



Nieuwsbrief

Jaargang 12 Nummer 43, maart 2013

THE SWITCHING YARD

The depot	1
Medicijn tegen modelspoordip	1
De zomer van de K4, deel 1	2
Gezocht: adoptievriend	6
Clubbaan	7
W&S deel 1	7
W&S deel 2	8
Florida Keys	8
Afrastering, hoe en wat...	9
RAIL 2013	10
De PH&LF-fotogalerij	13
The Timetable	13
PH&LF Guidelines	14
The treasurer caboose	14

The depot



Het heeft even geduurd maar hier is dan de eerste nieuwsbrief van 2013. Dit keer een gevarieerd aanbod met bijvoorbeeld een medicijn tegen een

modelspoordip, een terugblik op RAIL 2013, een eerste deel over de zomer van de PRR K4, een verhaal over afrastering en nog veel meer! Daarom weer veel leesplezier.

Hans Sodenkamp

Medicijn tegen modelspoordip

Het overkomt velen wel eens, soms is het een regelmatig terugkerend fenomeen en soms kan het zelfs chronische vormen aannemen: de modelspoorbouwdip.

Ik had er weer eens last van sinds de zomervakantie in augustus afgelopen was tot eind januari dit jaar. Ben er niet mee naar de huisarts gegaan maar probeerde wel therapie te volgen door af en toe op de hobbyavonden van de PH&LF

in het westen van het land te verschijnen of door een groepstherapie in Nieuw-Vennep tijdens een klusdag. Veel verder dan geforceerd starten met een nieuw bouwsel uit styreen dat ik al heel lang wil maken kwam ik op de klusdag niet. Ik sneed wat raampjes uit en het ging moeizamer dan anders. Overigens had ik verder wel veel lol op de dag, maar zelf iets bereiken, nee, niet echt. Dacht nog dat het mogelijk thuis nu wel weer verder opgepakt zou worden, maar helaas, nee. Kwam wederom niks uit mijn handen daarna.

Een ander medicijn dat ik probeerde en wat mogelijk kon helpen waren de vakbladen en het Amerikaanse modelspoorforum. Ik heb heel veel informatie daarvan bekeken en opgenomen, het MRH-forum en internettijdschrift gelezen, een lidmaatschap genomen op Railroad Model Craftsman, af en toe een Model Railroader gekocht, surfen over het internet voor inspiratie, andere fora bekeken, het mocht allemaal niet baten...



NYC - PRR crossing module

Toch baalde ik er van en het frustreerde mij ook wel, want eigenlijk wilde ik wel weer aan de slag, maar het lukte gewoon niet. De modules van New Eastbrook stonden er op zolder verloren en een beetje triest bij. Na een prima start was het project helemaal stil komen te liggen. Was op een dood spoor beland.

Totdat er opeens weer de deadline in zicht kwam van Rail 2013.... Ik schrok opeens wakker, want er



was een overgangsmodule nodig die nog niet van scenery voorzien was en ik kon het echt niet maken om deze zo op de beurs te zetten. Tevens vond ik dat afbreuk doen aan de modules van anderen en mijzelf er omheen! Dus op een zaterdagmiddag ben ik eindelijk een deel van de Meesville-modules gaan ophalen uit de opslag en heb binnen vier weken twee projecten opgepakt.

Het eerste was het aankleden van de kale bak met een spoorbrug en een bijbehorend talud en het tweede was het uitvoeren van een idee dat ik al langer had voor een diner gemaakt van een wagon en een stoomlok die tentoongesteld is. Alle hobbyspullen weer bij elkaar gezocht - het was een zootje op de hobbyplek. Maar wat ben ik daarna weer lekker tekeer gegaan. De adrenaline van de modelbouw stroomde weer door mijn aderen en heb nu ook weer zin en inspiratie om verder te gaan met de New Eastbrook-modules.



20th Century Diner in Meesville

Moraal van deze ervaring?

Ten eerste: als je doodloopt op een project waar je (al lang) mee bezig bent, laat het even liggen en pak iets anders op, iets kleins, iets wat sneller te realiseren is.

Ten tweede, stel jezelf een doel, b.v. een nieuwe, uitgebreide of verbeterde module voor een komende beurs, voor mij is het altijd weer een leuke uitdaging om op een volgende beurs toch weer iets nieuws te kunnen tonen, hoe klein ook, kan ook in de details liggen. Zoals op Rail 2013 heb ik tijdens de beurs bomen geplant die ik nog op donderdagavond heb gemaakt en tevens had ik nog een mooi reclame bord van Heinz liggen dat ik op de beurs eindelijk eens op een dak heb gezet.

Ten derde: pak een stuk styreen b.v., zet er lijnen op van een gebouw dat je wilt maken en start gewoon, al is het maar tien minuten. Tien minuten per dag is ruim een uur per week! Het kan je over je dip heen brengen. En de opmerking dat er geen tijd is lijkt mij sterk, er is altijd wel tien minuten op de dag te vinden dat je iets aan de hobby kan doen!

Ten vierde: deel jouw ideeën en vorderingen met anderen. Dit kan zeer stimulerend werken. Laat je niet uit het veld slaan omdat je bij anderen prachtige dingen ziet. Ieder bouwt op zijn of haar manier, maar het is wel leuk om je eigen grenzen in modelbouw te proberen te verleggen. En wat je nog niet kunt, kun je je toch eigen maken door ervaringen en kennis van anderen, uit de club, uit de bladen of via fora.

Ten vijfde, geldt zeker voor mij: zorg dat je al je noodzakelijke gereedschap en spullen voor de hobby makkelijk, overzichtelijk en snel bij elkaar hebt. Dit jaar wil ik toch eens proberen alles goed georganiseerd te hebben....



