

4-1968

Verslag over de vergadering van 2 juli 1968.

Ik ga onmiddellijk een grote stap achteruit en blijf staan op de vergaderingsavond van 2 juli 1968.

Bij het betreden van het vergaderlokaal werd onze aandacht onmiddellijk getrokken op de rangschikking van de tafels die werden opgesteld om de vergadering bij te wonen. De orde die dan reeds aan het vergaderlokaal werd getroffen, was op zichzelf een opvallende wenk.

Weldra werd de vergadering voorgezeten door de heer voorzitter, Mr. Balot, die ons in kennis bracht dat in de toekomst de tafels in deze rangorde van "V" vorm zullen opgesteld worden. Dat deze rangschikking werd uitgestippeld en aangenomen door de beheerraad van het Sint Pietersstation, dat ook in dit lokaal zijn vergaderingen zal houden.

De heer voorzitter bracht ons ook in kennis, dat het vergaderlokaal zou herschildert worden, hetgeen thans reeds werd uitgevoerd, en het dus aan iedereen geboden is de orde en de reinheid te behouden in dit lokaal.

Hierop had dan de prijsuitreiking plaats van de leden die deel hadden genomen aan de prijskamp uitgeschreven op 2 april 1968. De winnaars waren de hh. De Pourcq Ernest, die een bouwdoos en een Märklinwissel in ontvangst mocht nemen, de heer Vander Stuyf Maurice die een bouwdoos en een Fleischmann signaal in ontvangst mocht nemen en de heer De Coninck Gentil, die afwezig was en eveneens een bouwdoos en een Fleischmann wissel in ontvangst mocht nemen. Proficiaat aan deze drie winnaars.

Hierop richtte de heer voorzitter zich tot alle aanwezigen, dat de leden de gelegenheid hadden zich te laten inschrijven voor het boek uitgegeven door de N.M.B.S. onder de titel " ONZE ONVERGETELIJKE STOMERS. Een album dat 116 bladzijden bevat, 340 foto's, 50 tekeningen en dat tot de kleinste details werd bijgewerkt, voor het bedrag van 120Fr.

Dit boek geschreven door Phil Dambly zou in de tweede helft van augustus van de pers komen. Dus nog wat geduld voor deze die zich reeds lieten inschrijven. Voor de andere leden die wensen in het bezit te komen van dit lang verwachte essay, kunnen zich laten inschrijven bij de heer voorzitter mits een storting van 120Fr.

Dit was dus onze laatste vergaderingsavond vóór het verlof.

Verslag over de filmavond van 20 augustus 1968.

Onder een grote belangstelling hadden wij de eer en het genoegen de film- en dias voorstelling te kunnen bijwonen gegeven in het clublokaal op 20 augustus 1968.

Vooreerst kregen wij enkele dias te zien, uit de collectie, op de gevoelige plaat gebracht door de heer Vander Stuyf Laurent, tijdens onze reis naar Erezée en waarbij de heer Mareen Gilbert had gezorgd voor de gepaste klankweergave.

De leden die deze reis niet hadden meegemaakt maar die de projectie weergave van deze dias hebben kunnen bewonderen, kunnen zich een idee vormen dat het niet uit den boze was deze reis uit te schrijven en het wel de moeite loonde deze uitstap te ondernemen.

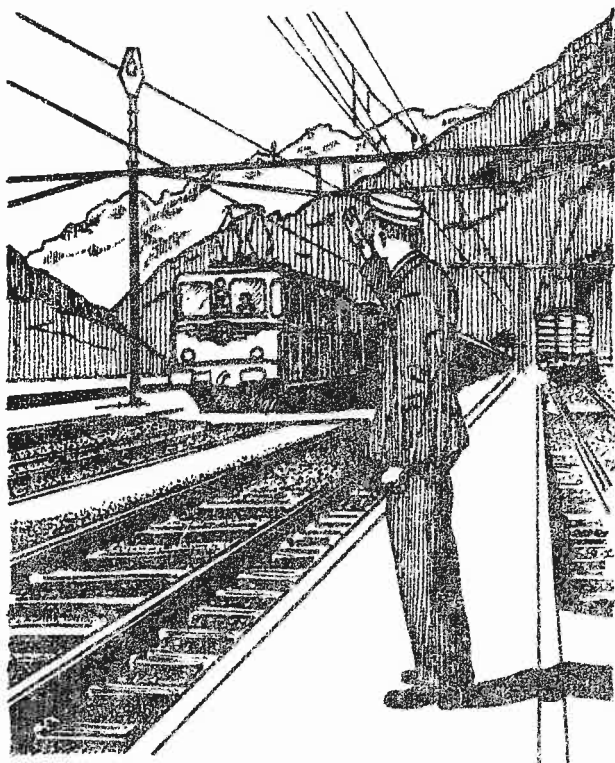
Hierop kregen we dan enkele filmen te zien, uit de oude doos, over de verwezelijking van A.M.S.A.C. gedurende de verschillende tentoonstellingen die werden gehouden en waarbij de treffende beeltenis van wijlen de heer MICHIELS Jean, op het doek verscheen.

Vervolgens kregen wij dan twee filmen te zien over de Zwitserse Spoorwegen en waarbij ons bij aanvang van een dezer filmen, het beveiligingsvoorzieningssysteem werd uitgelegt onder ons beter gekend onder de benaming "circuit de voie" of railstroomloop systeem. De doorkruising van de Sint Gothard door de zware Zwitserse locomotieven, waarvan we bij het begin van deze film ook een détailweergave kregen van deze bergreus en de atmosferische druk die er wordt op uitgeoefent.

Opvallend was het wel te zien hoe ieder stationsoverste, bij het voorbijrijden van een trein in zijn station, flink de groet bracht aan de treinbestuurder en die op zijn beurt met een even flinke groet dit saluut terugstuurde. De treincontroleur die bij de uitoefening van zijn controle, in de reizigerswagens, zijn diensttas te zien bengelen tot op kniehoogte.

Vervolgens zagen we dan nog enkele filmen waarvan de heer Jean MICHIELS, destijds voorzitter van onze club, ze volledig had opgewerkt doch waarvan hij deze voorstelling niet meer heeft mogen bijwonen.

Rond 23 uur werd deze filmavond besloten en iedereen ging voldaan terug naar huis.



Onze eerste vergaderingsavond na een welverdiende rustperiode.

In tegenstrijdigheid met de bepalingen van het Ministerie van Nationale Opvoeding, dus met één dag vertraging, doen wij vandaag 3 september 1968 ons leslokaal terug open en aanvaarden de lessen na een welverdiende rustperiode.

Bij het betreden van ons vergaderlokaal hebben wij reeds kunnen vaststellen, hoe alles netjes werd herschilderd hetgeen onze aanwezigheid nog gezelliger zal maken.

Omdat wij adulten zijn is iedereen voor zichzelf er wel van bewust in welke staat van orde en reinheid wij dit lokaal dienen te houden.

Laat ons een voorbeeld zijn voor de andere gebruikers van dit lokaal en omdat we verder nog aanspraak zouden mogen maken op het gebruik er van. Het bestuur rekent op eenieders medewerking.

Verhaal over mijn reis, tijdens de verlofperiode,
op jacht bij de Franse Spoorwegen.

