aangesloten was. Bij een PC is hier vaak maar één optie zichtbaar bv. COM3.



Hierna kom je in het basisscherm van Decoder Pro terecht. Als Decoder Pro voor de eerste keer wordt



opgestart, is hier nog geen locomotief te zien. Omdat ik Decoder Pro al vaak gebruikt heb, zijn er al de nodige locomotieven te zien. Rechts onderaan staat een hele belangrijk instelling, namelijk:

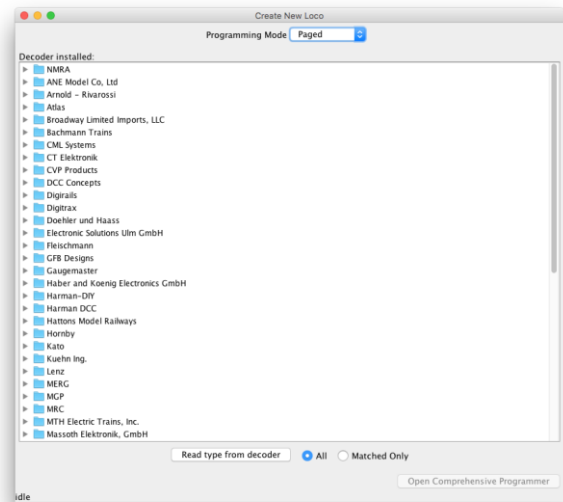
- Programming track
- Programming on the main
- EditOnly.

De laatste bullet is om de opgeslagen instellingen van een locomotief te wijzigen. Van belang is, dat de wijziging alleen op de computer plaats vindt en niet in de locomotief zelf! De andere 2 instellingen zijn voor programmeren op de programming track of op het hoofdspoor zelf. De belangrijkste verschillen tussen beide zijn:

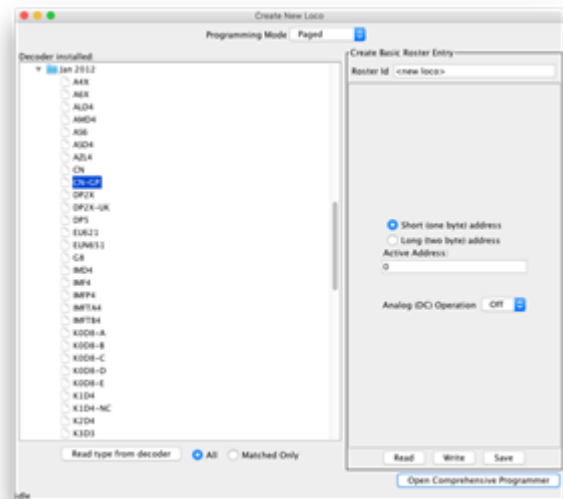
- Op de programming track kunnen CV waarden uitgelezen worden en kunnen het adres en de beruchte CV 29 aangepast worden (NB CV 29 is voor bv. 2 of 4 cijferig adres e.d.).
- Bij programming on the main kan geen CV uitgelezen worden en kunnen het adres en CV 29 niet aangepast worden. Het grote voordeel is echter wel, dat het effect van de aanpassing direct zichtbaar is. Je hoort bv. direct wanneer het volume van het geluid aangepast wordt.

Beide instellingen hebben dus hun voor en nadelen. Mijn gebruikelijke werkwijze is altijd om eerst de decoder helemaal uit te lezen via de instelling 'programming track' en dan het adres aan te passen. Daarna switch ik, na het save van de instellingen, over naar de instelling 'programming on the main' om alle fijn afstellingen te doen. Op deze manier is namelijk niet meer van belang, dat de decoder niet meer uitgelezen kan worden. Het staat immers allemaal al op de computer.

Hoe ziet het er allemaal uit als we deze volgorde aanhouden? Zorg dat 'Programming track' aan staat en klik dan op '+ New Loco'. Het volgende scherm verschijnt dan.