Volgende project voor New Eastbrook

Ben benieuwd wat we binnenkort in deze nieuwsbrief aan nieuwe projecten gaan zien :-)

Lars-Erik Sodenkamp

De zomer van de K4, deel 1

"Het is gewoon maar een populaire loc", liet een Amerikaan zich afgelopen jaar enigszins laatdunkend ontvallen. Dat zal wel, maar de populariteit van de Pennsylvania K4 reikte voorbij die van railfans. Tenminste twee prominente Europese locomotiefmannen hebben deze Pacific (4-6-2) zeer grondig onder de loep genomen voor hun eigen ontwerpen. Naar verluidt gebruikte Nigel



Gresley de K4 ketel als inspiratie voor zijn Flying Scotsman 4-6-2. De meest opvallende gelijkenis is wel de schuin geplaatste plooi waar de voorkant van de vuurkist overgaat in de ronde ketel, net achter de laatste drijfwielen. Dat de ketelpijpen ook dezelfde lengte (5m79) hebben als de K4 moet je toevallig weten. In 1921 toog Richard Wagner, de man achter de Duitse 01, naar de VS om de stand van zaken aldaar te bekijken. Rond een inch af naar 25 mm en de 2m drijfwielen van de 01 uit 1925 meten 80 inch, de 300 mm bosschuiven meten 12 inch en de 1m25 loopwielen achter meten 50 inch. Allemaal maten die ook bij de K4 zijn terug te vinden. Blijkbaar had de Pennsylvania met de K4 een aantrekkelijke balans gevonden in snelheid, kracht en een praktische constructie die tot voorbeeld strekte. Het goede uiterlijk staat natuurlijk buiten kijf bij uw auteur.



Een overzicht van alle PSC varianten van de K4. Zeven van de acht zijn onderhanden genomen.

Moedeloos

Diverse K4-modellen, geproduceerd in een grijs verleden, passeren de revue in dit artikel. In de zomer van 2012 ben ik een tijdje zoet geweest om 7 stuks geschikt te maken voor de modelbaan. Eén model onderging een wel heel drastische ombouw. Dat klinkt welhaast wanhopig, maar de liefhebber van Pennsylvania-stomers kan haast niet anders dan bijkans moedeloos worden. De bekende fabrikanten zijn wel geneigd een 2e of 3e versie van de Daylight, Big Boy of Challenger uit te brengen, maar niet een huis, tuin en keuken machine als de K4 of haar goederentweeling, de L1 (2-8-2). Deze twee PRR locs delen dezelfde ketel en verschillen hoofdzakelijk alleen in drijfwerk van elkaar. Met 425 K4's en 574 L1's zijn ze samen net zo talrijk geweest als alle voor de Amerikaanse spoorwegen geproduceerde 4-8-4's. GHQ heeft de L1 ooit eens uitgebracht als kit voor het Kato Mikado chassis. In het stenen tijdperk van Amerikaans N spoor werden Pennsylvaniefhebbers nog verwend met een metalen 0-6-0, gevolgd door de K4 in 1969. Nog een enkele oprisping in de vorm van de Bachmann 0-4-0 en Minitrix 2-10-0 en toen werd het stil. De K4 leende het chassis van de 01 uit het Minitrix programma,

dat op zich weer een verkleining was van het HO-ontwerp uit 1957. In tegenstelling tot de Duitse Pacific moest de Amerikaan genoeg nemen met een plastic kap.

Frankenstein

Al met al niet slecht voor die tijd. De concessies in de bovenbouw legden de kiem voor het gedrocht dat 5 jaar later verscheen, toen de kap op het chassis van de Duitse Krieglok 2-10-0 werd gezet. Minitrix had het nobele trekpaard van de PRR gereduceerd tot Quasimodo's muilezel, ondanks dat de drijfwielenbasis precies op schaal was! Ach, Frankensteins gedrocht reed en trok in ieder geval beter dan de K4.

In 1989 verzuimde Minitrix een schot voor open doel te verzilveren. De fabriek had toen de K4 met het chassis van de nieuwe 03 kunnen opwaarderen en tegelijk een heel plausibele L1 kunnen maken op basis van het eveneens nieuw uitgebrachte chassis van de Baureihe 41. Beide Duitse machines deelden immers dezelfde ketelverwantschap als de K4 en de L1. Een aandrijving voor de tender zou het enige nieuw te ontwerpen onderdeel geweest zijn. Op de Nürnberger Messe van 1992 heb ik kort gesproken met de mensen van Model Power. Uit herinnering weet ik dat ze daadwerkelijk getracht hebben Minitrix zoiets te laten maken. Tevergeefs. Afgeketst op een Berlijnse Muur van onwil en onbegrip.



Een line-up van de messing K4's. Let op de afwijkende handrails op de gestroomlijnde K4's

Messing

In 1994 importeerde Precision Scale niet minder dan vier verschillende versies van de K4 in messing, gekoppeld met drie typen tenders. Men kon kiezen uit de gestroomlijnde K4, eentje met skyline casing bovenop de ketel, verschillende koeienschuivers en rookkast armaturen, korte tender, lange tender, drijfwielen met spaken en zelfs de dichtgelaste drijfwielen. De laatste waren bepaald geen verfraaiing en dus als model het minst populair. Helaas legden de messing locs net zo veel temperament aan de dag als de Minitrix loc. Het was destijds nog niet tot de importeurs doorgedrongen dat N locs niet gekocht worden om

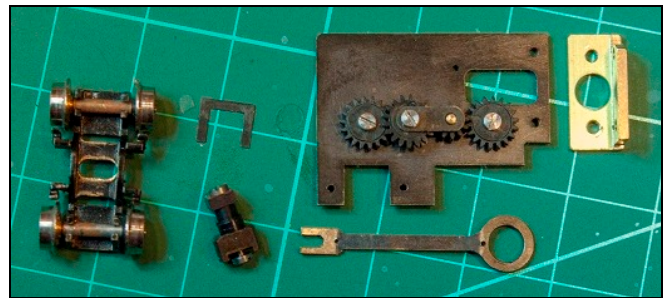


in de vitrine te zetten, maar om mee te rijden. Voor de vitrine kopen we wel "Horribly Oversized"! Messing is exotisch en duur en doorgaans klopt die indruk ook wel. De verrassing wordt des te groter wanneer een zaak als "The Caboose" in Wolcott, CT in de zomer van 2012 een messing K4 te koop had voor 195 Dollar, dus 150 Euro. Een Bachmann stomer van vergelijkbare maat moet tegenwoordig hetzelfde kosten. OK, de K4 van The Caboose reed slecht, maar zou met de volgende maatregelen, die ik afgelopen zomer op vijf andere exemplaren heb toegepast, tot goed rijden te bewegen zijn geweest.