Tijdens de maand juli werd er reeds herhaaldelijk gesproken tussen mijn vriend en mij, beiden treintjesgekken, om ons verlof door te brengen in de omgeving van Bretagne, het noorderlijk gedeelte van Frankrijk. Voor ons mannen, om het even waar ook, als we maar in de gelegenheid waren de Franse Spoorwegen te aanschouwen en eventueel enkele foto's konden nemen van diverse types van locomotieven.

De geplante datum van ons vertrek was 3 augustus 1968. Dagen na dagen gingen voorbij steeds vergezeld van regen, waarvan het zelfde verschijnsel zich voordeed in Bretagne. Van onze geplande reis werd afgezien en dan maar de plannen opgemaakt om naar het zonnige zuiden te vertrekken. Zo gezegd zo gedaan. Alles was in kannen en kruiken tot wij op 3 augustus 1968 om 4 uur in de ochtend de aftocht bliezen in zuidelijke richting met bestemming "Le Lavandou".

Na een ganse dag en nacht met het voertuig te hebben gereden, rekening houdend met de omleidingen die we moesten maken, de opstoppingen die zich voordeden en de tijd nodig om onze magen te wullen, kwamen we te Fréjus aan op 4 augustus 1968 rond 13u.

Het was snik heet bij onze aankomst aldaar en zonder mij te bekommeren om de badgasten die er opeen gepakt lagen, te bakken in het mulle zand, had ik reeds de spoorlijn Marseille - Nice - San Remo in het oog.

Onze bestemming was niet Fréjus, een stadje dat veel gelijkenis heeft aan Blankenberge tijdens de Gentse Feesten aan badgasten, maar wel Le Lavandou, alwaar meer natuurschoon was te bewonderen. Over de banen N 98 en de N 559 reden we dan naar onze bestemming.

Tijdens deze tocht was het mij reeds opgevallen dat onze auto geen concurrentie kreeg met de Franse Spoorwegen en steeds maar de ene Col na de andere te slikken kreeg en er van spoorwegen geen sprake meer was. Na een afstand van 65km. te hebben afgelegd kwamen we te Le Lavandou aan. Groot was onze verwondering dat wij er geen slaapgelegenheid meer konden vinden voor ons gezelschap, alle hotels waren compleet, en dan maar uitgekeken in een nabijgelegen plaatsje dat de benaming droeg van Cavalière. Dit plaatsje was gelegen op 6km. van Le Lavandou en dat slechts uit enkele hotels bestaat van 1^o rang.

Volledig van de buitenwereld afgesneden stonden wij als treintjesgekken voor de keus, de vrouwelijke schonen, waaronder onze eigen eva's, te gaan bewonderen aan de rivièra of het Massif des Maures te gaan beklimmen. Wij namen de tweede gelegenheid te baat en konden van op een hoogte van 800m., midden in de bossen, het naakte langs de Middellandse zee en het natuurschoon tussen Hyères en St. Raphaël bewonderen.

Van treinen was er geen sprake, dus waren ontsporingen en treinbotsingen volledig uitgesloten. Het was er wel een plaatsje heilig aan zijn natuurschoon, om er te baden, bergen te beklimmen, te eten en te rusten.

Eens kwam de dag dat wij de terugtocht moesten nemen. Deze terugweg werd genomen met een bezoek aan de stad Toulon. Toulon, een stad die wel over een station beschikt, werd voor ons beiden het doelwit van ons bezoek. De zes sporen die in dit station aanwezig waren, werden natuurlijk loor ons in de kijker genomen. Met een perronkaartje in de hand, het fototoestel op de borst, vangden wij onze verkenningstocht aan.

Mijn eerste indrukken over dit station waren doorslaggevend en wij waren pas in de ondergangen, om ons naar de perrons te begeven, of een onaangenaam zicht en geur ons in de ogen en neus sloeg. Toen we op het derde perron aankwamen en de zes sporen van dit station in ons bereik lagen, was er geen rijbeweging te bespeuren. Dan maar enkele foto's genomen van de gekende Franse spoorwegsignalen toen er opeens een rangeerlocomotief het station kwam ingereiden van het type Y 7119 terwijl op het nevenliggende spoor een elektrische locomotief van het type BB 25.231, met een twintigtal stukgoedwagens, het station kwam binnen gereiden.

Wij waren er als de kippen bij, vlug deze twee types op de gevoelige plaat te brengen bij hun aankomst in het station. Beide locomotieven maakten "halte" en zoals rasechte reporters, werden beide types verschillende malen in het vizier genomen.

Toen wij nog een vooraanzicht van het type BB wilden nemen, en de stationoverste langs deze goederentrein wandelde om de départ van deze trein te geven, kwam hij tot de vaststelling en bij het zien van onze fototoestellen, dat wij foto's gingen maken van deze locomotief (type BB) en legde ons het verbod op foto's te nemen.

In zijn beschaafde Frans Toulonsetaal verklaarde hij dat het nemen van foto's van de Franse Spoorwegen verboden was. Wij maakten onze excuus en brachten hem ter kennis, met het vertonen van ons AMSAC lidkaart, dat wij spoorweg miniatuur liefhebbers waren.

Op het vertoon van deze lidkaart, of hij er maar iets van begrepen had of niet, waren alle verbodsmaatregelen afgeschaft en kregen wij alle mogelijkheden te baat om maar alles op de gevoelige plaat te brengen, tot ik hem tot mijn spijt moest zeggen dat mijn opname film ten einde was.

Dit was nu voor mij de enige gelegenheid geweest om tijdens mijn verlofperiode ook maar enkele foto's te nemen over de Franse Spoorwegen.

Wel leef ik in de gelachte ook maar eens naar Rijsel (Lille) terug te keren alwaar ik, tijdens de vroege ochtenduren van onze heenreis, een paar stoomlocomotieven heb gezien die nog in gebruik en bij ons omschreven als het type 29.

Dit was dus het resultaat van mijn foto zoektocht tijdens mijn vakantieperiode 1968.

Verslag van de vergadering van 3.9.1968.

De vergadering van 3 september 1968 werd voorgezeten door de Heer Ondervoorzitter, Mr. De Boeve Oscar, die in vervanging van de heer Balot R., ons onmiddellijk in kennis bracht dat het 19^e Internationaal Salon der Spoorwegen zal gehouden worden in het Centraal Station te Brussel.

Deze tentoonstelling heeft plaats van 26 oktober tot en met 10 november 1968, van 10 tot 19u. Op 26 oktober 1968 van 14 tot 19 uur. Gratis ingang.

Hierop liet de heer ondervoorzitter het woord aan de secretaris die verslag uitbracht over de voorgaande vergaderingen en het verhaal over zijn foto zoektocht, op jacht op locomotieven, tijdens zijn vakantieperiode in Frankrijk.

De heer Vander Stuyf Laurent besloot deze vergadering door een verslag uit te brengen over zijn tweede reis naar Erezée.

Verslag over de vergadering van 17.9.1968.

Ingevolge de afwezigheid van de heer voorzitter, dhr. Balot Roland en de heer ondervoorzitter dhr. De Boeve Oscar, werd de vergadering voorgezeten door dhr. D'hoolaeghe André, secretaris bij de club.