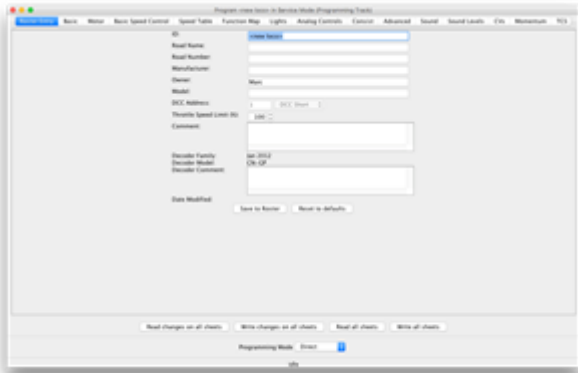
Wat je ziet is een lijst met decoders en een instelling 'Programming Mode'. Voor dit laatste heb je in de praktijk 2 keuzes, probeer eerst direct mode en als dat niet werkt dan paged mode. De andere instellingen zijn niet echt van belang. Ook voor de decoder keuze heb je 2 opties. Als je de decoder kent, dan kies je die uit de lijst en anders klik je op 'read type from decoder'. In het laatste geval wordt het decoder type bepaald aan de hand van een aantal CV's in de decoder waaronder CV 7 en 8. Meestal krijg je dan een lijst te zien van mogelijke decoders. Hiervan moet je er een kiezen. In het volgende scherm heb ik gekozen voor de CN-GP decoder van TCS.



In dit scherm kun je al de eerste instellingen doen, de naam van de locomotief (Roster ID) en het adres van de loc. Door middel van de knoppen onder het adres kun je het huidige adres uitlezen (Read), het nieuwe adres in programmeren (Write) of gewoon de



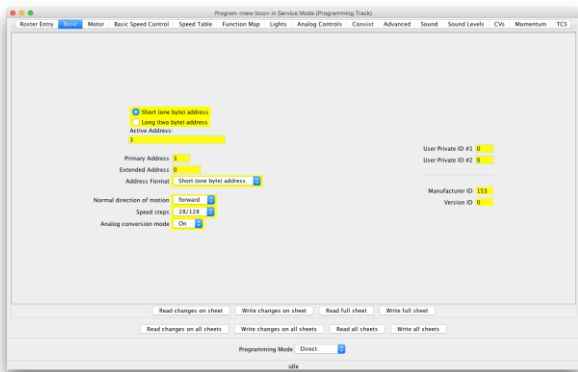
instellingen op de computer op slaan (Save). In het laatste geval wordt er niets met de loc zelf gedaan. Nadat je klaar bent druk dan op 'Open Comprehensive Programmer'.



Het scherm wat dan opent is in feite het basis scherm van de programmer. NB dit scherm ziet er exact hetzelfde uit bij de instelling 'Programming Track' of 'Programming on the main'. Bovenaan zijn de tabs van de verschillende bladen te zien. In het midden de instellingen op dat blad en onderaan de acties die uitgevoerd moeten worden. Alle tabbladen zijn specifiek ingericht op basis van de mogelijkheden van de decoder, maar de meeste tabbladen hebben standaard benamingen zoals Roster Entry, Basic, Motor etc. Afhankelijk van de decoder zijn er ook decoder specifieke tabbladen, zoals bv. de tab TCS in het voorbeeld.

Ik zal een aantal van de belangrijkste tabbladen even doorlopen. Het eerste tabblad is zoals hiervoor te zien is de tab 'Roster Entry' en wordt gebruikt om de basisgegevens van de loc op te slaan.

Het volgende tabblad is Basic.



In het tabblad Basic kunnen de basis instellingen worden gedaan zoals bv. het aanpassen van het adres. Zorg trouwens dat altijd gekozen wordt voor 28/128 stappen! Decoder Pro geeft via de kleur aan wat de

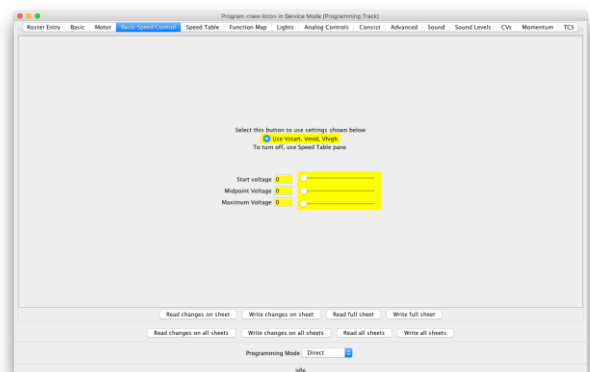
status is van de instelling. Bij een gele achtergrond (zie het voorbeeld) komt de waarde uit het bestand zoals opgeslagen op de computer. Dit hoeft dus niet hetzelfde te zijn als de waarde in de loc! Een witte ondergrond geeft aan, dat de waarde is uitgelezen uit de decoder. Een rode achtergrond duidt erop, dat het uitlezen mislukt is. Een oorzaak hiervoor kan een verkeerde instelling van programmeer keuze zijn (direct of paged). Een oranje achtergrond geeft aan, dat de waarde op de computer is aangepast, maar nog niet naar de decoder is geschreven. Bij de acties onderaan kun je kiezen voor het lezen of schrijven van hele sheets of alleen de veranderingen. Mijn eerste stap bestaat bijna altijd uit het uitlezen van alle sheets (Read all sheets). Zoals eerder aangegeven stap ik dan bijna altijd over naar 'programming on the main' zodat ik het effect van de aanpassingen snel kan zien.

