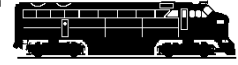


Nieuwsbrief



Jaargang 14 Nummer 48, September 2014

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Prince Spaghetti Car	1
Janney-koppelingen	2
For sale	4
Herhaling van zetten	4
De Pennsy warbaby's	5
Kingstreet update	8
Trein besturen met je smartphone	9
Evenementen	11
De PH&LF-fotogalerij	12
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	13
The caboose	14

The depot



Het is bijna traditie dat na de zomervakantie een modelbouw dip ontstaat. Dit jaar is dat wederom het geval. Meestal is de eerstkomende beurs

aanleiding om over de dip te komen. Alleen leek die dit keer wel heel ver in de toekomst te liggen totdat het bericht kwam voor deelname in Leiden op 11 oktober. Dat is opeens wel heel dichtbij. De dip is dan ook nu verdwenen. Mogelijk geldt dat ook voor jou en anders helpt deze nieuwsbrief wel om weer aan de slag te gaan ;-). Daarom weer veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

Prince Spaghetti Car

Een poos geleden kwam ik bij het surfen op YouTube een filmpje tegen waar een Guilford Rail locomotief aan het rangeren was bij een Spaghettifabriek in Lowell MA:
https://www.youtube.com/watch?v=PJ5XdKz5vCc&list=PLTJDH9M9R1orGNuHGZOa_PT92GjNAZHY&index=1



Vanaf dat moment heb ik dit thema in mijn hoofd en wil ik het eens in model gaan namaken. Bij verder googelen heb ik foto's gezien van een hopper in de kleuren van de Prince Spaghetti Company en ik dacht: deze zou eens in model gemaakt moeten worden, ik zou hem dan gelijk aanschaffen.



Laatst kwam ik op Ebay tot mijn verbazing dit wagonnetje tegen. Het is in de vorige eeuw gemaakt voor de Boston & Maine Historical Society. Ik heb door een bod te doen het wagonnetje kunnen kopen. In het doosje zat ook een A4tje gevouwen met het verhaal van deze wagon, waarvan ik hieronder een verslag heb gemaakt.



Dit model is een replica van de Boston & Maine airslide hopper nummer 5835. Dit type wagon werd gebruikt door B&M om gemalen semolina-graan (griesmeel) te transporteren van de "New England Milling Company" naar de Prince Spaghetti fabriek te Lowell Massachusetts. Deze hopper is uniek omdat het de enige is die de opschriften van deze bekende slogan van de Prince Company mocht ontvangen.



De hopper is geschilderd in de Maine Central Railroad Waterville werkplaats te Maine. Om de juiste kleuren voor de hopper te krijgen kocht men een doos Prince Spaghetti bij de lokale winkel. Deze doos werd meegenomen naar de lokale verfhandelaar die de kleuren van de doos precies namaakte. De belettering op de hopper werd op een bijna gelijke manier ontwikkeld door de Boston

and Maine Mechanical Departemant te Billerica in Massachusetts. Een doos met een Prince product werd gekocht en er werd een fotokopie van de belettering gemaakt, deze werd vergroot tot de juiste maat, voornamelijk handmatig. Het maken van de letters duurde ongeveer twee weken, waarna ze naar Waterville werden gebracht waar ze op de hopper werden gestencild.



Hierna werd de hopper geschilderd. Nadat de hopper voor de eerste keer geschilderd was, kwam men er achter dat de letters niet correct waren geplaatst en dat de hopper opnieuw moest worden geschilderd.



Hieronder nog de link naar een filmpje waarin de hopper te zien is:
https://www.youtube.com/watch?v=zVaRhFr0XhY&list=PLTJDH9M9R1orGNuHGZOa_PT92GjNAZHY&index=3

Martien Baak

Janney-koppelingen

Tijdens een "DiWoDo"-klusavond ging het gesprek op een bepaald moment over de klauwkoppelingen die gebruikt worden. Er werd beweerd dat deze regelmatig breken vanwege de kracht die op die koppelingen komen. Maar hoe is men überhaupt op het idee gekomen voor de klauwkoppelingen? Deze



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

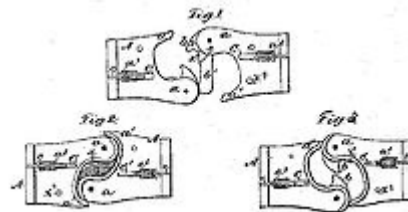
klauwkoppelingen zijn juist zo belangrijk omdat die het mogelijk maakten om met veel zwaardere goederentreinen te rijden, hetgeen juist zo kenmerkend is voor de Noord-Amerikaanse spoorwegen (en ook elders in de wereld!).



Voor het antwoord moeten we terug naar de 19^e eeuw naar Eli Hamilton Janney. Geboren op 12 november 1831 was hij na de Amerikaanse burgeroorlog als klerk werkzaam in Alexandria, Virginia. Tijdens zijn lunchpauzes was hij bezig met in hout een alternatief te bedenken voor de toen gebruikelijke "link and pin" koppelingen. Dit type koppeling was lastig bij het aan- en afkoppelen waardoor er veel ongelukken gebeurden. Ook was het nadeel dat er geen standaard was en dat dit type koppeling het treingewicht en lengte beperkte.