De heren Balot R. en Schellynck F. beiden met verlof, hadden zich laten verontschuldigen voor deze afwezigheid. De heer De Boeve O., die ingevolge gezondheidsredenen deze vergadering niet had kunnen bijwonen had zich eveneens laten verontschuldigen voor deze afwezigheid.

De secretaris bracht hierbij verslag uit over de vergadering van 3 september 1968, en bracht ons ter kennis dat de heer FIERENS Aimé, lid bij A.M.S.A.C. club, in het huwelijk zou treden op donderdag 26 september 1968 te Oostburg.(Nederland)

Langs deze weg sturen wij aan beide families en de jong gehuwden onze hartelijkste gelukwensen toe.

Vervolgens werd door de heer Mareen Gilbert een tekst voorgelezen over het bestaan en de afschaffing van de spoorlijn Brussel - Tervuren in de jaren 1959-1960.

Ook konden wij ons verheugen over de aanwezigheid van de heer De Smet Ramon, een oud gekent lid toen de vergaderingen nog werden gehouden in de kelder verdieping van het St. Pietersstation. Wij noemen lid terug welkom in ons midden.

Nadien werd er door de leden nog wat nagepraat, door de aanwezige leden over alles en nog wat dat in verband staat met onze spoorwegen zowel bij de werkelijkheid als in miniatuur.

Deze vergaderingsavond sloot zijn deur rond 22u.20'.

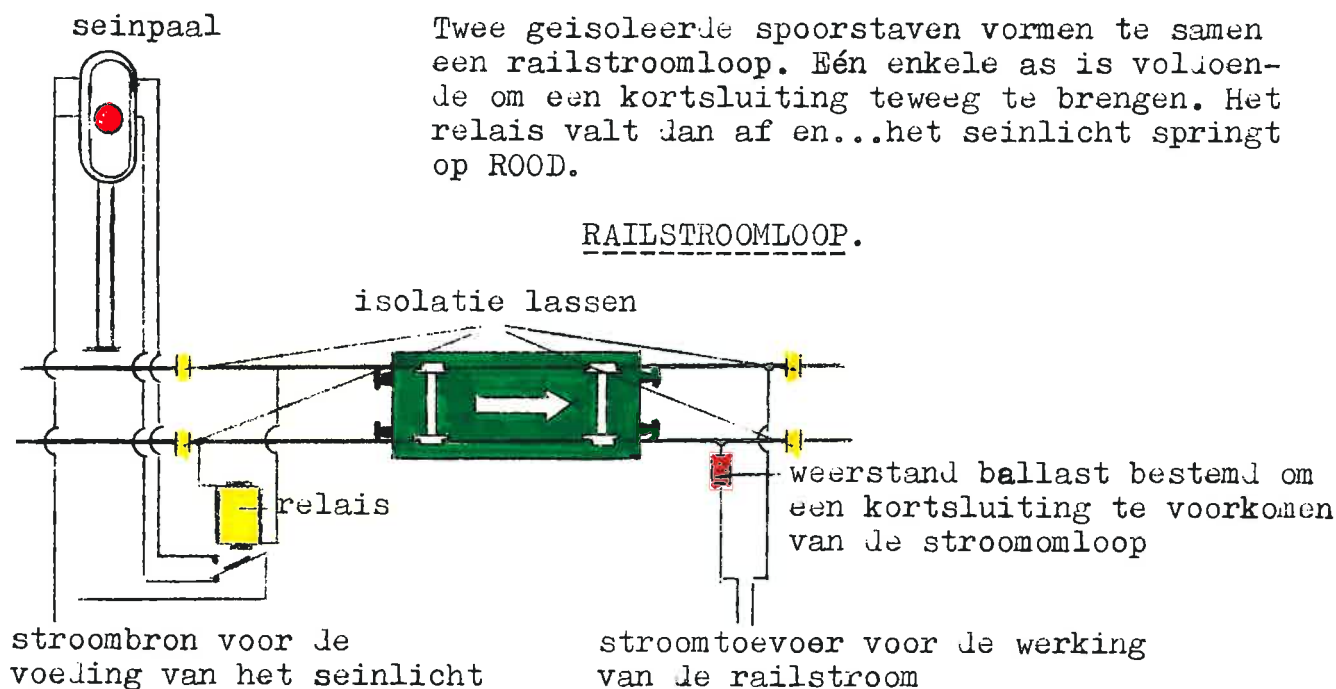
Het Beveiligings Voorzieningssysteem. (Circuit de Voie)

Men kan soms een gevoel van verrassing niet onderdrukken - en die ervaring wordt versterkt door een tegelijkertijd opkomende nieuwsgierigheid - indien men zich realiseert hoeveel treinen er tegelijkertijd, met zeer uiteenlopende snelheden en in tegengestelde richtingen in de omgeving van grote stations (of van belangrijke aansluitingspunten op de - soms enkelsporige - "vrije baan") verkeren. En toch tonen de statistieken aan dat het spoorwegverkeer door een bijna absolute veiligheid wordt gekenmerkt. De treinbewegingen worden tevoren met een buitengewone precisie vastgelegd en dank zij de steeds verdergaande automatiseringstechnieken is het menselijk falen feitelijk ondervangen.

Een automatische blokseinpaal (signaal) laat zien, en die voorkomt dat een trein een vóórliggende trein, langzamer rijdende of opgehouden trein zou inhalen. Het toegepaste beginsel is eenvoudig genoeg (zie het schema) de spoorstaven zijn op regelmatige afstanden, van ca. 1500m., door isolaties onderbroken. Wanneer een trein zich op één van deze stroomloopafstanden (een blok) bevindt, veroorzaakt hij het onveilig seinbeeld van het sein dat aan het begin van het betreffende blok staat; andersom bij de afwezigheid van een trein in deze blok, springt het signaal in de stand "baan vrij" (groen licht als twee opeenvolgende blokken vrij zijn en geel licht als het eerste blok vrij maar het tweede nog bezet is).

Zoals bij alle seininrichtingen is ook het automatisch blok ingesteld " in de richting van de meest veilige oplossing", dat wil zeggen, dat een

ongeval of een storing onmiddellijk het onveilig seinbeeld tot gevolg heeft dat dan in geen geval voortijdig weer op veilig gesteld kan worden.



Twee geïsoleerde spoorstaven vormen te samen een railstroomloop. Eén enkele as is voldoende om een kortsluiting teweeg te brengen. Het relais valt dan af en...het seinlicht springt op ROOD.

RAILSTROOMLOOP.

isolatie lassen

relais

weerstand ballast bestemd om een kortsluiting te voorkomen van de stroomomloop

stroombron voor de voeding van het seinlicht

stroomtoevoer voor de werking van de railstroom

De plaats van de treinen op de spoorlijn wordt voortdurend gevolgd door een speciale apparatuur in de zogenaamde treinregelings- of schakelposten. De treinregelaar ontvangt van de stations langs eigen, directe telefoonlijnen opgave van het werkelijk uur van aankomst, vertrek of passeren van de treinen en hij houdt van de treinenloop een grafiek bij. De regelaar, en meer nog de treindienstleider, neemt de nodige beslissingen ingeval van storingen, vertragingen of baanversperringen. Bij gebruik van een bepaalde apparatuur, die met Centrale Verkeersleiding wordt aangeduid, kan de regelaar de wissels en seinen in zijn verantwoordelijkheidsgebied op afstand bedienen.