Naast de tab 'Basic' zit de tab 'Motor'.



Bij het tabblad motor kunnen de motor instellingen aangepast worden. Belangrijkste parameters hierbij zijn de acceleratie en de deceleration (rem). Ook kan hier de BEMF aangepast worden. In sommige gevallen is het beter om zonder Bemf te rijden.

De volgende tab is 'Basic Speed Control'



Bij dit tabblad kan gekozen worden voor basic speed control en kunnen de begin snelheid, de midden

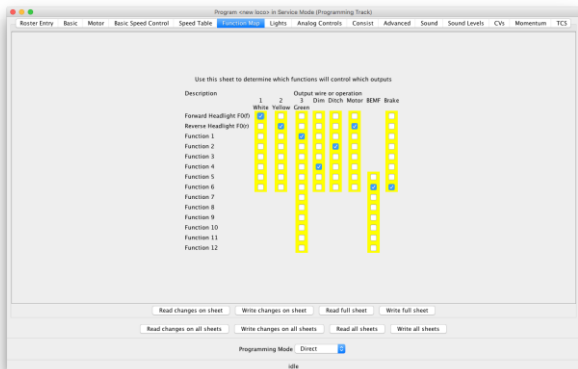


snelheid en de topsnelheid aangepast worden. NB niet alle decoders kennen deze instellingen. In dat geval zijn deze waarden niet zichtbaar.



In dit scherm kun je kiezen voor het gebruik van de speed table en deze makkelijk zelf instellen.

De laatste tab in deze beschrijving is de tab 'Function Mapping'.



In dit scherm is het mogelijk om de werking van de functietoetsen aan te passen. Als je zou willen, dan zou je in het voorbeeld bijvoorbeeld het licht op functie 6 en 7 kunnen zetten in plaats van functie 0. Bij dit tabblad kunnen de verschillen tussen diverse decoders aanzienlijk zijn. Met name bij de Loksound 4.0 en Select decoders zijn de mogelijkheden extreem. Wees dan ook altijd voorzichtig. Daarom is het ook zo goed, dat je eerst de decoders helemaal uitleest voordat je er mee gaat experimenteren. Dan kun je altijd het origineel terug zetten, ook als er geen reset functie in de decoder zit.

De andere tabbladen laat ik even voor wat het is. Als er behoefte aan is, wil ik daar een volgende keer best op in gaan. Ik hoop, dat deze uitleg laat zien, dat het programmeren van decoder eigenlijk niet zo moeilijk is, zeker als je dit per computer kan doen. En dan ben ik nog niet eens ingegaan op de andere voordelen van

het gebruik van Decoder Pro zoals bv. het controleren van het loconet, het programmeren van de command station, het leeg maken van alle slots in de command stations (vanwege het bekende 'slot max') en het mogelijk maken dat een smartphone als throttle gebruikt kan worden. Ofwel er is nog veel meer mogelijk.

Marc Starmans

## LEKKER LANG WEEKEND DUISBURG

Het weekend van donderdag 26 mei tot en met zondag 29 mei stond al lang in de agenda van Lars, Hans en mij. Namelijk het weekend dat GermanNTRAK (<http://www.germantrak.de/>) in Duisburg haar 16e Summer Jamboree zou houden. Dat er niet meer PHLF-leden met modules stonden kwam ook door een beurs in Hilversum. Er waren ca. 15 Duitse deelnemers die net als wij met Noord-Amerikaanse treinen rijden op schaal N.

Drie volgeladen auto's vertrokken donderdagochtend naar het gemeenschapshuis Ruhrort in Duisburg. We hadden alle drie onze NTRAK-modules ingeladen. Goed voor 10 meter tafel met zwart doek. Vooraf was door Markus al uitgebreid gecorrespondeerd over het programma van de dagen en de opstellingen in de zaal. Donderdagmiddag werd alles uitgepakt en opgesteld. De centrale stoomvoorziening om digitaal te rijden werd door onze Duitse vrienden geregeld, en bleek toch wat anders te werken dan onze DIGITRAX. Naast 3 groepen van modules, was er ook de 'winkel' van Marsilius, die voor KATO officieel importeur is. Het N-Car-S team was er ook met een fraaie opstelling (<http://www.stapelberg.net/Car-System-Spur-N/Module/>). Het Faller-car-system is hiervoor ooit de basis geweest.