Op 1 april 1873 diende Janney een patentaanvraag in die vier weken later werd gehonoreerd (U.S. Patent 138,405). Tussen 1877 en 1887 werd circa 38% van alle ongelukken met spoorwegmedewerkers veroorzaakt door de link and pin-koppelingen en in 1893 werd dan ook de "Safety Appliance Act" aangenomen die de spoorwegen verplichtte over te stappen op de Janney-koppeling. Gevolg was dat het aantal ongelukken met betrekking tot de koppelingen van bijna 11.000 in 1892 terugliep naar 2.000 in 1902, en dat terwijl het aantal spoorwegwerkers juist toenam!



Toen men koos voor de Janney-koppeling als standaard kon men overigens kiezen uit circa 8.000 patenten. Daarbij was het enige nadeel aan deze koppeling dat de klauw soms handmatig uitgelijnd moest worden. De koppeling stond ook bekend onder de naam "MCB couplers" (Master Car Builders Association). De MCB is in 1910 omgevormd tot de AAR (Association of American Railroads) en daarom is de huidige naam de "AAR couplers".

Nadien is de AAR-koppeling verder ontwikkeld. Daardoor is een aantal typen ontstaan zoals bijvoorbeeld type E. Deze is geschikt voor wagons (hoppers) die gebruikt worden in rotary dumpers.



De aan de Janney-koppelingen verwante klauwkoppelingen worden o.a. gebruikt in Canada, Verenigde Staten, Mexico, Japan, Australië, Zuid-Afrika, Saoedi Arabië, Cuba, Chili, Brazilië en China. De maximale tonnage bedraagt momenteel 32.000 ton (Fortescue Railway in Australië). De Janney koppeling heeft, samen met de Westinghouse remsysteem, de spoorwegveiligheid aanzienlijk vergroot.

Hans Sodenkamp

For sale



Tsja, dat krijg je als je niet goed leest, al is hier een nuance op zijn plaats. Beter is: niet verder kijken dan je neus lang is :(Dan loop je tegen een zeperd op. In mijn geval een miskoop dus. Ik dacht een apparaat gekocht te hebben wat los te gebruiken is, zoals b.v. het geluidskastje van Bush (die is, meen ik, te koop voor circa 120 euro). Aan dat Bush-ding hang je een speakertje en met drukken op de knop hoor je dan het geluid van een

bel, een dieselhoorn, brakes e.d. Dat is de Quantum Engineer van Atlas dus niet ! De verkoper had summier een beschrijving erbij gezet en in plaats van even te zoeken (hoe werkt zo'n ding, wat kan zo'n ding) heb ik de Q E gekocht voor het luttele bedrag van 80 dollar incl. verzendkosten, dat dan weer wel. Eenmaal in huis bleek het dus een kat in de zak te zijn. Je hebt er alleen wat aan in combinatie met decoders. Wie oh wie heeft er dus interesse in een spiksplinternieuwe Q E? Ter overname, over de price worden we het wel eens.

Dude

Herhaling van zetten

Heel vaak heb ik goede voornemens en plannen en dan zijn er toch weer gebeurtenissen die er mede voor zorgen dat de uitvoering niet lukt. De afgelopen twaalf maanden zijn voor mij een roerige periode geweest door twee ingrijpende privé-gebeurtenissen. Langzaam is nu de knop om en richt ik mij op een nieuwe toekomst. Uiteraard maakt de PH&LF daar nog steeds onderdeel van uit. Langzaam begint ook de interesse in de hobby weer toe te nemen. Helaas zal het daadwerkelijk bouwen wat lastiger worden de komende tijd aangezien er de verkoop van het huis en daarmee weer een verhuizing aan zit te komen. Maar hopelijk lukt het om wel b.v. verder te gaan met het scratchbuilden van gebouwen voor New Eastbrook. Deze set wil ik toch echt een keer af hebben om er mee op een beurs te staan samen met de aansluitende modules van Hans. Ik moet er op letten dat ik mij blijf focussen en eerst deze set afmaak 😊

De focus is belangrijk aangezien ik vol ideeën zit voor nieuwe modules. Zo is er het idee om de twee kleine hoekmodules te vervangen door één grote twiNtrak boog met b.v. een kolenmijn (vergelijkbaar met de set van Hans) of als vervanging van Meesville, dus een station in een boog (ja Johannes dat kan ;-)) met de gebouwen wat speler neergezet. Verder loop ik al tijden met het idee om een mooi passagiersstation te bouwen. Er zijn behoorlijk wat passagierstreinen binnen de club en het zou mooi zijn om deze een eigen station te geven. Daarbij denk ik om deze b.v. te combineren met een boog. Vanuit de boog takken de sporen naar het station af waardoor je gelijk een driehoek (wye) krijgt waarop treinen



"The Ntrak Dutch Division"
FOUNDED JULY 6 2001

gedraaid kunnen worden. Zal een aardig project zijn overigens.....