Een tableau met lichtjes houdt hem voortdurend op de hoogte van de plaats van de treinen. Hij kan dan ingrijpen zonder tevoren overleg te plegen met de betrokken stations, die trouwens soms gedurende zekere uren, des nachts, gesloten en verlaten kunnen zijn.

Ten slotte maken de installaties van moderne seinhuizen het mogelijk door een eenvoudige druk op de knop alle wissels en seinen op een bepaald traject, dat een trein moet rijden, in de gewenste stand te stellen, ook als daarbij de stationsemplacementen of sporaftakkingen betrokken zijn. Zulke posten, die van een "geheugen" zijn voorzien, kunnen de aanwijzingen voor verschillende achtereenvolgende reiswegen opnemen om die achtereenvolgens, automatisch, veilig en op het gewenste tijdstip uit te voeren.

- Type 35: goederentreinloc 2-8-0 (Consolidation)
gebouwd in België
bouwjaar: 1929 aantal: 4
max. snelheid 60 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1953
- Type 36: goederentreinloc 2-10-0 (Decapod)
gebouwd in België
bouwjaar 1909-14, aantal: 136(in 1914)- 93(in 1946)
max. snelheid 65 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1951
- Type 38: goederentreinloc 2-8-0 (Consolidation)
gebouwd in de U.S.A.
bouwjaar: 1920 aantal: 150
max. snelheid 70 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1957
- Type 40: loc voor gemengde diensten 4-6-0 (Ten Wheel)
gebouwd in de U.S.A. (ex ROD)
bouwjaar: 1917 aantal: 70
max. snelheid 80 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1964
- Type 41 en 44: loc voor gemengde diensten 0-6-0 (Bourbonnais)
gebouwd in België
bouwjaar: 1902-13
aantal: T41 -306 (overhitter)
T44 -502 (verzadigde stoom)
max. snelheid 70 km/u
laatste loc uit dienst genomen: T41 in 1959
T44 in 1949

Fleischmann vervaardigd de BR50 (zie type 25)

Trix Express vervaardigd de BR 42 die gelijkt aan de BR 52
(zie type 26)

TYPES 50 TOT 59 § RANGIERLOKOMOTIEVEN 9

Types 50, 51, 53, 57, 58.

- Type 50: tenderloc 0-4-0 (Saddle Tank T)
gebouwd in de U.S.A. (ex ROD)
bouwjaar: 1917
aantal: 30
max. snelheid: ??
laatste loc uit dienst genomen in 1966
- Type 51: tenderloc 0-6-0 (Six Wheel T)
gebouwd in België
bouwjaar: 1866 tot 1905
aantal: 370
max. snelheid: ??
laatste loc uit dienst genomen in 1961
- Type 53: tenderloc 0-3-0 (Eight Coupler T)
gebouwd in België
bouwjaar: 1904 tot 1926
aantal: 400
max. snelheid: 45 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1967
- Type 57: tenderloc 2-6-2 (Prairie T)
gebouwd in de U.S.A. (ex ROD)
bouwjaar: 1917
aantal: 62
max. snelheid: 45 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1960
- Type 58: tenderloc 0-6-0 (Six Wheel T)
gebouwd in de U.S.A. (ex ROD)
bouwjaar: 1917
aantal: 38
max. snelheid: ??
laatste loc uit dienst genomen in 1966

DE WARMESTILSTANDLOKOMOTIEVEN

=====

Types 60 tot 69 (Personen- en sneltreinlokomotieven)

Types 60, 61, 62, 64, 66, 69.

Type 60: (ex Pruisische S10) in Duitsland vanaf 1923 BR 17
sneltreinloc 4-6-0 (Ten Wheel) of 2C, bouwjaar:
1910-14 - aantal: 16 - max. snelheid: 120 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1959

Type 61: (ex Pruisische S10/1) in Duitsland vanaf 1923
BR 17/10-12 - sneltreinloc 4-6-0 (Ten Wheel) of
2C - bouwjaar: 1911-16 - aantal: 3
max. snelheid 120 km/u
laatste loc uit dienst genomen in ??

Type 62: (ex Pruisische S10/2) in Duitsland vanaf 1923
BR 17/2 - sneltreinloc 4-6-0 (Ten Wheel) of 2C
bouwjaar: 1914-16 - aantal: 15 - max. snelheid
120 km/u - laatste loc uit dienst genomen in 1960

Type 64: (ex Pruisische P8) in Duitsland vanaf 1923 BR 38/10-40
personentreinloc 4-6-0 (Ten Wheel) of 2C - bouwjaar
1906 tot 1918 - aantal: 168 - max. snelh. 100 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1967

Type 66: (ex Pruisische S6) in Duitsland vanaf 1923 BR 13/10-12
sneltreinloc 4-4-0 (American) of 2B -- bouwjaar:
1906-13 - aantal: 42 - max. snelheid 120 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1949

Type 69: (ex Pruisische S9) in Duitsland vanaf 1923 BR 14
sneltreinloc 4-4-2 (Atlantic) of 2B1 -- bouwjaar
1907-09 - aantal: 17 - max. snelheid 120 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1949

Liliput vervaardigd de BR 38 in de oude en hernieuwde uitvoerin
terwijl Märklin alleen de hernieuwde uitvoering in de handel
brengt (zie type 64)

TYPES 70 TOT 90 (GOED ERVENIER BINLOKOMOTIEVEN)
 =====

Types 71, 72, 80, 81, 90.

Volgende types waren reeds buiten dienst vóór 1946:

Type 73	ex G7/3	in Duitsland vanaf 1923	BR 56	1D loc
Type 74	ex G5/4	" " " "	BR54/8-10	1C loc
Type 75	ex G5/1-2-3	" " " "	BR54/0,2-3,6	1C loc
Type 79	ex G9	" " " "	BR55/23-24	D loc

Type 71: (ex Pruisische G7/1) in Duitsland vanaf 1923 BR55/0-6
 0-8-0 (Eight Coupler) of D loc - bouwjaar:1893-1917
 aantal: 156 - max. snelheid 50 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1949

Type 72: (ex Pruisische G7/2) in Duitsland vanfa 1923 BR 55/713
 0-8-0 (Eight Coupler) of D Loc - bouwjaar:1895-1911
 aantal: 141 - max. snelheid 50 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1950

Type 80: (ex Pruisische G8) in Duitsland vanaf 1923 BR55/16-22
 0-8-0 (Eight Coupler) of D loc - bouwjaar: 1902-13
 aantal: 68 - max. snelheid 55 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1948

Type 81: (ex Pruisische G8/1) in Duitsland vanaf 1913 BR55/25-56
 0-8-0 (Eight Coupler) of D loc - bouwjaar: 1912 - 18
 aantal: 581 - max. snelheid 55 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1967

Type 90: (ex Pruisische G10) in Duitsland vanfa 1923 BR57/10-40
 0-10-0 (Ten Coupler) of E loc - bouwjaar: 1910 tot 1
 aantal: 35 - max. snelheid 60 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1953

Het is aan het Oost-Duitse merk PIKO die de eer toekent het enige en eerste Belgische stoomlokomotief model in HO uitgebracht te hebben, nl. het type 31 Piko, alsook Fleischmann brengen de Duitse uitvoeringen ervan BR 55.