Stap 1: kortsluitingen verhelpen

Het draaistel bij de cilinders en het loopstel achter kunnen bronnen van kortsluiting zijn. Nu is het even belangrijk te bedenken dat ALLES in een messing loc onder stroom staat. Isolatie wordt alleen toegepast als het strikt noodzakelijk is voor een goede werking. Alle onderdelen van de tender hebben de polariteit van de linker rail, met uitzondering van de geïsoleerde wielen op de rechter rail. Alles van de lok staat in contact met de rechter rail, met uitzondering van de loopwielen links en de drijfwielen links (en dan ook echt alleen de wielbanden!). De loopwielen hebben veel te veel bewegingsvrijheid en het is slechts een kwestie van afwachten tot de isolerende verflaag is doorgesleten en de geïsoleerde wielen "verboden metaal" gaan aanraken. Ook al is de stroomafname nog zo slecht, een kortsluiting heeft altijd 100% kans van slagen!

De snelste oplossing zijn vulringetjes om de zijdelingse speling te reduceren. Zoveel speling staat een goed spoor alleen maar in de weg. Ter linkerzijde moeten de ringetjes van plastic zijn. Oude afgekeurde motortjes vormen een goede bron. Ik verkoos de omslachtige aanpak met een ombouw van de draaistelasjes. In het draaistelframe werden 1,6 mm K&S buisjes gesoldeerd als lager voor de 0,8 mm stalen asjes waarop de omgebouwde wieltjes geperst werden. De lagertjes en klembuisjes en het slijpen van de asjes op een lengte van 11,4 mm kan alleen goed met een draaibankje gerealiseerd worden. De winst zit in een veel nauwkeuriger loop en een drastisch verlaagde rolweerstand ten opzichte van het origineel.



De onderdelen voor de ombouw van de PSC K4

De lubberende loopas in het draaistel onder de cabine werd eerst uit het frame gepeuterd, waarvoor twee meegegoten nokjes met de punt van een geschikt schroevendraaiertje moesten worden open gebogen. De wielen werden overgezet op een nieuwe as, geslepen op een lengte van 13,1 mm. Deze steekt buiten de wielen. De zijdelingse speling wordt nu opgevangen door de punten van de as, die tegen de binnenkanten van het truck frame aanlopen. Met opzet spreek ik van "lubberen" want deze as had ook teveel speling in de lengterichting, waardoor het mogelijk werd dat het geïsoleerde wiel met z'n flens een dwarsverbinding zou raken. Dat is opgelost met een L-vormig gebogen sluitplaatje van 0,4 mm messing, vastgeschroefd in het frame.

De zijdelingse speling van het eerste paar drijfwielen is ook gereduceerd met behulp van U-vormige vulplaatjes die op de lagers klemmen. Dit kan ook door 0,25 draad om deze lagers te wikkelen, zodanig dat zijdelings verschuiven in het frame bijna wordt opgeheven. Deze drijfassen veroorzaakte dan wel geen kortsluiting; de krukken van de koppelstangen hadden de neiging achter de drijfassen te blijven haken. Meteen is van de gelegenheid gebruik gemaakt om te controleren of de remblok imitatie vrij van de wielbanden bleef.

Stap 2: meer souplesse in de draaistellen

De draaistellen onder de tender en bij de cilinders hebben veel te sterke veren. Ze zijn vervangen door spiraalveertjes uit Rapido koppelingen van oude Atlas of Rivarossi draaistellen. De oorsprong is niet van belang, als ze maar soepeler zijn en om de desbetreffende schroeven passen. De tender draaistellen werden meteen recht gebogen voor zover noodzakelijk.

Stap 3: andere trekstang

Dit is doorgaans mijn eerste zet ter verbetering van een messing stomer, ware het niet dat de bovenstaande tekortkomingen met voorrang om

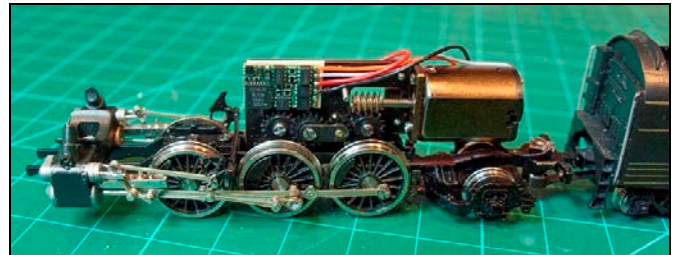


oplossing vroegen. De NMRA standaard trekstang met gat en staafveertje mag dan prima gewerkt hebben voor schaal 0 in 1935; anno 2012 zou het kreng verboden moeten zijn. De constructie van een trekstang maakt of breekt het rijgedrag van een stomer, zeker in N. Een goede trekstang laat beide voertuigen onafhankelijk van elkaar over de baan hobbelen (letterlijk) terwijl de elektrische verbindingen en de juiste koppelafstand gegarandeerd blijven.

Staan er slechts beperkte middelen ter beschikking, dan kan worden overgegaan tot ombouw van de bestaande trekstang. Soldeer de draad naar de geïsoleerde motorpool los bij de motor en demonteer de volledige trekstang uit het loc frame. Daarna de draad van het moertje verwijderen. Verwijder de spiraalveer rond de schroef en het veerstaafje dat geacht wordt het contact met de tender te verzekeren. Soldeer een zo flexibel mogelijke draad aan de motor, die lang genoeg is om de tender te bereiken. Gebruik enige inventiviteit met het verbinden aan de tender, zodanig dat de draad geen andere delen in de weg zit. Tot slot, gebruik een M1,4 schroef en moertje om de trekstang permanent aan de tender vast te maken. De schroef kan eventueel ook vastgelijmd worden - de trekstang is immers met de draad omzeild.

Ik ben weer een stap verder gegaan door zelf een trekstang van gezwart messing te maken naar eigen ontwerp. Het idee was ooit uit nood geboren. De locs moesten veilig in hun originele doos terug naar de eigenaar in de VS. De nieuwe trekstang is ruimschoots langer en reikt vanaf het eerste tenderdraaistel tot onder de cabine. De loc - tender afstand wordt zo veel minder beïnvloed door bogen, waardoor de koppelingsafstand korter kan blijven. Kern van het ontwerp is het open uiteinde van de trekstang die om een schroefje schuift en dan met diezelfde schroef wordt vastgezet. Een vaste verbinding zonder er feitelijk een te maken en die ook nog eens traploos enige aanpassing in de koppelingsafstand toestaat. Het is maar een millimeter, maar dat is genoeg. De draadverbinding in de loc is alleen veranderd in de zin dat de trekstangbevestiging nu draait in het frame tijdens het rijden. Op de trekstang is vlak bij het draaipunt aan de tender zijde bovenop een draad gesoldeerd die met een grote spiraalvormige krul naar een schroef in de tenderbodem gaat. De clou van bewegingsvrijheid is de langst mogelijke

draad zo weinig mogelijk beweging te laten ondergaan.