Daarnaast ben ik erg gecharmeerd van het concept zoals Susan en Wim dat hebben. Een kleine en fraaie baan met twee thema's. Ook daarvoor heb ik al eens een ontwerpje gemaakt. Gezien mijn nieuwe toekomst krijg ik mogelijk meer tijd om naar beurzen te gaan en dan is zo'n baan erg leuk en makkelijk. Mochten er geïnteresseerden zijn om te participeren in het W&S (Wim&Susan) concept en/of het stationsconcept dan hoor ik het graag. Dit zou als gemeenschappelijk clubproject opgepakt kunnen worden. Daarbij denk ik wel aan een niet te grote groep om het goed werkbaar en coördineerbaar te houden.

Bovenstaand zijn dan de n-spoorplannen..... Daarnaast heb ik nog H0 smalspoorplannen en H0 USA fremo-achtige plannen. Dus ik hoef mij nooit te vervelen. Maar laat ik mij eerst maar eens focussen op New Eastbrook en dit afmaken.

Lars-Erik Sodenkamp

De Pennsy warbaby's

Terwijl de vakantieberichten van PH&LF leden over Facebook rollen, ben ik druk bezig met een inhaalslag van opdrachtwerk. Uit 2013... De 3 maanden voorafgaand aan de trip naar de VS gingen geheel op aan de NS 175 DVD productie, waarvan kort na terugkomst nog weer een staartje naar me toe kwam. Maar gelukkig, eindelijk kwam er tijd voor het afmaken van een B&O Mikado voor een klant in België. Eindelijk tijd om de L&N dieselcombinatie van de Dude van "muziek" te voorzien en om locs van klanten in de VS en Engeland mechanisch te verbeteren. Dat alles terwijl de laatste mussen van het dak vallen uiteraard. Maar gelukkig (?), de herfst deed al zijn intrede toen het onderwerp van dit artikel aan de beurt was, de ombouw van 2 stuks Pennsylvania J1 2-10-4 met DCC en geluid.



Korte geschiedenis

Toen de Tweede Wereldoorlog in volle hevigheid losbarstte kreeg de PRR een zondvloed aan transport te verwerken, waarvoor men gewoon te weinig goederenlocs had. In 1941 mochten alleen bestaande en beproefde ontwerpen worden gekozen; een nieuwe loc ontwikkelen was te tijdrovend en van overheidswege niet toegestaan. Twee kandidaten meldden zich voor beproeving bij de PRR: de A class 2-6-6-4 van de Norfolk & Western uit 1936 - gezien het belang in aandelen van de PRR in de N&W een natuurlijke keuze - en de Chesapeake & Ohio T-1 2-10-4 uit 1930. Wat betreft de ketel maakte het in ieder geval bar weinig uit, kijk maar:

	N&W	C&O
	2-6-6-4	2-10-4
Rooster oppervlak	11,3 m ²	11,2 m ²
Verwarmd oppervlak vuurkist	54,5 m ²	60,0 m ²
Verwarmd oppervlak buizen	563,3 m ²	556,5 m ²
Verwarmd oppervlak oververhitter	251,1 m ²	281,5 m ²
Max. keteldiameter (excl beplating)	2,68 m	2,74 m



De N&W A-class 2-6-6-4

De ketel van een gelede loc is dus niet per definitie groter! De C&O T-1 en de Pennsy J1 overtreffen



zelfs in vrijwel alle opzichten de B&O 2-8-8-4, waarvan Bachmann vorig jaar zo'n mooi model uitbracht.

Wat betreft snelheid maakte het evenmin veel uit. De A class had drijfwielen van 1 m78, goed voor 65 à 70 mph en de C&O loc had 1 m 75. Het grote verschil zat natuurlijk in het drijfwerk en dat gaf de doorslag. De A class was geleed met vier cilinders en bezat 26 ton meer adhesiegewicht. De rail afdeling van de PRR vond dat prachtig, want de lichtere machinerie beloofde minder stampen en dus minder slijtage aan de rails.

Maar het werd toch de 2-cilinder 2-10-4 vanwege de hellingen en het feit dat PRR goederentreinen meestal niet sneller reden dan 50 mph. De PRR realiseerde zich ook dat de A class vrijwel nooit dienst deed op lijnen met hellingen steiler dan 1% . In tegenstelling tot een echte Mallet met compound aandrijving kan één drijfwerk doorslippen terwijl tegelijkertijd het andere niets doet, net als een auto zonder sperdifferentieel op glad ijs. Wellicht speelden ook andere overwegingen een rol. De 2-10-4 is maar liefst 3,39 m¹ korter dan de A class, hetgeen de mogelijkheid gaf om de eigen standaard 8-assige tender erachter te hangen zonder de draaischijven te moeten aanpassen. Deze relatieve compactheid vloeit voort uit de enorme keteldiameter van de 2-10-4, die met 2,74 m¹ zelfs nog iets dikker is dan die van de UP Big Boy. Het zou ook verklaren waarom de tekeningen van de in aanbouw zijnde C&O 2-6-6-6 met een nog grotere ketel wel zijn opgevraagd, maar verder geen vervolg kregen.