TYPES 91 TOT 99 (TENDERLOKOMOTIEVEN)

=====

Types 93, 96, 97, 98.

Volgende types waren reeds buiten dienst vóór 1946:

Type 99 ex T13 in Duitsland vanaf 1923 BR92/5-10 D rang.loc
Type 92 ex G12 " " " " BR58/10-21 1E goed.loc
Het type 92 was geen tenderloc, werd in 1928 afgestaan aan de
Luxemburgse Prins Hendrik baan (later CFL reeks 54)

Type 93: (ex Pruisische T9/3) in Duitsland vanaf 1923 BR91/3-18
~~2-6-0~~ 2-6-0 (Mogul) of 1E loc voor gemengde diensten
bouwjaar: 1901-14 - aantal: 80 - max. snelh. 65 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1963

Type 96: (ex Pruisische T12) in Duitsland vanaf 1923 BR74/4-13
2-6-0 (Mogul T) of 1E personen-treinloc - bouwj. 1907-14
aantal: 27 - max. snelheid 80 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1955

Type 97: (ex Pruisische T14) in Duitsland vanaf 1923 BR93/0-4
2-8-2 (Mikado T) of 1D1 loc voor gemengde diensten
bouwjaar: 1917 - aantal: 56 - max. snelheid 70 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1965

Type 98: (ex Pruisische T16) in Duitsland vanaf 1923 BR94/2-4
0-10-0 (Ten Coupler T) of E rangeerloc - bouwjaar
1905-14 - aantal: 53 - max. snelheid 50 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1964

IN H.O. hebben wij de BR 91 van Hruska (zie type 93), de
BR 74 van Märklin (zie type 96) en de BR 93 van Heinzl (type 97

=====

DE NORD - BELGE LOKOMOTIEVEN

=====

Overgenomen door de N.M.B.S. in 1940.

De locs gerangschikt in de typereeks 21 tot 49.
Types 22, 24, 43, 49.

Type 22: ex NB (321-330, 334-345, 351-362) - Franse type
NORD 230A - personen-treinloc 4-6-0 (Ten Wheel)
bouwjaar: 1902-06 - aantal: 34 - gebouwd in België
max. snelheid 110 km/u
laatste loc uit dienst genomen in 1950

- Type 24: ex NB (51-64) - Franse type NORD 222TA
 personentreintenderloc 4-4-4 (Reading, Jubilee T)
 bouwjaar: 1909-11 - aantal: 12 - gebouwd in België en Frankrijk - max. snelheid: ??
 laatste loc uit dienst genomen in 1952
- Type 48: ex NB (421-455) - Franse type NORD 140A
 loc voor gemengde dienst 2-3-0 (Consolidation)
 bouwjaar: 1927-31 - aantal: 35 - gebouwd in België
 max. snelheid: ??
 laatste loc uitdienst genomen in 1952
- Type 49: ex NB (81-85) - ex Badense VL B (DR 1923-BR 75/1-3)
 personentreintenderloc 2-6-2 (Prairie T) of 1C1
 bouwjaar: 1900-19 - aantal: 5 - gebouwd in Duitsland (Wapenstilstandloc van NB)
 laatste loc uit dienst genomen in 1948

De locs gerangschikt in de Wapenstilstandreeks 70 tot 99.

Types 76, 77, 88, 89, 91, 92, 94, 99.

- Type 76: ex NB (701-710) -ex ROD
 goederentreinloc 2-3-0 (Consolidation)
 bouwjaar: 1917 - aantal: 5 - gebouwd in Engeland
 uit dienst: 1948
- Type 77: ex NB (711-~~755~~ 755) - Franse type NORD 180 Unités
 goederentreinloc 0-8-0 (Eight Coupler)
 bouwjaar: 1872-80 - aantal: 4 - gebouwd in België
 uit dienst: 1948
- Type 88: ex NB (601-623) - Franse type NORD Fortes Rampes
 rangeertenderloc 0-8-0 (Eight Coupler)
 bouwjaar: 1859-60 - aantal: 2 - gebouwd in België en Frankrijk - uit dienst: ??
- Type 89: ex NB (631-636) - Franse Type NORD 040TA
 goederentreintenderloc 0-8-0 (Eight Coupler T)
 bouwjaar: 1908 - aantal: 5 - gebouwd in België
 uit dienst: 1949
- Type 91: ex NB (681-686) - ex Badense X B (DR 1923-BR 92/2-3)
 rangeertenderloc 0-8-0 (Eight Coupler T) of D.
 Bouwjaar: 1907-19 - aantal: 6 - gebouwd in Duitsland (Wapenstilstandloc van NB) - uit dienst: 1949
- Type 92: ex NB (700-765) - verbouwde Franse type NORD 180 Unif.
 goederentreintenderloc 0-8-0 (Eight Coupler)
 bouwjaar: 1872-80, omgebouwd tot tenderloc in 1910
 tot 24 uit de reeks 711-755 - aantal: 6
 gebouwd in België - uit dienst: 1949

- Type 94: ex NB (381-386) - Franse type 232TA NORD
 personentreintenderloc 4-6-4 (Baltic T)
 bouwjaar: 1911 -- uit dienst: 1951
 gebouwd in België - aantal: 6
- Type 99: ex NB (501-520) - Franse type NORD 050TD
 rangeertenderloc 0-10-0 (Ten Coupler T)
 bouwjaar: 1931-32 - aantal: 20 - gebouwd in
 België - max. snelheid 80 km/u
 laatste loc uit dienst genomen in 1957

LOKOMOTIEF VAN DE MAATSCHAPPIJ MECHHELEN - TERNEUZEN
 =====

In 1948 nam de N.H.B.S. de exploitatie over van de spoorweg
 Mechelen-Terneuzen. Van de overgenomen locs werd een type
 gebruikt en gerangschikt in de reeks 21 tot 49

- Type 46: ex Mechelen-Terneuzen (19-24)
 loc voor gemengde diensten 0-3-0 (Eight Coupler)
 bouwjaar: 1906 en 1912 - aantal: 6
 gebouwd in België (4) en Duitsland (2)
 uit dienst: 1950

DUITSE REICHSBAHN
 =====

lokomotieven in België achtergelaten
 (1944) en gebruikt door de N.H.B.S.
 Terug naar Duitsland in 1950.

Type 25	(BR 50 UK)	aantal: 11
Type 27	(BR 52 Kond.)	aantal: 3
Type 82	(BR 56) G8/2	aantal: 2
Type 83	(BR 58) G12	aantal: 2
Type 67	(BR 39) P10	aantal: 1
Type 59	(BR 89)	aantal: 1

Verder kwamen nog een hele reeks locs terecht bij hun
 Belgische zusters: 1 loc BR 38 (P8) bij type 64
 14 locs BR 55 (G9/1) bij type 81
 11 locs BR 57 (G10) bij type 90

Tot slot van dit overzicht, hopen wij nu maar dat de
 modelfabrikanten wat meer Belgische stoomlocs in de
 handel zullen brengen.

get. Gentil DECONINCK

Vervolg kursus gegeven door de heer L. Vanderstuyf.