De eerste dag werd afgesloten met soep, pasta en Beiers bier. De auto's konden we in de buurt gratis parkeren, mits je een groene sticker hebt voor de milieuzone. De auto van Lars was helaas door de parkeerpolitie ontdekt zonder sticker. Ze doen dat om oude diesels te weren uit de binnenstad. De 'bon' hebben we maar laten zitten tot zondagmiddag, bleek een kostbaar souvenir te zijn. De verschillende hotels waar iedereen sliep lagen gelukkig op loopafstand. Wij hadden een 3-persoonsappartement in hotel Freihafen (met roze voorgevel). Lars sliep vanwege 'lawaai' vrijwillig in de keuken.

Op vrijdagochtend toen alles net rond reed kwam de lokale TV-zender opnamen maken. De PHLF-modules zijn goed vastgelegd, en Lars figureerde nog even. De opnamen en interviews zijn uiteindelijk in 3 minuten uitgezonden. Je kan het bekijken op YOUTUBE. (<https://www.youtube.com/watch?v=j4kmMUdqr2Y&feature=youtu.be>)

Terwijl wij onze rondjes reden met onze geleende Lenz trottles kwamen er ook mensen kijken. De Jamboree kon gratis over de ruimtes beschikken als er op vrijdag en zaterdag ook publiek mocht komen. Uit Nederland zijn Wim, Susan en Mathieu nog onverwachts komen kijken. Al met al ca. 50 belangstellenden. Omdat we niet bekend waren met het Lenz systeem, waren we ook niet zo gealarmeerd door 'kortsluiting'. In tegenstelling tot het Digitrax systeem kon 'kortsluiting' op een wissel leiden tot smeltende asjes, van locs en wagons met stroomafname. Geen algehele 'stop' maar een zacht piepje.

De vrijdag en zaterdag hebben we overdag 'lekker' gereden, en allerlei informatie met elkaar uitgewisseld. De Canadese modellen waren ook goed vertegenwoordigd, en meerdere leden konden dubbelstack container treinen laten rijden. Vrijdagmiddag waren er nog twee presentaties door leden over Noord-West Canada en een kleine railroad maatschappij aan de Oostkust van de USA. 's Avonds met zo'n 25 deelnemers en aanhang buiten de deur gaan eten. Het Mongolian Wok-restaurant was een bijzondere plek. Op zaterdagavond zaten we in een Italiaans restaurant op de bovenste vloer van een hotel. Vandaar hadden we mooi uitzicht over de schepen die over de Ruhr en de Rijn varen. Je kon wel zien dat het de grootste binnenhaven van Europa is.

De organisatie was uitstekend. Er werd door de partners nog van alles gebakken in de keuken. Zondag tegen de lunch werd alles weer ingepakt, en hartelijk afscheid genomen. Wij waren na 2 uur rijden weer thuis. Maar door het noodweer en overstromingen in

midden-Duitsland hebben de leden uit Beieren er veel langer over gedaan dan op de heenweg.

De uitnodiging om mee te doen aan de volgende Jamboree in Grafing is al weer binnen. Wie gaat er in 2017 mee naar de omgeving van München? Als we weer 'lekkere' kaas meenemen, kunnen de modules thuisblijven.

*Tjark van Heuvel*

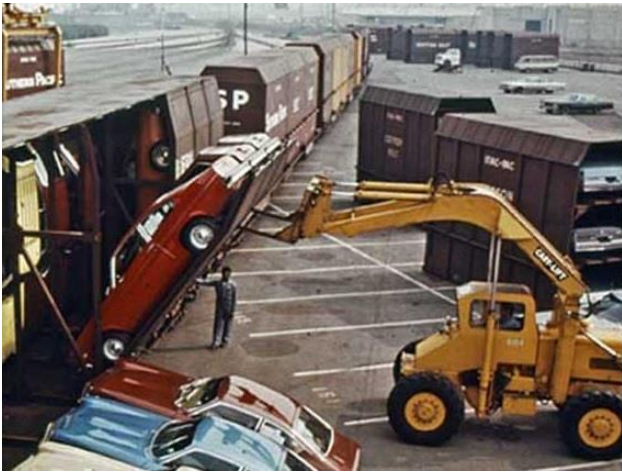
## **AUTOTRANSPORT PER TREIN DEEL-2**

### **Vert-a-Pac**

Eén van de meer bijzondere autotransportwagons ontstond doordat General Motors eind jaren zestig een compacte auto op de markt bracht: de Vega. Daarbij werd een alternatieve manier van transport bedacht, namelijk de auto's verticaal te verzenden.