Het model

Nog tijdens de oorlogsjaren zijn er 125 stuks PRR J1 gebouwd. Met recht dus een "warbaby", die ook nog eens uitstekend heeft voldaan. De cosmetische

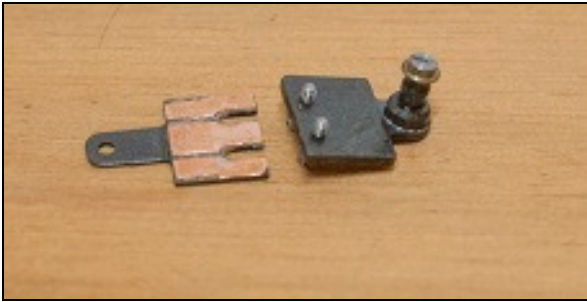
wensen van de PRR zorgden ervoor dat van het originele C&O uiterlijk weinig overbleef. De tender was al helemaal anders en vooral lager vanwege de waterkranen bij de PRR en voorzien van een "scoop" om tijdens het rijden water te kunnen nemen.

Het is al weer zo'n 10 jaar geleden dat Key een messing model importeerde. Het bleef bij deze ene serie en dus worden er nu enorme prijzen op E-bay gescoord. De detaillering is uit de kunst en de loc is als een kerstboom volgehangen met toeters en bellen. Nou ja, één bel dan, maar die is op het model wel terug te vinden op een hoogst ongebruikelijke plek: onder de rookkast voor het cilindergietstuk! Het drijfwerk is fantastisch en geheel conform de werkelijkheid met opengewerkte, maar ook kwetsbaar gebleken contrakrukken voor de Baker stoomverdeling en "tandem rods", waarvoor de drijfstanden ook daadwerkelijk "gevorkt" zijn uitgevoerd. Bij een tandem rod werd van de koppelstang tussen drijfwielen 3 en 4 een direct verlengstuk van de drijfstand gemaakt die de dreun van de grote cilinder over twee krukken tegelijk verdeelde.

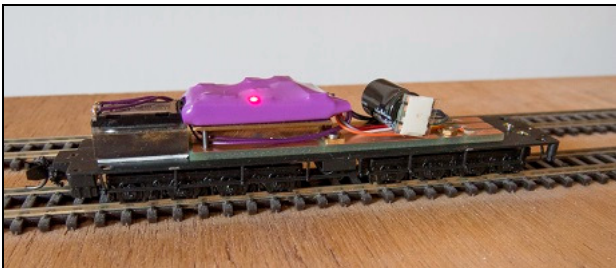
Met messing moet je nog maar afwachten of het überhaupt fatsoenlijk wil bewegen op de modelbaan. Ook dat bleek een aangename verrassing. In plaats van een geëst plaatframe heeft de loc een massief en gefreesd frame met daarop een Maxon RE 1320 gekoppeld aan een 1 op 34 vertering, bijna een derde meer dan normaal. Ondanks de grote radstand van de drijfwielen worden bogen van 38 cm straal soepel doorlopen. Feitelijk bepaalt de tender in dit geval de minimum boogstraal door de zeer beperkte bewegingsruimte van de 4-assige draaistellen! Een fors eigengewicht plus antislipbanden op drijfstand 2 produceren meer trekkracht dan gebruikelijk bij messing locs. Het enige waar ik al jaren mijn gal op spui is die vermaledijde trekstang naar NMRA model uit de jaren '30. Dat kring had voor deze schaal al lang verboden moeten zijn!

DCC met of zonder geluid?

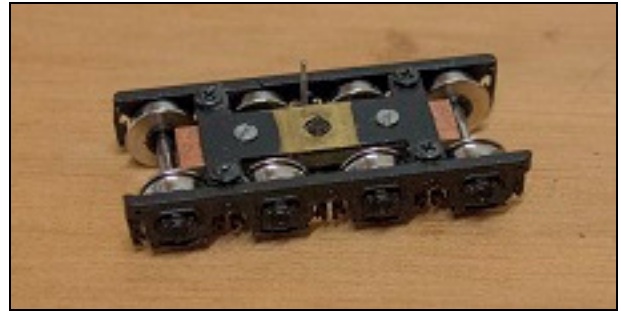
Een simpele vraag met op papier maar één verschil, de speaker. In de praktijk blijken er een heleboel addertjes onder het gras te zitten die voor heel veel meer werk zorgen. Aangezien alles in tweevoud moest, één loc voor Marc, één voor een Engelse klant, betekende dat meteen twee volledige werkweken meer werk.



Met uitzondering van de trekstang is er niets mechanisch dat enige aanpassing behoeft - mijn complimenten! De enorme ketel laat voldoende ruimte over om een decoder voor de motor aan te brengen, hetgeen betekent dat alleen de stroomafname van de linker rail via de tender naar de loc moet worden doorverbonden. Op zich niet zo moeilijk, maar wel even oppassen bij messing locs: alles staat onder stroom en die mooie detaillering aan de buitenkant wil binnenin nog wel eens scherp uitstekende punten opleveren. De decoder mag dus niet vrijelijk rondslingeren.