DEEL 2 Elektriek Om nu die tekening uit het voorgaande
===== verhaal eenvoudiger voor te stellen,
gebruik ik van nu af aan het convencioneel teken .
Dit wil zeggen, dat we een cel hebben van één en een halve
volt waarvan het lange streepje de plus pool (+) is en het
korte streepje de min pool (-). Ik heb in voorgaand artikel
geschreven dat met die toestellen zoals ze getekend waren
nog niets kon worden gedaan, welnu ~~wan~~ nu af aan gaan we ze
gebruiken. Wij gaan de stroom in beweging brengen en daarom
moeten we altijd een gesloten kring maken.

In figuur II heeft men een kringloop
dit is niet onze bedoeling. De elektrici-
teit speelt hier kennis. Hij is zo ontstui-
mig als een jong schaapje en zal met zo
een vaart van + naar - vloeien dat naar
een paar seconden alles naar de duivel is
De kracht waarmee de stroom van + naar -
vloeit noemt men Ampères en wordt uitge-
drukt met de letter A.

Artikel door de heer L. Vanderstuyf over zijn tweede reis
naar Erezée.

Ziehier een klein verslag van mijn tweede reis uitgevoerd
als fotojacht naar Font d'Erezée en per fiets naar Lamornénil,
reis welke van Dochanps af niet neevalt en om dit aan te tonen
het volgende, de afstand is 3 km en men gaat van 350m naar
470 m hoogte, niet te verwonderen, men is nog ± 6 km van de
top van "Baraque de Fraiture" en beste leden ik verzeker U
allen dat het mooiste gedeelte van E.T.A. noch moet komen,
het voorlopig ongebruikt stuk spoor gaat langs nijldige hellin-
gen en bijgevolg door zeer scherpe bochten, dan zal de lijn
over 4 bruggen gaan, 2 ervan krijgen een speciaal aangelegd
platform die ten dienste zullen staan van de fotografen. Om
onze schoenen proper te houden.

Wat staat er nu eigenlijk op het program van AMUTRA?

1) in de nabije toekomst de fameuse aansluiting de 200 gemiste 200 m rail, "dit is ten stelligste beloofd voor het seizoen 1969".

2) het doortrekken van de lijn naar "La Fosse" omdat daar een paar bezienswaardigheden te bewonderen zijn en noch het meest vanal-van de wandelaars terug te brengen.

Er begint namelijk een wandeling vanaf het stationnetje van Pont d'Erezée maar men moet te voet terug komen en dit schrikt de wandelaars af en er is rede toe als ge de toestand bekijkt zoals hierboven aangehaald.

In de verre toekomst maar dit zien de leden nagal zwart in is de aansluiting naar Hotten op dit project durven de mensen van Amutra hopen daar dit geen plan is van hun.

Maar een aanvraag van de burgemeester van de gemeente Hatton en dit om de veelvuldige bezoekers van T.T.A. naar de grotten van Hatton te krijgen wat natuurlijk zout in het bakje zou brengen maar en daar knijpt natuurlijk de schoen, de aannemers vragen één miljoen per 4 km spoor en dit nietegenstaande het bestaande bed welke over haar ganse lengte noch altijd eigendom is van N.M.V.B. tot daar dus wat de lijn aangaat.

Nu een eigenaardigheid wat het rollend materiaal aangaat. De T.T.A. kan al het materiaal krijgen wat ze vindt, U leest wel goed wat ze vindt want het wordt hui niet aangeboden. Maar moet eerst een exemplaar in het museum van Schepdaal plaatsen men zou bijvoorbeeld de tweede baladeuze zeer goed kunnen gebruiken maar het mag niet. Ik heb gevraagd waarom de schone trein die in het depot opgesteld staat niet in het Aisnedal rijdt en het antwoord is formeel nee, het is niet te krijgen en men is op zoek naar gelijkaardig materiaal. Wat is nu het effectief van T.T.A.?

1) een stoomlok eigendom van een lid die er 11 jaar dienst op gedaan heeft in de "Suikerfabriek van Tienen" en daar aangekocht heeft, voor volgend jaar verwacht men een tweede lok uit Argenteau en het plan is dan om uitsluitend met stoom te rijden en de tractoren komen dan op de spitsuren ze zouden dus in dienst staan tussen de diensturen.

Men beschikt over 3 autorails nr 93 - 123 - 133

Het gesleept materiaal bestaat: 1) baladeuse, 2) het door ons zo goed gekende 2 assen, 3) een twee assen uit de groep Antwerpen nr 693, 4) een 2 assig rijtuig passend op de autorail en een twee assen mixt deze twee laatsten komen klaar voor het seizoen 69, 5) een pakwagen, 6) een pakwagen bestemd als werkwagen en magazijn daar men over geen gebouwen beschikt, 7) twee bougie wagens uit groep Antwerpen, nu ingericht als voiture bar, 8) twee assige en één platte wagen, 9,) een ketelwagen en één onkruidverdelger en tot slot verwacht men een 10 tal bakwagens van 10 ton daar men meer en meer aanvragen krijgt het hout naar beneden te brengen.

Deze laatste worden weliswaar met tegenzin verwacht en aanzien als een noodzakelijk kwaad, het is namelijk de vraag, waar plaats men dit materiaal als het niet gebruikt wordt - stel U eens voor dat er buiten het seizoen een paar kwaaijongens een wagentje naar beneden duwt. Maar daarbuiten is men zelfs bereid om een paar gesloten wagens te aanvaarden.

Voor de belangstellenden volgt hier het adres voor AMUTRA groep Liège en T/T.A. in het bijzonder:

Mr SCHOUES Louis

Rue Etienne Soubre 38 Liège.

1270 EREZÉE (PONT) - DOCHAMPS (LAMORMENIL)

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE van 30-4 tot 1-10

	1	2	3	3	3	4
o Erezée (Pont)	10.10	13.35	14.30	15.30	16.30	17.30
3 Anonines	10.20	13.45	14.40	15.40	16.40	17.40
9 Dochamps (Gare)	10.40	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05
12 Lamormenil		14.15	15.15	16.15	17.15	

	1	3	2	3	3	3
12 Lamorménil			14.30	15.30	16.30	17.30
9 Dochamps (Gare)	10.50		14.40	15.40	16.40	17.40
3 Anonines	11.10	13.50	15.10	16.10	17.10	18.10
o Erezée (Pont)	11.20	14.00	15.20	16.20	17.20	18.20

=====

	3	5	
o Erezée (Pont)	18.30	18.55	versterkte
3 Anonines	18.40	19.05	dienst
9 Dochamps (Gare)	18.05		indien nodig
12 Lamormenil			

	4
12 Lamormenil	
9 Dochamps (Gare)	18.20
3 Anonines	18.40
o Erezée (Pont)	18.50

=====

- (1) van 1-7 tot 31-8 op zon- en feestdagen
 (2) van 30-4 tot 1-10 op zon- en feestdagen
 (3) van 30-4 tot 30-6 } zat. zon. & feestdagen
 van 1-9 tot 1-10 }
 van 1-7 tot 31-8 dins. dond. zat. zon. & feestd.
 (4) van 30-4 tot 30-6 } zond. & feestdagen
 van 1-9 tot 1-10 }
 van 1-7 tot 31-8 dins. dond. zat. zon. & feestd.
 (5) van 1-7 tot 31-8 dinsdag

N.B. DE DIENST IS VOORLOPIG ONDERHOUDEN VAN
 BRENZEE (PONT) tot DOCHAMPS (GARE)

get. L. Vanderstuyf.