Het chassis van de omgebouwde PSC gestroomlijnde K4 met Mashima flatcan en CT Elektronik decoder.

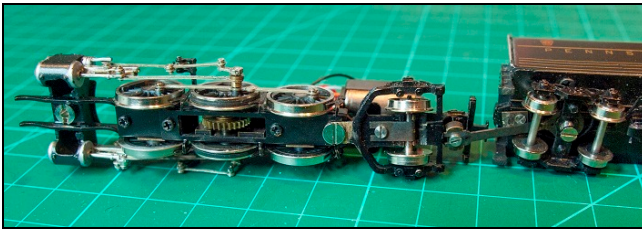
Stap 4: vervangen van uitgedroogd rubber

Na 20 jaar is het slangetje dat de motor met de tandwielkast verbindt bij menig exemplaar volledig weggeteerd. Vervangen dus. In dit stadium laten we de overbrenging zoals die is. De motor is niet slecht maar wel lawaaiig zonder dat slangetje en de zogenaamde "torque arm", een hefboom die de tandwielkast tegen meedraaien behoed gelijk de staart van een helikopter. De 1 op 28 vertraging is vergelijkbaar met andere messing stomers, maar wel te laag om echt goed rijgedrag te verkrijgen. De ombouw daarvan wordt in stap 5 besproken. De tandwielkast moet niet al te strak om de drijfassen zitten en iets kunnen wiebelen. Nu is ook het moment om de smering te verzorgen.

Rijdt de loc redelijk strak over de baan? Dan is het beter de (uitgedroogde?) antislip bandjes met rust te laten. Stuitert de loc als een woeste stier over de baan, dan zijn er twee keuzes. De eerste is de restanten van de antislip bandjes uit de groeven peuteren en dan verder rijden. Wel met minder trekkracht, maar voor goed sporen maakt het niet uit, want de groeven bevinden zich tussen twee paar andere drijfwielen en het komt de stroomafname alleen maar ten goede. De andere optie is vervanging, als de trekkracht niet gemist kan worden. Dat vergt een hele operatie, te beginnen met het uitbouwen van motor en tandwielkast. Daarna moet de hele stoomverdeling gedemonteerd worden door de middelste drijfwielen stevig vast te pakken en voorzichtig beide contrakrukken tegen de klok in uit het desbetreffende drijf wiel te draaien. Dan de drijfassen uit de koppelstang peuteren en de groeven grondig schoonmaken. Een geschikte antislipband is niet makkelijk te vinden. Wellicht zijn die van ConCor geschikt, want hun bandjes lijken me dik genoeg voor de tamelijk smalle en diepe groeven. Ik heb



de grootste maat Fleischmann gepakt. Het loopt nu als een zonnetje, maar ze zijn schreeuwend duur (60 cent per stuk!!) en ze moeten ook nog eens met een speciaal hulpstuk in de draaibank worden versmald.



Aan de onderzijde zijn de nieuwe antislipbanden, tenderonderstel en dissel te zien.

Stap 5: een andere aandrijving

Goed rijgedrag met soepele starts vereist een beduidend hogere vertraging. Dit is het domein van de onbevreesde sleutelaar die goed op de hoogte is van tandwielen en zo. Het chassis moet tot op het bot gedemonteerd worden. Alleen het cilinderblok blijft zitten. In deze ombouw is de vertraging verhoogd naar 1 op 42, maar ik ben wel eens tot 1 op 56 gegaan. Er is wel een probleem met de motor en de ruimte daarvoor. De loc heeft een prachtig gedetailleerde ketelachterwand in de cabine, met als gevolg een beperkte ruimte in de vuurkist. Dat betekent: of een motor van hetzelfde formaat opnieuw op dezelfde plek, of een vrije doorgang in de onderkant van de ketel frezen om een langere motor verder naar voren te kunnen plaatsen. De originele Mashima 16 x 13 x 9,5 is verre van slecht maar gaat in de nieuwe situatie akelig veel lawaai produceren, omdat de geluidsisolerende werking van het slangetje en "torque arm" komen te vervallen ten gunste van meer vertraging. Geluid is slechts een subjectieve factor in de beoordeling van goed rijgedrag, maar het blijft wel knagen. Dat was hier ook het geval, totdat ik een Mashima "flatcan" van 15 x 12 x 10 monteerde. Weg lawaai en geen wijzigingen aan de ketel!

De tandwielkast heeft plaats gemaakt voor een plaat van gezwart messing met daarop de tandwielen en de motor. De plaat is met twee schroeven vastgezet op het locframe, waarin met grote nauwkeurigheid twee gaten geboord zijn voor de verzonken schroeven. Dit precisiewerkje wordt ook weer op de draaibank gedaan om te zorgen dat de tandwielen goed uitgelijnd in elkaar grijpen. Het is iedere keer feilloos gelukt dankzij een speciaal hulpstuk om het frame in te klemmen. De tandwielen draaien om messing busjes die op de

plaat geschroefd zijn. Vanaf het tandwiel op de drijfjas tot aan de worm bestaat de reeks uit een Kato tussentandwiel van 18 tanden uit een F unit, dan een Kato 18/12 dubbeltandwiel uit de Mikado, een Minitrix tussentandwiel van 12 tanden uit de tender van de 03 en 41 en afsluitend weer een Kato tandwiel van 18 tanden, dat als wormwiel dient. Alles in kunststof en op een constante afstand van 3 x 4,6 mm. De worm komt uit de tandwielkast en kon zo op de motoras geperst worden. De plaat dient ook als montagevlak voor een kleine decoder (CT Elektronik DCX 75) boven de tandwielen, zodat de lelijke kluwen draad tussen loc en tender vermeden kon worden. De koplamp werkt niet, want de bedrading kon niet zonder riskant hak- en breekwerk langs het in de ketel gesoldeerde gewicht geleid worden. In ruil daarvoor is de loc nog steeds uitermate makkelijk te onderhouden, zelfs met DCC aan boord. Tot zover de afdeling messing.

Wordt vervolgd.....

Hans Starmans

Gezocht: adoptievrieNd

Ooit, toen Rail in de Groenordhallen verscheen en er het thema USA aan hing, was ik zo onder de indruk van jullie baan dat ik me eens verder ben gaan verdiepen in "N scale USA". En dat bleek leuk. Is nog steeds leuk.

Zo leuk dat je er gewoon netjes tijd voor moet nemen om er mee aan de slag te gaan en er van te genieten, eigenlijk net een huisdier.