De Vega was kort genoeg om recht op vervoerd te worden. Dus een speciale autotransportwagon werd ontworpen waarbij de zijkanten naar beneden konden klappen zodat zij een helling vormden. De auto werd deze helling opgereden, vastgezet en dan met een speciale heftruck werd elke oprit gesloten, met dus de auto's aan de binnenkant vastgemaakt.



Op deze manier, het "Vert-a-Pac" systeem genoemd, konden dertig Vegas vervoerd worden binnen een 89-voets lange wagon. Overigens werden de auto's wel speciaal geprepareerd om verticaal te worden vervoerd. Zo werd bijvoorbeeld een schot in de carterpan aangebracht om te voorkomen dat alle olie in de onderste cilinder stroomde. Ook de ruiterswisservloeistof werd in een fles mee vervoerd. De dealer moest dan de auto na ontvangst rijklaar maken.

Deze speciale "Vert-a-Pac" is ook in schaal N als model verkrijgbaar. Onlangs zag ik deze fraaie modellen bij Marsillius (<http://www.marsillius-trains.de/kn.htm>) gemaakt door Exactrail N scale. Helaas zijn deze momenteel niet meer in productie.



### Gesloten Autoracks

De eerste volledig afgesloten autoracks werden geleverd in eind 1974 en begin 1975. Het Whitehead & Kales tri-level-ontwerp, omgedoopt Safe-Pak, werd geleverd aan ATSF, CP, CRR, FEC, NW, SCL, SSW, UP en WP. De onderbouw zijn allemaal flatcars in eigendom van de desbetreffende spoorwegmaatschappij. Portec's RailPac-ontwerp, ontwikkeld in samenwerking met Chrysler, werd in dienst genomen door ATSF, C&O, C&NW, D&RGW, GTW, N&W, RF&P, SLSF, SP, UP en verscheidene andere spoorwegmaatschappijen, waarbij de meeste rijden op gehuurde Trailer Train flatcars. Deze twee ontwerpen werden verder ontwikkeld eind jaren zeventig, begin jaren tachtig tot volledig gesloten tri-level autoracks.

Tot medio jaren tachtig waren deze autoracks niet altijd voorzien van een dak omdat niet overal voldoende hoogte was onder de bruggen en tunnels. Spoorlijnen zijn dan ook in de loop van die tijd aangepast om uiteindelijk ook autoracks met dak veilig over het spoor te kunnen laten rijden.



Het aantal fabrikanten van autoracks is in de jaren gedaald. Een aantal zijn gestopt of overgenomen door andere bouwers. Momenteel worden autoracks geproduceerd door TrinityRail, Greenbrier, Johnstown-Amerika, National Steel Car en de Union Pacific Railroad.

### Laatste ontwikkelingen

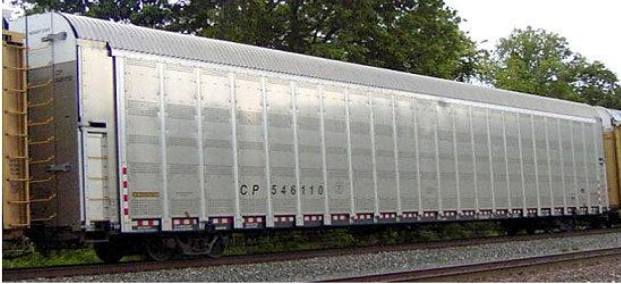
Door dat de auto's groter werden ontstond de gelede autorack. Deze wagons met de merknaam Automax zijn vooral in het westen van de Verenigde Staten te zien. De Automax wordt gebouwd door Gunderson, een dochteronderneming van Greenbrier Companies. Deze zijn 44,3m lang en 6,15m hoog. Concurrent Thrall bouwt een vergelijkbaar ontwerp.

Voor meer flexibiliteit van de autoracks zijn enkele zo gebouwd dat deze makkelijk kunnen wijzigen in een bilevel (twee) of trilevel (drie) autorack, afhankelijk van de vraag op dat moment. Greenbrier noemt hun versie





van dit multilevel-concept de Multi-Max, terwijl de Union Pacific Railroad hun eigen versie, genaamd de autoflex bouwt.