=====

Catalogus-nummers ten dienste van de m^a-liefhebbers
 OO & HO

1. Voor de beginnelingen

oud m ^a -nr	type	nieuw m ^a -nr	omschrijving
T 790	-	-	2 ass.tenderloc
RS 790	-	-	2 ass.E-loc
S 870	-	-	2 ass.loc met losse tender

2. Voor de amateur

TM 800	BR 80	3004	-
RS 800	-	-	2 ass.E-loc
ES 800	-	-	E-loc 1B1
MS 800	E 18	3023	-
	-	3024	-
CCS 800	Cc 6/8	3015	-
DL 800	-	3010	-
ST 800	-	3017	-
TW 800	-	-	automotrice

TP 800	BR 64	6	tenderloc 1C1
HR 800	-	-	Pacific 2C1
SK 800	BR 232	3007	-
RM 800	-	-	3 ass. loc met losse tender
TT 800	BR 36	3006	-
RSM 800	-	-	3 ass. E-loc
DT 800	-	-	automotrice
CM 800	BR 39	3000	-
F 800	BR 01	3008	-
DA 800	BR 23	3005	-
DB 800 K	-	3016	-
FM 800	BR 24	3003	-
SEW 800	-	3012	-
		3013	
SEH 800	-	3012	
		3013	
SEF 800	-	3012	
		3013	
SE 800	E 44	3011	-
SET 800	E 44	3011	-
CE 800	E 63	3001	-
CEB 800	E 63	3002	-
RE 800	Re 4/4	-	cadran assen
RES 800	Re 4/4	3014	-
RET 800	Re 4/4	3014	-
G 800	BR 44	3009	-
GN 800	BR 44	3009	-
T 800	-	-	2 ass. tenderloc
SLR 800	-	-	2 ass. loc met losse tender
HS 800	-	-	E-loc 1C1

(wordt vervolgd)

S.

=====

WIE GEEFT ER EENS DE OMSCHRIJVING MET DE TECHNISCHE
MOGELIJKHEDEN VAN ZIJN RESEAU ?
NIET ALLEN - TEGELIJK - MAAR IEDER EEN !

Verslag over de vergadering van 1.10.1968.

De vergadering van 1 oktober 1968 werd voorgezeten door de heer ondervoorzitter, De Boeve Oscar, dit ingevolge de afwezigheid van de heer voorzitter, de heer Balot Roland, die wegens dienstbelemmering belet was deze vergadering bij te wonen.

Onder de aanwezigheid van zestien leden werd dan het voorstel gedaan een bezoek te brengen aan de "keur spoorbaan" van de Heer Legrand uit Brussel. De heer Haeyen A. die voor de aanvraag van dit bezoek zou instaan, zou de vraag stellen aan de heer Legrand de datum te laten bepalen wanneer het bezoek zou kunnen doorgaan en bij voorkeur op een zaterdag.

Van deze gelegenheid zouden we dan tevens gebruik maken om een bezoek te brengen aan het Internationaal Salon der Spoorwegen, een tentoonstelling die gehouden wordt in het Centraal station te Brussel, van 26 oktober 1968 tot en met 10 november 1968.

Tot mijn groot spijt kan ik u nu reeds mededelen dat deze geplande uitstap niet kan doorgaan. De heer Haeyen A. heeft ondertussen reeds het nieuws ontvangen dat de heer Legrand onze leden niet kan ontvangen om reden dat zijn echtgenote ziek is. Om deze reden moeten we dus afzien van het geplande bezoek aan de réseau van de heer Legrand. Misschien zal hier een ander bezoek aan een réseau op de agenda worden geplaatst.

De heer Vander Stuyf Laurent stelde voor in dit naseizoen nog een film- en diasavond te laten doorgaan. Hij sprak vervolgens over zijn tweede bezoek aan de T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne) te Erezée.

Deze vergaderingsavond werd dan besloten rond 22u.

Verslag over de Bestuursvergadering van 9.10.1968.

Onder de aanwezigheid van vijf bestuursleden van A.M.S.A.C. werd deze vergadering voorgezeten door de heer voorzitter Mr. Balot R. Waren verder aanwezig de HH. Haeyen Albert, D'hoollaeye André, Vander Stuyf Laurent en Schellynck Frans.

De heer Balot R. die deze vergadering opende bracht zijn excuus uit over zijn afwezigheden op de laatste vergaderingen. De reden hiervan is wel te vinden verklaarde hij, om reden van zijn verlofperiode in het buitenland en als tweede punt zijn overplaatsing in dienstverband naar Brussel. Om reden dat de meeste tijd in de verplaatsingen wordt opgeslorpt is het hem onmogelijk momenteel nog de vergaderingen bij te wonen. Dit wil niet zeggen dat hij bij de club onactief blijft, want door hem wordt nog veel gedaan achter de schermen van onze club en wij hopen dat deze afwezigheid van zeer korten duur mag zijn en wij hem binnen enkele maanden de départ mogen zien geven van de reizigerstreinen alhier in het St. Pietersstation.

De heer Balot Roland vergaste onze aanwezigheid met de uitreiking van het boek "Onze Onvergetelijke Stomers", geschreven door Phil Damply, waarvan hij slechts zes exemplaren in ontvangst had gekregen. Het is ten zeerste aangenaam dit boek te bezitten en in uw bibliotheek te laten prijken.

Ik ga hier niet beginnen uitwijden wat er zoal in dit boek geschreven staat maar een tweede zending is op komst en waarbij u

misschien de gelukkige eigenaar zult zijn van deze prachtige uitgave.

Als eerste punt dat werd aangenaald door de heer voorzitter op deze bestuursvergadering was, terug een film- en diasavond te laten doorgaan in de lokalen van de Rijksuniversiteit te Gent. De filmen zouden handelen over de Franse- Duitse- en Zwitserse spoorwegen. De datum van deze filmavond zou aangewezen zijn op 25 november 1968.

Terloops weze gezegd dat ondertussen de aanvraag tot in gebruikname van deze cinemazaal reeds werd geuaan door de heer Schellynck Frans en deze de toelating reeds heeft bekomen deze zaal te mogen gebruiken op 25 november 1968.

Langs deze weg danken wij dan ook de heer Dr. Ir. F. M. Bosch, bij de Faculteit der Toegepaste Wetenschappen, Jozef Plateaustraat, 22, te Gent, die ons schriftelijk de toelating verleende deze zaal in gebruik te mogen nemen.

Dat het bezoek aan de T.T.A. te Grezée zijn vruchten heeft opgebracht is wel het doorslaggevend bewijs dat leden van onze club reeds twee tot driemaal een bezoek brachten aan dit trambaantje. Het bewijs hierover zullen wij zelf kunnen constateren in de présentatie van de dias door de heer Vander Stuyf Laurent. In zijn commentaar, uitgegeven in ons clubblad van december, zult u verder vernemen dat er een zekere verbroeuering ontstaan is tussen de leden van de T.T.A. en de leden van A.M.S.A.C.

Het tweede punt dat door de heer voorzitter werd aangehaald is de zitting van de algemene verplichtende statutaire vergadering die zou plaats hebben op 3 december 1968 met als eerste paragraaf de herziening van de statuten.