En daar gaat het mis. In het begin had ik nog een mooie smoes ('avondstudie'), later kwamen daar andere, steeds minder geloofwaardige smoezen bij ('ik kan nergens aan de slag met mijn nog steeds niet digitale locjes en die koppelingen vind ik zo naar om te vervangen en zo...') en een soort van dwangmatigheid om in alle schalen bezig te willen zijn. Maar verstand komt met de jaren en van elke ervaring leer je toch. Met de komst van Heritage-units van Norfolk Southern en het herwonnen plezier in de hobby door een ploegje andere vrienden met een NMRA-verleden werd het me allemaal te veel.

Ik heb besloten om te stoppen met N, en met Z niet verder te gaan dan 1 CP rail grain train. Niet verder met N, in ieder geval in die mate dat ik zeker geen eigen baan ga maken en ook niet



uitgebreid ga werken aan huisjes, boompjes en karretjes. Ik ga voor bijna alles wat ik in N-schaal heb een goed nieuw huis zoeken, maar zal een enkel treintje nog achterhouden en PH&LF waardig proberen te krijgen (twee SD-80macs met wat containerkarren en wat speciale dingetjes). Zo maar voor een enkel gastoptreden in jullie uitermate aardige bende bijzondere gasten.

Wat er weg mag is vooral een aantal Life Like locs (PA's en GP 38's) en wat Bachmann locs in Conrailkleuren. Daarnaast een complete Milwaukee Road passagierstrein met een leuke stoomloc ervoor, en dat wat ik voor een heel aardig project had aangeschaft: na het plotseling in bezit komen van twee stoomlocjes dacht ik er een leuke "historical society" van te gaan maken dus langzaam maar zeker de daarvoor benodigde spullen ingeslagen, zoals locloodsjes, station en vooral flink wat old time passagierskarretjes. En zoals dat hoort bij een historical society ook de nodige mensen, bbq's, banken en parasols en partytenten. Stapels tekening gemaakt, heel veel op internet en in boeken/tijdschriften geneusd, jullie (her)kennen het gedoe...

Jullie, mijn N-spoorvrienden, mogen als eersten een duik doen in de lijst met spulletjes, zodat ik weet dat mijn Conraillocs in ieder geval in een goeie familie terecht komen. Op enige termijn zal ook het wat onpersoonlijke Marktplaats ingezet gaan worden.

Weliswaar komt er een eind aan de gedachte een eigen N-baan te gaan bouwen, de N-schaal blijf ik toch een warm hart toedragen en dan niet alleen omdat ik die macs gewoon een keer wil zien rijden. Nee vooral omdat jullie een stel leuke gasten zijn en omdat ik het altijd best naar mijn zin heb met jullie.

Wie gaat er goed voor mijn N-schaal spulletjes zorgen?

Mail me voor een lijst svp:
gertvelthuizen@hotmail.com.

Bij voorbaat dank.

Gert Velthuizen

Clubbaan

Het opengrid-gedeelte van mijn bakken heb ik al een tijdje geleden gesloopt (veel te onhandig met scenery-opbouw). Wordt dus gewoon dicht. Lars opperde een tijdje geleden voorzichtig het idee van " een clubbaan" (zie vorige nieuwsbrief) die qua locatie etc..... Is daar nog iets uitgekomen? want dan kan ik volgens eventuele "standaarden" verder bouwen.

Peter van Zetten

W&S deel 1

Op 30 juni kregen de 'Pleffers' in Hoogmade het grote nieuws te horen dat Wim en Susan in het huwelijk zouden treden. Mijn spycamera heeft 'the atlantic crew' vastgelegd in een opperbeste stemming. En op 30 november 2012 was het dan zover.



Naast Sint en zijn Pieten, waren ook veel collega-modelspoorders naar Doetinchem afgereisd om hen te feliciteren. Hans heeft namens ons allemaal een boek aangeboden met foto's en anekdotes van de jaren dat ze lid waren van de PH&LFrra.

Tjark van Heuvel



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

W&S deel 2

Hieronder volgt een kort verslag van de bruiloft van Wim en Susan op vrijdagavond 30 november.

Hans en ik arriveerden als een van de eersten van de club. Ferry met vrouw en dochter zaten er al want die waren voor de hele dag uitgenodigd. Daarna kwamen Tjark, Martien, Hans en Marc Starmans (Marc en Hans keurig in pak, mijn Hans trouwens ook). Thieu kwam op eigen gelegenheid in een ietwat grieperige toestand en ook Johannes was van de partij. Rob en Sandra kwamen als laatste binnen.

De locatie was wel even zoeken want het was natuurlijk donker en we bleken over een soort landweggetje te moeten wat slecht verlicht was maar mijn smartphone bracht uitkomst.

De bruid en bruidegom zagen er mooi uit, in het zilvergrijs.

We kregen eerst koffie met gebak en praatten wat met Ferry en zijn familie. Daarna gingen alle PHLF'ers bij elkaar zitten wat erg gezellig was. Enkelen vroegen zich wel af waarom de



voorzitter verstek liet gaan.... We werden volgegoten met drank (je glas - al dan niet

alcoholisch - was nog niet leeg of je kreeg alweer een nieuw voor je neus) en er kwam een goochelaar aan tafel. Was wel grappig. Ook Sinterklaas kwam langs met een aantal Pieten. Het boek vonden ze erg leuk; ze hebben het later op de avond ook wat uitgebreider kunnen bekijken.



Zo rond 23.45 uur zijn Hans en ik weggegaan en de rest volgde kort daarna. Alleen Rob en Sandra bleven het langst want zij zouden Wim en Susan naar Schiphol brengen. Ze zouden eerst naar Los Angeles vliegen en daar anderhalve dag blijven en vervolgens door naar de weet-ik-veel eilanden (ben even de naam kwijt, Hans weet het vast nog wel) voor twee weken.

Van Sandra hoorde ik de volgende dag dat ze pas om 3.30 uur weer in Nieuw Vennep waren.

Sandra Sodenkamp

Florida Keys

Nadat ik 2 dagen op Rail heb meegereden heb ik nog meer ideeën opgedaan. Ik heb 2 modules van Susan gekocht die al voor een gedeelte klaar zijn. Verder zijn de modules die ik heb laten maken ook klaar.





Ook ben ik druk bezig met de voorbeelden die ik op internet gevonden heb uit te werken naar een planning op de modules die in totaal 420 cm lang en 40 cm breed worden.