In 2004 is CN begonnen met autoracks gebouwd van aluminium. Voordeel is een roestvrij interieur en een lager totaalgewicht ten opzicht van de stalen versies. Inmiddels zijn er meerdere maatschappijen die dit soort autoracks hebben. Tot slot biedt ook Amtrak vervoer van auto's aan. Deze zijn iets minder hoog (6,07m) en voorzien van vaste, geperforeerde zijpanelen.

*Hans Sodenkamp*

## DE BN FUEL TENDERS

Op een DiWoDo-avond met video's kwamen enorme kolentreinen met Burlington Northern (BN) locs in beeld. Tussen de locs reed een tankwagon mee. De beelden waren opgenomen bij Sheraton, Wy. Daar wilde ik wel meer van weten als BN-fan, en ik geef hier een samenvatting van mijn speurtocht op het internet.

Burlington Northern heeft bij EMD (Electro-Motive Division) tussen 1972 en 1980 meer dan 800 SD40-2 diesellocs aangeschaft voor haar kolentreinen en transcontinentale goederentreinen. Daarnaast was voor het bedrijf de inkoop van dieselbrandstof ook belangrijk. De prijs varieerde sterk over het continent. Omdat BN ook de door dunbevolkte gebieden van bijvoorbeeld Wyoming reed zonder mogelijkheden om diesel in te kopen voor een redelijke prijs, werd daar soms gekozen voor de oplossing van een fuel tender. Dit was een aangepaste diesel tank-wagon, die tussen 2 locs was geplaatst, en regelmatig tijdens het rijden de tanks van de gekoppelde locs bijvulde. Hierdoor bleef de tractie ook maximaal. BN heeft in de loop van de jaren 59 BNFT wagons ingezet, met een capaciteit van 19000 tot 25000 gallon. Union Pacific slechts 4 dieseltenders.

Het traject waar BN de fuel tender voor het eerst gebruikte was het traject nabij Sheridan, in het Powder

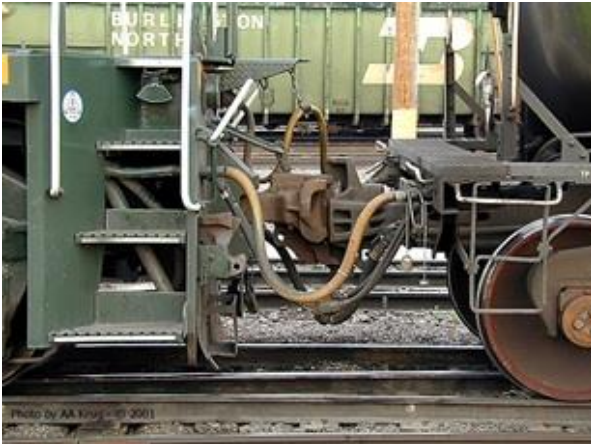
River Basin, Wyoming. Hier moet de volle kolentrein een helling nemen van 1,6 %. Van 1985 tot 2001 was in Sheridan om die reden een 'helper service station' gevestigd. De brandstof werd gekocht in Montana. De 2 extra locs hielpen de trein de helling te beklimmen door de trein op te duwen, of vooraan bij gekoppeld te worden. De helpercombinatie van Burlington Northern (BN) bestond meestal uit twee SD40-2 locs met daartussen de tankwagon. Meerdere combinaties waren hier gestationeerd. Na 2001 kwamen SD60M locs aanvankelijk zonder fuel tender het werk over nemen. Maar een jaar later reden ze weer met een gekoppelde tankwagon (zie foto).



De locomotieven kwamen elke 92 dagen naar het loc-depot voor inspectie, maar niet voor brandstof. Wanneer een fuel tender leeg was, werd deze uitgerangeerd en vervangen door een volle. Daarna kon het werk door gaan. Ze hebben nooit de BNSF-kleuren gekregen.

Door EMD wordt het brandstofverbruik van haar diverse locs opgegeven als het aantal paardenkrachten dat geleverd kan worden door een gallon brandstof per uur. Voor de SD40-2 is dat 18,2 HP/gallon/hr. De twee locs gebruiken bij 3000 HP elk ca 165 gallon/hr. Een SD40-2 loc kan met zijn brandstoftank, met een inhoud van 3200 - 4000 gallons, ruim 20 uur draaien met vol vermogen. Een volle fuel tender geeft echter de mogelijkheid om 60-80 uur door te gaan.

BN heeft tussen 1980 en 1991 meer dan 400 van haar locomotieven aangepast om gekoppeld te kunnen worden aan een diesel fuel tender. De GP38-2, GP40-2, GP50, B30-7A, SDP40, SD40-2 en SD60 demonstrators (8300-8302) locs kregen een extra pomp en brandstofslangkoppeling. Op de foto is te zien hoe de brandstofslang is aangesloten op een leiding van de tankwagon.