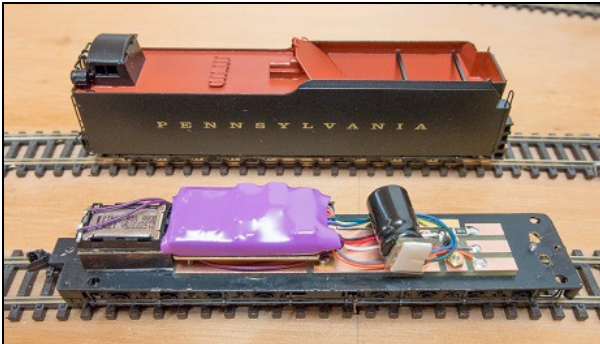
Waarom kost geluid dan zoveel meer werk? Nou, er staat wel "Micro Tsunami" op de verpakking, maar met 27 x 13,6 x 5,8 mm is het nog steeds een enorme klont transistors. Een chip van 11 x 7 x 2 volstaat tegenwoordig om de motor en het licht te bedienen. Dat betekent verhuizing naar de tender en minimaal drie elektrische verbindingen bij de trekstang: 2 voor de motor, één voor de koplamp en mogelijk een vierde voor het doorvoeren van de stroomopname van de loc naar de tender. Messing locs moet je netjes kunnen opbergen en vervoeren, dus daarvoor moet, speciaal voor dit type loc, een bewerkelijke trekstang ontwikkeld worden die ook nog eens makkelijk (ont-)koppelt.



De Tsunami maakt het mooiste stoomgeluid maar is ook heel kritisch met de stroomtoevoer. Acht wielen in twee draaistellen voor de linker rail (tender) voldoen, maar de 5 drijfwielen waarvan 1 met antislipband in de loc niet. De tender heeft 8 ongebruikte wielen die een flinke dosis inventiviteit vergden om ze allemaal te benutten zonder de rolweerstand drastisch te verhogen. Er is weinig ruimte. De totale radstand van een draaistel komt overeen met die van een EMD E-8, maar dan met 4 assen en slechts 4,5 mm beschikbare hoogte. Als dan toch alle tenderwielen voor stroomopname gebruikt worden is het wel zo handig om de tender dezelfde polariteit als de loc te geven (rechter rail), zodat rondom de trekstang in ieder geval die mogelijke bron van kortsluitingen wegvalt.



Binnenin de tender wordt het stroomsysteem gecompleteerd door een contactbladveer van draaistel tot draaistel zoals bij veel N diesels. De bijgeleverde capacitor - naar keuze te installeren, roept de verpakking vrolijk- blijkt zelfs bij een zeer effectieve stroomafname met 12 of 16 wielen onontbeerlijk. Dus moet er ruimte gevonden worden voor een cilinder van $\varnothing 8,2 \times 16$, ongeveer hetzelfde volume als de 16 x 9,5 x 7,6 mm van de "sugar cube" speaker.



Zo riant als de tender aan de buitenkant oogt, van binnen is hij onverwacht krap. Zeker met zoveel elektrische componenten. Aan de voorkant neemt de kolenbunker een hele hap weg, waaronder slechts 4,5 mm hoogte overblijft. Net genoeg voor het wegwerken van 12 draden en aansluitingen. Het achterdeel is met 12,5 mm ook niet riant. Dat wil zeggen, na het geduldig weg slijpen van alle scherpe uitsteeksels. De beschikbare lengte bedraagt zo'n 50 mm op halve hoogte. De breedte valt met 18 mm nog mee maar de opening naar de tenderruimte is maar 13 mm breed. Dit betekende een extra complicatie, want al het pijpenwerk bij de draaitellen zorgt ervoor dat het tenderframe er recht in moet kunnen. De te brede decoder moet dan al voorbij de te smalle opening zijn. Dat is dan ook de reden om de decoder op een verhoging aan te brengen, gesoldeerd op de printplaat, die meteen dient als bevestiging van de bladveer en het bevestigen van allerlei bedrading en de weerstand naar de LED in de koplamp.



Als alles in elkaar geschroefd en gesoldeerd is kan er worden getest. Tender frame no.1 op de rails en uitlezen. Ja hoor, het werkt! Zucht van verlichting en voldoening. Tender frame no.2 op de rails. Precies hetzelfde, zou je zeggen. Maar messing is handwerk en de ene loc levert meer problemen op dan de andere. Ook hier. Na alle controles en testen kortsluiting! Het startsein voor een zoektocht van 2 uur en 3 kwartier. Oorzaak: één schroefje dat welgeteld 0,1 mm te ver doorsteekt.

Zo nauw kan het aankomen met het installeren van DCC en geluid in messing!

Hans Starmans

Kingstreet update

In de vorige nieuwsbrief maakte ik al melding van de tip van Tom Johnson om regelmatig kleine aanpassingen aan te brengen waardoor de modelbaan (of module) blijft boeien. Ik heb dit in de praktijk gebracht op de Kingstreet Curve hoekmodule.