Om een idee te krijgen hoe ik de modules ga maken met het thema Florida Keys: zie de foto's.

Johan Rutten

Afrastering, hoe en wat...

Het verzoek werd tussen neus en lippen even gedropt door onze waarde chair, of we graag voortaan voor onze eigen afrastering wilde zorgen.



FOTO 1

Zijn betonvoetafrastering (100 kilo per paal) heeft hem tot drie keer de vering van zijn Fordje gekost en Lars is er nu wel klaar mee, met dat gesleep van die dingen.

Nu kwamen al vrij snel de eerste ideeën los, van voorkeur voor opnieuw loodzwaar, inclusief huur van een shovel ten behoeve van aan- en afvoer van de afrastering (stokpaard van een van onze PHLF-ers, alles bij voorkeur zo heavy mogelijk uitvoeren:-) met uitschieters naar zeer duur in aanschaf. Vanzelfsprekend waren er ook de notoire



FOTO 2

dwarssliggers, ('ik wil geen afzetting') waarbij ik geen namen noem, slechts dat deze PHLF-er bij de spoorwegen werkzaam is waar dwarssliggers tot een wezenlijk onderdeel van de infrastructuur behoren.

The dude zou de dude niet zijn als hij, na een paar nachten slapeloosheid om tot een goedkoop en briljant (ja, bescheidenheid is mij vreemd) idee te komen dat ik graag met u wil delen.

Men neme een (nee, het is geen recept, maar deze opening bekt zo lekker) gordijnroede, maat 1 meter, kosten € 2,95. Vervolgens schaffen we twee



FOTO 3

keilbouten aan, een voorzien van trapoog en een voorzien van draadeind. Aan beide zijden draaien we de keilbouten in de roede, eventueel vóór montage - om extra stevigheid te genereren - er nog wat zwellijm inspuiten.

Zo, het eerste werk is nu gedaan. Dan op weg naar de Gamma's of Karwei's van deze wereld en plaatjes multiplex laten zagen van 25 X 25 cm, dikte bij voorkeur 22 mm. Gaatje boren in het hart van elke plaat. De roede met de draadeindverbinding erdoor steken en vastzetten met een moer. Licht aandraaien. De omtrek van de



FOTO 4

moer aftekenen op het hout en netjes de sparing uithakken met een kleine beitel, zodat de ingehakte moer vlak komt te liggen met de multiplexplaat.

Moer in de uitsparing vastlijmen. Nu het draadeind op maat zagen en je afzettingsspaal is klaar. Om het nu helemaal af te maken (omdat niet alle vloeren 100% vlak zijn) kun je op elke hoek van het plankje een glijdopje (stukje vilt) plakken, te koop per 16 stuks voor 0,75 cent bij de Action.

Waarom geen MDF? Omdat dat als dieplood weegt! Eén plaatje is nog te overzien, tien plaatjes daar sjouw je je een breuk aan. En de zwaarte van het plaatje is niet relevant: als men er bewust tegenaan loopt valt een paaltje voorzien van MDF of multiplex net zo snel om hoor. Waar het om gaat is dat men ziet dat er een afzetting is waar onbevoegden niet achter dienen te komen, clear and simple. Daarnaast is multiplex sterker en beter bestand tegen vocht.



Ja, leuk verhaal Dude, maar wat kost dat allemaal wel niet, dat geneuzel van je? Nou beste mensen dat valt reuze mee! Kosten (excl. plaatje multiplex) per paal komen uit op (ja, u leest het goed!) het luttele bedrag van € 4,95 ! Zie mijn kassabonnetjes hiernaast !

En dat kan nog lager uitvallen, omdat ik er van overtuigd ben dat de grote bouwmarkten goedkoper zijn qua gordijnroede. Kwestie van even zoeken, want een euro mag dan niet veel zijn, als je net als ik ongeveer 10 paaltjes moet maken tikt het verschil wel lekker aan.

En omdat ik niet wil tobben om de kunststofketting in de trapoog te krijgen, maak ik om het echt helemaal af te maken een sleutelring (ook per 10 te koop bij de Action) aan de trapoog vast, waarmee het vast- en losklikken van de ketting kinderspel wordt.

Dude, alias Rob Spitters

RAIL 2013

Op 22 tot en met 24 februari vond RAIL 2013 plaats in Houten. De PH&LF-deelname aan de beurs kan worden samengevat als zeer geslaagd maar de beurs bevatte ook weer voor iedereen leermomenten voor de toekomst.

De aanloop

De aanloop naar RAIL 2013 had nogal wat voeten in de aarde. De organisatie vanuit de PH&LF lag in handen van de Chair en Peter-Martijn. Al tijdens de zomer van 2012 wordt een uitvraag gedaan voor de verschillende beurzen voor het komende jaar waaronder dus ook RAIL 2013. Het lijstje deelnemers is uiteindelijk, helaas, wel iets kleiner dan de opgave in de zomer. Blijkbaar vallen er toch gedurende het jaar PH&LF'ers af die eerder wel de toezegging hebben gedaan om deel te nemen. Dit geldt soms ook voor de opgave van de deel te nemen modules. Gevolg daarvan is dat we ruim vooraf aan de organisatie van Rail 2013 geen duidelijke opgave kunnen doen van de deelnemende modules en dus de baangrootte. Dus als wij begin december groen licht krijgen van de organisatie van Rail 2013 voor deelname aan deze

beurs kunnen we niet meer zeggen dan dat wij uitgaan van hetzelfde oppervlak als het jaar er voor. Na diverse mailtjes van Lars om duidelijkheid te krijgen wie er nu met welke modules definitief deelneemt is er pas medio eind december 2012 (!) echt duidelijkheid qua modules. Uiteraard wordt daarop een baanopstelling ontworpen welke wordt teruggekoppeld aan de organisatie, let wel, dus nog maar twee maanden voor de beurs start. Op zo'n moment zijn veel andere plannen al lang binnen bij de organisatie van Rail. Dit is waarschijnlijk één van de redenen dat wij op de opbouw dag met een probleem qua ruimte werden geconfronteerd.

Leermoment aanloop: als er in een vroeg stadium gevraagd wordt om deelname aan een beurs, kijk dan goed of dat in jouw kalender past en ook welke modules er beursklaar zijn. Plan modules in die af zijn, niet die nog gebouwd moeten worden, dit om stress te voorkomen en te voorkomen dat e.e.a. voor een beurs nog niet in de praktijk goed is getest. Het is prachtig om nieuwe modules op een beurs te presenteren, graag zelfs, maar de praktijk leert dat er altijd wel zaken zijn die wat fine-tuning behoeven.