De diesel fuel tender is momenteel bij geen enkele maatschappij meer in gebruik, maar het zou mij niets verbazen als de LNG-fuel (vloeibaar aardgas) tender een nieuwe trend gaat worden. Union Pacific heeft tussen 1993 en 1998 met een combinatie van 2 locs in combinatie met een LNG-tankwagon onderzoek gedaan maar is er mee gestopt, omdat het te duur werd bij toepassing op grote schaal.

Nieuwe wetgeving in de USA stelt echter dat voor 2020 de grote dieselmotoren moeten voldoen aan nieuwe normen. De industrie en spoorwegmaatschappijen zijn daarom opnieuw onderzoek gestart. Momenteel heeft CN 2 locs aangepast met een LNG fuel tender. De motoren lopen niet op LNG, maar op een mengsel van diesel uit de eigen tank en vloeibaar aardgas uit de tankwagon. Problemen met de hogere verbrandingstemperatuur leidt tot extra slijtage en onderhoud. Maar voor 2020 zal in de Verenigde Staten naarstig gezocht worden naar 'schonere' en zuinigere locomotieven.

Voor de modeltreinliefhebber is het mogelijk om een fuel tenders kant en klaar te kopen in schaal H0. Overland heeft de UPT 8 diesel tender vervaardigd, en Athearn de BNFT 26. Overland heeft de UP-locs met een LNG-tankwagon in schaal H0 uitgebracht. Maar voor N-schaal wordt het weer zelf een wagon aanpassen. De dieseltankwagon van Atlas zal worden omgebouwd tot de BNFT 3.



Tjark van Heuvel

## THE DAY AFTER

Ik zou nog schrijven hoe ik de clubdag in Den Haag op 25 juni heb ervaren. Ik vond de sfeer zeer relaxed, en de leden waren aardig, en er kon ook gelachen worden. Dat zie ik bij andere clubs wel eens anders. De ontgroening om lid van de club te worden, is me erg meegevallen.

Ik wil toch een module bouwen, maar ik moet wel even kijken hoe. Er kwam wel veel informatie in één dag op mij af. Maar ik ervaar dat als positief, want het was puur informatie, om mij als beginnening verder te helpen.

Ik vond de baan ook mooi met zeer mooie gebouwen, ik weet niet of ik dat niveau wel kan halen. Want er zijn leden bij die echt mooie modules kunnen maken.

En het mooie van zo'n dag, is dat je treinen ziet rijden die ikzelf niet heb. Dat vind ik dan echt mooi en leuk om dat te zien rijden. Zoals het nu er uit zie ben ik de 16<sup>de</sup> juli er ook weer bij.

Ook de hulp en informatie over mijn Big Boy vond ik positief. We zijn allemaal gek van treinen, met ieder zijn eigen interesse en ideeën, maar als dat in een club kan worden verenigd is hardstikke mooi. Ik vind het gaaf om over de hobby en interesses met anderen te babbelen, maar ook naar andere raad te luisteren en van te leren. Nou dat is die dag aardig gelukt, sommige leden weten echt veel over Amerikaanse spoorwegen en modelbouw.

En juist dat leren vind ik leuk, het voelde die dag een beetje als mijn eerste dag terug op school. Dus kort gezegd, ik heb een superdag gehad en vind het echt leuk om lid te worden en te blijven.

Maarten Lodder



## BALLAST MAGIC

Tijdens het surfen op YouTube zag ik een wonderbaarlijke nieuwe ballastmethode met de veelbelovende naam 'Ballast Magic'. Voor mensen die ballast-aanbrengen grondig haten – zoals ik - is dit een uitkomst. Alleen komt het wel 1 ½ jaar te laat, want ik heb vanwege het ongemak (namelijk ballasten) maar voor KATO gekozen. Met rails en wissels van dit merk ben je namelijk verlost van die ellende. Er zijn echter clubmembers die nog steeds dwepen met PECO (why??) en geen ster zijn in ballasten, voor hen zou deze nieuwe vinding een uitkomst kunnen zijn.