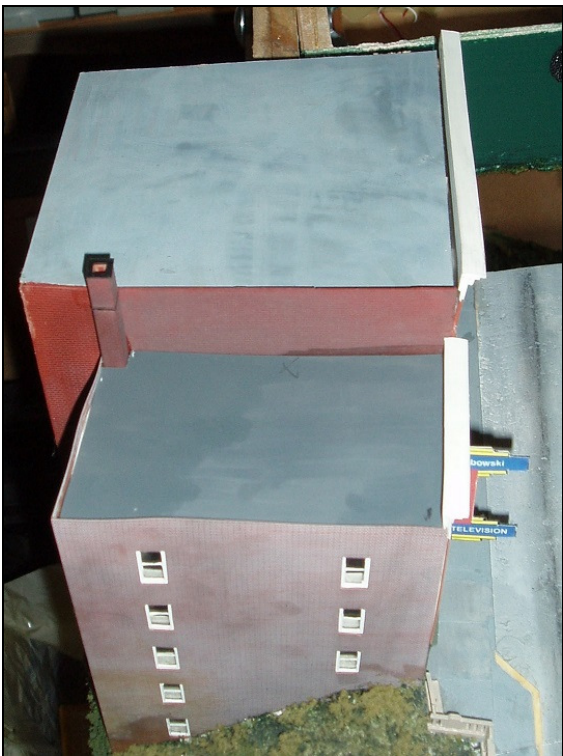
In één van de muur van de gebouwen was in de loop van de tijd een lelijke vervorming ontstaan. Oorzaak is het gebruik van olieverf dat blijkbaar op het styreen enigszins vervormt. Dit is op te lossen door tijdens de bouw beide kanten te beschilderen maar dat had ik hier dus helaas nagelaten.



Oorspronkelijk had ik het idee om deze muur warm te maken en terug te buigen maar dat leek mij riskant omdat dan eventueel andere delen van het gebouw beschadigd zouden kunnen raken. Dan maar een andere methode gebruiken.



Met de Dremel voorzichtig een zaagsnede gemaakt en vervolgens het gewraakte stukje muur verwijderd. Daarna een nieuw stukje muur gemaakt en geschilderd en dat vervolgens op de juiste plek geplaatst. Dan blijkt natuurlijk dat er een kleurverschil is tussen de oude en de nieuwe muur.



Hoe dit nu op te lossen? Gelukkig had ik een zakje met allerlei schoorstenen en één daarvan paste perfect over de naad tussen de oude en de nieuwe

muur. Nu vormt deze schoorsteen een mooie afscheiding tussen beide muurdelen en is een kleine stukje module geüpdatet.

Hans Sodenkamp

Trein besturen met je smartphone

Al enige jaren heb ik een slimme telefoon, ook wel smartphone genoemd. Een leuk speelgoedje, maar in vergelijking tot mijn dochter deed ik er eigenlijk weinig mee. Naast bellen en gebeld wordt, gebruikte ik hem voor email en agenda (daarvoor had ik hem ook van mijn werk gekregen). En soms internet als de NS weer eens een vertraging had ingepland en ik dus weer een alternatieve reis naar huis moet zien te vinden. Kortom heel veel smart, maar weinig werd er door mij gebruik van gemaakt tot een driekwart jaar geleden...

Eigenlijk begint het verhaal al een jaar geleden. Vorig jaar aan het einde van de zomer kreeg ik een Z21 set van Roco/Fleischmann in handen. Doel was om te kijken hoe de jeugd beter bij de hobby betrokken kon worden en de smartphone leek daarbij een goed hulpmiddel (als ik de studenten in de trein zie, lijken ze wel vergroeid met hun telefoon. Zelfs als ze hem niet vasthouden zit de hand in de bekende houding). Bij mij was die interesse minder en dus bleef in eerste instantie de set mooi in de doos staan.



Omdat ik begin van het jaar door een club gevraagd was een demonstratie te geven tijdens de open dagen van dit systeem, moest ik er in de kerstvakantie toch aan geloven en werd de set uitgepakt. In de doos trof ik een centrale, trafo, Wifi Router en wat snoeren aan. Je snapt natuurlijk dat de boel dan ook zo aangesloten was, want een kind kan de was doen. In de Google Playstore heb ik vervolgens de app gedownload en geïnstalleerd. Daarna nog mijn rollerbank op de centrale aangesloten en een locomotief op de rollerbank geplaatst. Het feest kon beginnen.

Als eerste moet je eenmalig de instellingen van de Wifi router in je app invoeren en daarna wordt



vanzelf contact gemaakt met je centrale. Je kunt nu eigenlijk al gelijk aan de slag. Als je de app start, heb je vier keuzes: Control, Instellingen, Info en Programmering. De button Info doet niet veel meer dan informatie verstrekken over de app en de softwareversie, dus daar stap ik maar snel overheen. De button programmering geeft je de mogelijkheid om je locomotief te programmeren. Daar zou ik een hele nieuwsbrief aan kunnen wijden, maar ook dat laat ik even voor wat het is.

Het mooie van de Z21 is namelijk de controlpanels. Die van de locomotieven, maar ook die van je seinhuis. Dit gaf mij een aangename verrassing toen ik met de app begon te "spelen" en daar wil ik het dan ook over hebben.