Een deelname aan een commerciële beurs is niet iets vrijblijvends. Eenmaal definitief opgegeven betekent ook deelname tenzij er kort voor de beurs daadwerkelijk iets ernstigs gebeurt waardoor je niet kunt deelnemen, logisch.

Verder is de afstemming met de Rail 2013-organisatie van hun kant niet ideaal geweest en rommelig. Onduidelijkheid over de plek waar we kwamen te staan, teveel wijzigingen en te late informatieverstrekking (in de week van de beurs zelf pas...).



**De opbouwdag**

Tot verrassing van velen kon er maar tot 20.00 uur opgebouwd worden wat voor sommigen op een korte termijn betekende om 's middags alsnog vrij te nemen of de plannen te wijzigen om op tijd e.e.a. op te kunnen bouwen. Gelukkig was door de flexibiliteit van de PH&LF'ers iedereen uiteindelijk in staat om op tijd aanwezig te zijn. De Chair was om 13.00 uur aanwezig om alvast te kunnen starten met de opbouw en de andere PH&LF'ers op te vangen. Al meteen in het begin leek er een probleem te ontstaan met de beschikbare ruimte. Zeker toen ook een andere N-schaalclub binnen kwam die aangaf nooit de baan kwijt te kunnen op de ruimte die zij ter beschikking hadden gekregen. Na veel heen-en-weer-overleg met twee andere clubs en de organisatie van Rail 2013 en na veel geschuif konden we eindelijk op een andere plek dan aanvankelijk door de organisatie opgegeven de baan gaan opbouwen.



Maar wat bleek: deze ruimte was eigenlijk te klein om alle modules die wij wilden plaatsen kwijt te kunnen. Na vooraf tig ontwerpen gemaakt te hebben en tig keer aangepast te hebben, zowel thuis als op de beursvloer, en al het overige voorgaande geregeld voor de beurs werd het de Chair even te veel met alle goedbedoelde voorstellen van andere PH&LF'ers om het anders te doen, waardoor de Chair even afstand nam en rustig een bammetje en mandarijntje in zijn auto ging eten. Dit afstand nemen was een prima keuze, want met vereende krachten hebben de overige PH&LF'ers een prima baan neergezet, met dank aan de opofferingsgezindheid van Tjark (Milk Factory-modules) en zeker ook van Susan (Rattle Snake-modules).

Tijdens het installeren van de Digitrax blijkt een zekering te moeten worden vervangen. De rest van het elektrische deel en het testen van de baan moest nog worden afgerond maar dat werd vrijdagochtend opgepakt. Ondanks een rommelige opbouw stond er ruim op tijd een prima PH&LF-baan, chapeau aan allen!

Leermoment opbouw: al is je planning nog zo snel, de beursorganisatie achterhaalt hem wel. Sluit deels aan bij het leermoment van de aanloop. Eerder een goed plan inleveren had deels de problemen kunnen voorkomen. Verder schijnt het vaker voor te komen dat de organisatie van Rail wat rommelig is voor de "rest-clubs". Verder is het goed als de Chair wat meer ruimte geeft aan andere ideeën en wat meer afstand neemt. Daar tegenover staat wel dat het erg op prijs gesteld zou worden als PH&LF'ers zich wat eerder en vaker laten horen voordat de beurs start. In het voortraject van het organiseren van een beurs is het soms angstig stil vanuit de kant van andere leden. Tevens wordt de handschoen om zelf eens aan de knoppen te draaien van een beursorganisatie maar zelden opgepakt binnen de PH&LF. Dat kan zoals een ieder heeft gemerkt tot frustraties leiden. Overigens wil ik hierbij ook nog even de organisatie van Zutphen meenemen. Wim en Susan hebben dit prima opgepakt maar ook zij ondervonden weinig feedback en hebben uiteindelijk deze beurs moeten afblazen terwijl lang geleden vooraf deze beurs door velen als goed alternatief werd gezien van het vervallen van de beurs in Erica waarover ruim van te voren is gecommuniceerd.

**De publieksdagen**

Vrijdag blijken er nog een aantal technische storingen waaronder een kortsluiting waarvan de oorzaak al snel is achterhaald (stekkers!). Ook blijken er op enkele modules, die niet vooraf zijn



getest, nog enkele zwakke plekken te zitten. Het grootste deel van de punten die storingen in het railbedrijf opleveren worden ter plekke tijdens de vrijdag opgelost. Daardoor kan er op de hoofdsporen verder prima gereden worden. Vrijdag werd wat dat betreft een inrijdag die uiteindelijk prima en met veel lol is verlopen. Er was op vrijdag voldoende bezetting bij de baan en ook voldoende publiek. Enige grote storende factor tijdens deze dag en de andere dagen was de aanwezigheid van de op zich leuke baan voor kinderen die helaas veel kabaal maakte en af en toe irritante fluittonen gaf wat bij sommige. hoofdpijn veroorzaakte... Maar goed, je kunt niet alles hebben... Op vrijdagavond gaat een aantal PH&LF'ers nog gezellig gezamenlijk eten bij de "draai-Chinees" in Houten.

Hoewel de bemanning op de zaterdag kleiner is blijkt het spoorbedrijf prima en ordentelijk te verlopen. Door enkele PRR-fans wordt dan menig brunswick green op de baan gezet. Tot de verrassing van een aantal zijn de Chair en Mees uiteindelijk ook van de partij om de bemanning te versterken. Helaas is door een onderling misverstand Peter van Zetten deze dag niet aanwezig. Zowel vrijdag als zaterdag heeft Johan Rutten als nieuw lid de gelederen versterkt en hij geeft aan het prima naar de zin te hebben gehad en zegt dat er een volgende keer mogelijk een module-inbreng van zijn kant zal zijn. We zijn benieuwd!



Zondagochtend neemt Hans onze Rob "De Draai" mee naar Houten. Aanvankelijk zou Rob niet komen maar gelukkig is hij toch de zondag van de partij. Samen met Wim, Susan en Ferry lopen zij naar binnen en zijn als eerste bij de baan. Al snel is de baan weer "up and running". Ook nu gaat het spoorbedrijf redelijk goed. De zondag heeft weer een ruime bezetting maar helaas wat minder

publiek door het slechtere weer en de condities op de weg. Na een leuke dag is helaas weer het eind van de beurs gekomen en binnen een uur heeft iedereen zijn en haar spullen ingepakt en in de auto. De afbouw verliep prima alleen viel helaas de module van The Dude om wat tot schade aan zijn bakken leidde. Maar The Dude kennende pakt hij de draad weer op en komt weer met prachtige landschappelijke modules terug. De eerste plannen zijn door een aantal al weer gezien.