Wat is het nu precies? Wel, het is een droge lijmpoeder die in een flesje van 125 ml verkocht wordt. Dit poeder moet in een verhouding 1:7 met je favoriete ballast worden gemengd. Met een flesje poeder kun je eenvoudig 1 tot 12 meter baan voorzien van ballast. Na mengen kun je de ballast tussen en naast de rails aanbrengen. Dit kun je zorgvuldig doen met een kwastje en het levert geen troep op. Het enige dat je dan nog moet doen is met een aparte fijne vernevelaar de ballast inspuiten. Na ongeveer een uur is de boel droog en kan je trein al over de rails rijden. Mooi is ook dat er geen kleurverschil optreedt zoals bij de traditionele manier van ballasten. Alles is los te koop (vernevelaar, poederlijm, maatbekertje en roerstokje) maar slimmer is om een pakket te kopen, dan heb je gelijk alles in huis. De link, Youtube, staat hieronder. <https://www.youtube.com/watch?v=RbKyR9aZ8t4>

R. 'the dude' Spitters

## DE PH&LF-FOTOGALERIJ

Zoals bekend maken onze leden vele foto's, zowel van modules, modelbaan thuis of modelbanen op tentoonstellingen als ook van het 'echte werk' aan de overkant van de grote plas. Ook nu weer lichten we een tipje op van deze schatkamer. Dit keer foto's afkomstig van Ontrax 2016.



Een fraai stukje haven van HO-baan Red Hook Bay (foto: Hans Sodenkamp).



Een ontmoeting ergens in Arizona op de HO-modelbaan Western Rhapsody (foto: Hans Sodenkamp).



*"The Ntrak Dutch Division"*  
FOUNDED JULY 6 2001



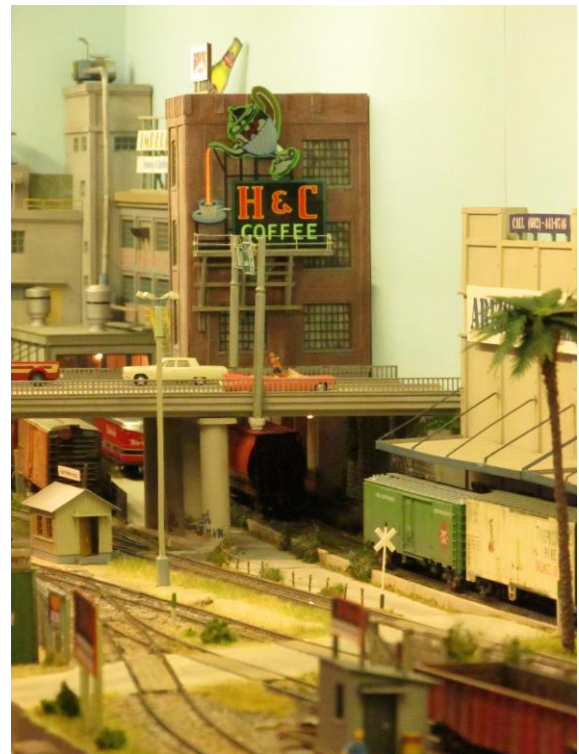
Op The Fridge is een chaingang bezig terwijl er gerangeerd wordt (foto: Hans Sodenkamp).



Wagons worden met een kabelbaansysteem naar de overzijde gebracht (foto: Mathieu Hamelers).



Zo hoort een Amerikaanse straat er uit te zien (foto: Mathieu Hamelers).



Industrie met langzaam rijdende goederentreinen (foto: Mathieu Hamelers).



Details, details, details (foto: Mathieu Hamelers).



## THE TIMETABLE

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Jubileum PH&LF, Den Haag, 16 juli 2016.
- Speelgoedmuseum, Oosterhout, 8-9 oktober 2016.
- Stuttgart, 16-20 november 2016.
- Houten digitaal, Houten, 12 december.
- Steenwijker modeldagen, 4-5 februari 2017.
- Dortmund, 4-9 april 2017.
- N-station Hilversum, mei 2017.
- Jamboree 2017, Grafingen (Beieren), 15-18 juni 2017.

## PH&LF GUIDELINES

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

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



Voor oNetrak bestaat een handleiding. Grofweg komt het er op neer dat een oNetrakmodule alleen qua hoogte en aansluitingen gelijk is aan Ntrak. Binnen de PH&LF zijn er (uiteraard) een aantal afwijkende breedte maten mogelijk maar 40cm is standaard:



- De lengte van de (rechte) modulebak kan variëren van 2 tot 4 ft.
- Het hoofdspoor ligt op 20 cm van de achterzijde van de module.
- Een achtergrondplaat is volgens de officiële oNetrak-regels niet verplicht, maar wordt binnen de PH&LF wel gebruikt.

Naast de twee standaardnormen bestaan er ook nog twee zelfbedachte modulenormen:

- Ntrak Light: Ntrakmodules van 3ft x 45 cm.
- Twintrak: oNetrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.