Als je voor control hebt gekozen kom je bij het bedieningspaneel uit om locomotieven te bedienen. Zoals je hierboven ziet is het scherm eenvoudig opgebouwd. Helemaal bovenin de noodstop. Daaronder links 2 tabbladen met de locomotiefuncties en aan de rechterzijde de snelheidsregelaar (het wissel-icoon, helemaal rechts brengt je naar het seinhuis, maar daarover later). Onder de snelheidsregelaar zie je een plaatje van de loc die je op dat moment bestuurt met de rijrichtingspijlen. Helemaal onderaan vind je de databank met alle beschikbare locomotieven.

Het rijden met een locomotief is super eenvoudig. Een kind kan de was doen. Door in de locomotiefdatabank links en rechts te scrollen krijg je alle beschikbare locs in beeld. Je kiest een locomotief door op de afbeelding te tikken met je

vinger. Je selecteert vervolgens de rijrichting door op één van de pijlen te tikken (deze wordt dan groen). Je kunt dan nog functie aan-/uit zetten door op de juiste icoon te tikken, en door je vinger over de snelheidsregelaar te schuiven laat je de loc vervolgens wegrijden.

Hoewel ik eerst erg sceptisch was over de Z21 ben ik nu een stuk enthousiaster. Allereerst doordat je nu met plaatjes en icoontjes werkt, hoef je geen decoderadressen of loc-functies meer te onthouden en dat scheelt een stuk, zeker bij locs met veel functies. Ook de bediening middels een touchscreen werkt erg fijn. Ook heel fijn is de mogelijkheid om zelf foto's van je locs te nemen en deze in de database te plaatsen, hierdoor ben je niet afhankelijk van een standaard aanbod van plaatjes. Een nadeel is wel dat je niet te vaak gebeld moet worden als je met je treinen rijdt.

Een ander voordeel van de Z21 wat mijn enthousiasme aanwakkerde is de seinhuis-functionaliteit. Ik kan eigenlijk wel stellen dat ik deze optie nog wel het mooist vind van de Z21. Hoe werkt het. Heel eenvoudig, je maakt een foto van (een deel) van je baan. Via een drag-and-drop systeem plaats je er de icoontjes voor wissels en andere attributen in. Hierbij stel je eenvoudig het adres in en de schakeltijd. Daarnaast kun je ook buttons maken, waarmee je ineens een hele reeks schakelt. Denk bijvoorbeeld aan een wisselstraat. Hieronder zie je een mooi voorbeeld van een seinhuis-scherm:



De opletende lezer zal het wel opgefallen zijn, maar deze module heeft handbediende wissels. Ik heb dit dan ook als voorbeeld ingericht. Op dit scherm zie je een wissel, hierbij wordt de wisselstand in groen weergegeven. Door erop te tikken verandert deze en wordt de wissel omgezet. Verder zie je een icoon voor verlichting bij de straatlantaarn en eentje bij het seinhuis, door erop



te tikken doe je dus heel eenvoudig het licht aan of uit. Daarnaast is er op het tweede spoor ontkoppelrails ingebouwd, ook hier spreekt de bediening vanzelf. Tenslotte is er een button "to Terminal" gemaakt waarmee een hele wisselstraat bediend kan worden, hierin kun je ook wissels opnemen die niet op de foto staan, maar zich ergens anders op de baan bevinden. Omdat je meerdere seinhuisschermen achter elkaar kunt plaatsen (je bladert er doorheen door over het scherm te vegen), kun je de modelbaan heel eenvoudig opdelen in kleinere secties voor de bediening.

Naast de twee functionaliteiten die ik hierboven heb beschreven, kent de Z21 nog veel meer functionaliteiten. Zo zijn er bijvoorbeeld aanvullende apps verkrijgbaar, waarmee je beeldscherm gevuld wordt met een cabine van een locomotief en je via het touchscreen de diverse handels en knoppen kunt bedienen om zo het "gevoel" te krijgen dat je een echte loc bedient. Ook zijn er in HO cameralocs verkrijgbaar, waarmee de cabine vervolgens ook nog eens wordt uitgebreid met een live-view van je eigen baan. Je zou nu zelfs beneden op de bank kunnen gaan zitten en terwijl je vrouw over allerlei zaken zit te zaniken, bedien je gewoon je trein op zolder... Heerlijk toch ☺.



Met de Z21 ben je niet beperkt tot de bediening van je locomotieven en attributen met je smartphone of tablet. Je kunt er ook de normale throttles op aansluiten. Hierbij moet je wel even opletten welke Z21 je hebt: de witte z21 (kleine letter z), die uit startsets komt heeft namelijk minder aansluitmogelijkheden dan de zwarte Z21 (hoofdletter Z). De zwarte heeft zowel Loconet als Xpressnet, terwijl de witte alleen Xpressnet heeft. Ook beschikt de zwarte over een sniffer-

aansluiting, waarmee je andere centrales als een soort slave aan je Z21 kunt aansluiten.

Hoewel ik hier alleen de Z21 heb besproken, zijn er meerdere systemen waarmee je met je smartphone of tablet je modeltreinen bestuurt. Sommige zijn zelfs (bijna) gratis. Hier zitten ook mooie systemen bij en op welk systeem je keuze valt hangt dan ook erg af van je persoonlijke voorkeuren en natuurlijk je portemonnee. Ik wilde je voornamelijk eens kennis laten maken met dit nieuwe fenomeen van de besturing van je modelbaan dat door de visuele mogelijkheden in mijn ogen toch wel de nodige voordelen met zich meebrengt.