Leermoment publieksdagen: eerder genoemd, test de modules goed voor deelname aan een beurs. Dit voorkomt onderlinge irritaties en naar elkaar wijzen. Veel zaken zijn ter plekke op te lossen en veel problemen zijn met hulp en adviezen van b.v. andere PH&LF'ers vooraf goed te voorkomen. Verder blijkt dat de wens voor ruimere bochtmodules groot is, echter tot op heden zijn er maar weinig leden die bereid zijn om deze te maken. Gelukkig hebben we een aantal leden die tenminste boogmodules inbrengen, zoals Ferry, Tjark en The Dude. Mogelijk moeten we als club wel voor de toekomst een minimumradius voor publiekbeurzen instellen. Deze radius zal dan nader moeten worden vastgesteld en tevens dienen er dan PH&LF'ers bereid te zijn boogmodules met deze radius te maken en in te brengen bij beurzen.

Pas op met kritiek en sarcastische humor. Dit kan verkeerd en erg vervelend overkomen. Eerder is al gezegd dat storingen wederzijds irritaties kunnen opleveren en deze (kunnen) worden versterkt door als humor bedoelde opmerkingen. Beter is om samen deze punten op te lossen en te bespreken waarbij diegene waar de storingen zich voordoen openstaat voor opbouwende kritiek, verbeteringen, adviezen en hulp. Daarbij geldt dat er bij de meesten wel eens een storing is en dat er zeker ook eerst naar de eigen modules gekeken moet worden voordat er over de modules van een ander wordt geoordeeld. Zeker gevoelig ligt het als iemand met veel liefde en inzet modules heeft gemaakt en kritiek krijgt van iemand die geen modules heeft ingebracht. Uiteraard mag kritiek gegeven worden, maar dan kan het wel extra gevoelig liggen. Houd daar rekening mee, hoe goedbedoeld de kritiek ook is.

Tevens heeft ieder in de hobby zijn sterke punten en minder sterke punten. Het voordeel van een club is dat je elkaar kan helpen om de minder sterke punten onder de knie te krijgen of daar hulp bij te krijgen. Maak daar gebruik van! Wat betreft



"The Ntrak Dutch Division"

FOUNDED JULY 6 2001

de afwezigheid van Peter van Zetten blijkt dat wederzijds e.e.a. goed afstemmen geen kwaad kan. Het misverstand had makkelijk uit de wereld geholpen kunnen worden door een telefoontje en een afstemming ruim van te voren en niet kort voor een beurs.

Tot slot

Terugkijkend op RAIL 2013 is het een beurs die wat problemen gaf, zowel in de aanloop als tijdens de beursdagen zelf, maar aan de andere kant wel ontzettend veel lol en plezier heeft gegeven. De belangrijkste les van deze beurs is: help elkaar en zorg voor goed contact, zowel persoonlijk als technisch! De kracht van de PH&LF is juist de groep!

Op naar de volgende beurs: het NMF Jubileum Festijn op 21 & 22 september! En denk hierbij aan de leermomenten zoals hierboven vermeld en ga daar mee aan de slag zodat we weer een mooi weekend in september kunnen hebben. O ja, wie wil de organisatie op zich nemen voor dit Weekend? ;-)

Hans & 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 enkele diesels die te zien zijn in het zuidoosten van de Verenigde Staten.



Twee GE ES44DC van CSX passeren op weg naar Tallahassee, Florida (foto Hans Sodenkamp)



In Gulfport, Mississippi, staan KCS #2023, GP38-2, # 2819 en #2817, beide GP40-3, te wachten voor de volgende rit (foto Hans Sodenkamp)



In de plaats Emory Gap, Tennessee, staan de Norfolk & Southern #2835, GP38AC, en # 7066, GP50, stil (foto Hans Sodenkamp)

The Timetable

De volgende bijeenkomsten en evenementen staan in de planning:

- Jamboree, Bamberg, Duitsland 30 mei t/m 2 juni.
- Eigen besloten weekend (juli 2013).
- NMF jubileum, Den Haag 21 t/m 22 september.
- US convention, Rodgau, Duitsland 19 & 20 oktober 2013.



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 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 oNtrak-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: oNtrakmodules met 2 hoofdsporen die 3cm hart op hart liggen en waarvan de hartlijn op 20 cm van de achterzijde van de module.

The treasurer caboose

Het is nooit leuk om het over geld te hebben - tenzij je de loterij hebt gewonnen natuurlijk - maar toch zal het even moeten. En dan wel over de jaarlijkse contributie! Want jawel, het is weer zover.



Al sinds dag 1 van de PH&LF is de contributie € 15,00. Dat zal het ook in 2013 weer zijn. Aan inflatiecorrectie doen we niet. Gelukkig hebben we ook niet veel uitgaven, dus het is niet nodig elk jaar een flinke hoeveelheid inkomsten te genereren. De jaarlijkse contributie, eventueel aangevuld met beursopbrengsten, volstaat.

Vorig jaar hebben we een stemronde gedaan om te bepalen waar we ons geld aan willen uitgeven. Daar kwam o.a. een circuit breaker uit naar voren. Deze is inmiddels besteld door Marc. Ook de inbouw van een decoder in de 'stofzuiger' van Atlas staat op het wensenlijstje, dus dat moet er dit jaar ook eens van komen.

En dan weer even terug naar die € 15,00. Je kunt dit storten op het volgende rekeningnummer:

1755318 t.n.v. M. Hamelers
o.v.v. Contributie 2013

NB: om de een of andere reden zwerft ook mijn andere banknummer rond binnen de PH&LF. Dat nummer is echter alleen voor mijn privégebruik. Helaas zie ik wel eens dat iemand dit nummer gebruikt om de contributie op te storten. Mijn verzoek aan jullie: doe dat a.u.b. niet! De kans is immers groot dat ik er overheen kijk en de betaling dus niet noteer. Nou stuur ik geen incassobureau af op niet-betalende leden, maar gebruik voor alle zekerheid toch maar bovengenoemd nummer :-)

Alvast bedankt!

Mathieu Hamelers