Peter-Martijn Hellemons

Evenementen

Afgelopen tijd kreeg ik een aantal verzoeken om deel te nemen aan (kleine) evenementen. Erg leuk dat wij wat dat betreft op de kaart staan. Al heel snel is er een mogelijkheid, op zaterdag 11 oktober a.s. in het Rijnlands Revalidatie Centrum in Leiden. Net als vorig jaar gaan wij op vrijdagavond een baan neerzetten en zullen wij deze op zaterdag tussen 10.00 - 15.00 bedienen. Was vorig jaar erg leuk en druk. Qua modules doen de Starmannen, Hans Wiki, Martien, Tjark en ondergetekende mee. Mathieu zal komen met de Ttrak-baan en Rob The Dude komt met zijn Timesaver-baan.

In maart 2015 gaan we met een klein groepje staan in Alkmaar, een tweedaagse beurs met vier/vijf andere modelspoorclubs. Een beetje vergelijkbaar met de voormalige evenementen in Hillegom echter weer met meer publiek.

Het leek er even op dat wij weer eens tijdens de Landelijke Modelspoordagen (LMD) in Rijswijk in januari 2015 konden staan, maar helaas is daar geen plek voor ons. Wel zijn wij daar gelukkig vertegenwoordigd door Wim en Susan met hun baan Cattle Bay.

Als alternatief voor de LMD gaan wij kijken of wij begin van het jaar in een school of misschien weer in Hoofddorp terecht kunnen voor een interne rijdag/weekend.

Verder zijn er via de Starmannen mogelijkheden om eens met (of zonder) modules naar good old



England te gaan. Misschien ook maar eens kijken of dat in 2015 of anders 2016 concreet te maken is.

De laatste jaren zijn wij helaas niet meer richting onze Oosterburen geweest voor hun jaarlijkse Germantrak Jamboree. Uiteraard kun je deze ook nog steeds in je agenda opnemen om eventueel aan deel te nemen.

Mocht er interesse zijn dan blijft een aanmelding voor Eurospoor 2015 in oktober dat jaar natuurlijk ook nog steeds een optie.

Rail zou ik dan weer op de agenda zetten voor 2016. We hebben dan mogelijk weer een mooi aantal nieuwe of vernieuwde modules zodat we weer wat nieuws kunnen tonen.

Lars-Erik Sodenkamp

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 keer foto's van Marc en Hans Starmans gemaakt tijdens hun bezoek aan de Verenigde Staten in juni 2014.



In Bryson City (NC) worden 2 GP9's van de Great Smokey Mountain railroad weggerangeerd. We hebben net een trip achter deze diesels gedaan naar de Nantahala Gorge en weer terug.



De Tennessee Valley Railroad is niet echt een lange museumspoorlijn, maar wel een met heel interessant materieel. Naast de verschillende stoomlocomotieven (zoals de Southern 4501) zijn er ook nog een aantal interessante diesel-locomotieven zoals deze Baldwin S12.



Een interessante line up in het North Carolina Transportation Museum in Spencer. Een Shay van de Graham County railroad staat gebroederlijk naast de FP-7 van de Southern. Op de achtergrond is nog een Boxcab van de Piedmont and Northern en een 2-8-0 van de Southern te zien.



Tot slot nog twee foto's van de modelbouwwedstrijd op de NSE conventie.

De eerste laat een kitbashed NYC Mohawk zien.



De tweede is een Milwaukee Hudson op basis van een Kato Hudson met GHQ shell.



The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Revalidatie Centrum Leiden, 11 oktober 2014.
- Nederlandse Modelspoordagen, Rijswijk, 17 en 18 januari 2015 (alleen W&S!).
- Alkmaar, 14 en 15 maart 2015.

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 modulennormen:

- 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.



The caboose



Toen ik een jaar of twaalf geleden koos voor de New Haven, kwam ik er al gauw achter dat ik het mezelf best moeilijk had gemaakt: er was nauwelijks materieel

van deze maatschappij te koop. Afgezien van de FA's van Life-Like, de RDC's van Kato en een RS-3 van Atlas viel er op locomotievengebied niet veel te beleven. Een handvol goederenwagens completeerden het wagenpark.

Inmiddels lijkt het nu andersom te zijn. Na de vele diesels die door Atlas zijn uitgebracht, en de groeiende stroom aan goederenwagens, heeft nu ook Rapido besloten een duit in het zakje te doen. Dat wil zeggen: een duit uit mijn zakje te halen. Want ze komen niet alleen uit met de felbegeerde Osgood Bradley-rijtuigen, maar ook met het icoon onder de New Haven-diesels, de FL9! En ook nog eens met geluid!

Zucht. Het is ook nooit goed. Eerst klaagde ik dat ik genoeg moest nemen met fantasierijtuigen van Con-Cor en een spaarzaam dieseltje van Atlas, en nu klaag ik dat ik een hoop geld naar Rapido moet brengen om een FL9 met correcte rijtuigen aan te schaffen. Ach, het is ook nooit goed he.

Mathieu Hamelers