De leden die hun candidatuur wensen te stellen, deel uit te maken van het bestuur, moeten hun aanvraag schriftelijk indienen uiterlijk vóór 3.12.1968 op het clubadres Lostraat, 33, te Gent of bij de eerstkomende vergaderingen bij de secretaris of zijn vervanger. Volgens artikel 9 onzer statuten zijn al de huidige bestuursleden uittredend en herkiesbaar.

Volgende leden maken thans deel uit van het bestuur:

de heren Haeyen Albert, ere voorzitter; Balot Roland, voorzitter; De Boeve Oscar, onder voorzitter; D'hoolaege André, secretaris; Vander Stuyf Laurent, schatbewaarder; Schellynck Frans, hulp secretaris; De Pourcq Ernest, commissaris en Mareen Gilbert, technisch raadgever.

De heer voorzitter vervolgde het besluit te nemen in de toekomst geen periodieke tijdschriften meer aan te kopen door de club om reden dat de meerderheid der leden zelf in het bezit zijn van deze uitgaven en onderling verwisselen om deze tijdschriften te laten lezen. Dus voor de club zou dit een nutteloze uitgave gespaard zijn. Dit waren dus de bepalingen aangehaald door de heer voorzitter die met een algemeenheid van stemmen werden aangenomen.

Hierop kwam de heer ere voorzitter, dhr. Haeyen A. aan het woord die ons verklaarde dat hij een brief had ontvangen vanwege de heer Legrand uit Brussel, waarbij deze laatste ons liet weten dat ingevolge de ziekte van zijn echtgenote aan onze vraag geen gevolg kan verleend worden.

Als derde spreker kwam de secretaris, D'hoollaeghe André, aan het woord die de vraag stelde om de tweede vergaderingsavond van iedere maand te laten doorgaan als een werkvond uit als doel om met vereende krachten te kunnen doorgaan tot de afwerking van onze clubréseau. De donderdagavonden zouden dan afgelast worden als werkvonden. De secretaris hield er aan dat de eerste vergaderingsavond van ieder maand zou aangewend worden als een theorieavond en de tweede vergaderingsavond der maand als een praktijkavond.

Op deze manier zou onze clubréseau een gans andere wending aannemen, de foutieve éléments zouden weggenomen worden, de kleuren zouden opgefrist worden, zodat wij ten alle tijde strijdvast zouden zijn om aan een tentoonstelling deel te nemen.

Wij rekenen dus op eenieder's medewerking.

De andere bestuursleden, aanwezig op deze vergadering, hadden geen voorstellen in te brengen.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Verlag over de vergadering van 22.10.1968.

Onder een groot aanwezige leden werd deze vergadering voorgezet door de heer ondervoorzitter De Boeve Oscar, dit in vervanging van onze voorzitter dhr. Balot Roland, die ingevolge dienstbelemmering niet kon aanwezig zijn.

De volgende spreker was dhr. Vander Stuyf Laurent die de aanwezige leden op de hoogte bracht van de voorstellen die werden besproken en aangenomen op de bestuursvergadering van 9.10.1968. Een van deze voorstellen is namelijk, de eerste vergaderingsavond van iedere maand te laten doorgaan als een theorieavond en de tweede vergaderingsavond van iedere maand te laten doorgaan als een praktijkavond voor de verdere opbouw van onze réseau.

Spreker had het vervolgens over de film- en diasavond die ingericht wordt door de club en waarbij de vertoning zal doorgaan op 25 november 1968, aanvang om 19u.30', in het Universiteitsgebouw gelegen Jozef Plateaustraat, 22, te Gent.

De heer Vander Stuyf L. gaf hierop de aanwezige leden een théorétische les over de signalisatie bij de Franse Spoorwegen, waarbij ieder aanwezig lid deze lessen met aandacht volgde.

Vervolgens kwam de heer Schellynck aan de beurt die een prijsvraag op het bord kwam neer te schrijven. Deze prijsvraag luidt als volgt: noem mij nog drie of meerdere merken, originele merken wel te verstaan die dus geen enkele wijziging hebben ondergaan, en die in aanmerking komen om gebruikt te worden bij het Märklin drierail systeem wisselstroom voeding ?

Volgende merken werden door de heer Schellynck reeds opgegeven: 1. Märklin - 2. Haug - 3. Tesmo - 4. Heinzl - 5. Pocher - 6. Bucco - 7. Hag - 8. Wesa - 9. Junior - 10. Rivarossi - 11. Long - 12. Lili-put - 13. ? - 14. ? - 15. ? - en indien mogelijk nog meerdere merken.

Deze vergaderingsavond werd dan besloten door de secretaris die een korte samenvatting gaf over het geplande bezoek aan de réseau van de heer Legrand en die spijtig genoeg niet kan doorgaan. De schikkingen getroffen bij de bestuursvergadering van 9.10.1968 zodat het clublokaal werd gesloten rond 23u.

Met kamera en- of fototoestel op reis.

=====

Waar en wat - mag men (niet) fotograferen?

Wanneer er geen fotoverbod is, en deze worden aangeduidt door schilden, mag men alles fotograferen; natuurlijk zonder het spoorwegverkeer te hinderen.

Nochtans zal een vriendelijke vraag aan een spoorweg beambte (met rang) wonderen verrichten.

Laat ons samen een reis maken door Europa:

België: in het algemeen geen verbod, de verboden plaatsen
===== zijn aangeduidt door schilden

Denemarken: geen verbod, doch men wordt aangeraden eventu-
===== eel een navraag te doen

Duitsland (West): men mag alles fotograferen
=====

Duitsland (Oost): alles maar geen militaire transporten
=====

Frankrijk: geen verbod, liefst navraag
=====

Griekenland: men heeft een toelating nodig, deze kan men
===== bekomen bij de direktie van de Griekse Staats-
baan: Sidorodromi Ellinikou Kratus, Athene
Odos Polytechniou(straat) 6

Groot Britanië: geen verbod
=====

Italië: in het algemeen geen verbod, juist in de grensge-
===== bieden zijn schilden aangebracht

Yugoslavië: in het algemeen buiten de grensgebieden geen
===== verbod, doch in de stations doet men best
navraag

Luxenburg: geen enkel verbod
=====

Nederland: men heeft een toelating nodig, deze kan men be-
===== komen bij de Persafdeling van de Nederlandse
Spoorwegen te Utrecht; bij sommige bruggen en
spoorwegenplaatsen is fotografeerverbod

Noorwegen: in het algemeen geen verbod, alleen in het Noors-
===== Russische-grensgebied

Oostenrijk: geen verbod
=====

Portugal: geen verbod, alleen bij privaatschappijen
===== doet men best navraag

Zweden: geen verbod, zekere gebieden, in het bijzonder de kust,
===== zijn voor buitenlanders ontzegt

Zwitserland: in het algemeen geen verbod, nochtans zijn
===== sommige stations en bouwwerken (Viadukten)
met een fotoverbod aangeduid; indien men deze
wil "belichten" richt men best een aanvraag
naar - das Amt für Verkehr in CH-3003 Bern 3 -

Spanje: geen verbod
=====

Tschechoslovakië: geen verbod
=====

Hongarië: in het algemeen geen verbod, doch let op in het
grensgebied

Waar vindt men nu Miniatuurreseaux?
=====

Wij herinneren onze reis:

België: wie herinnert zich nog het gekende liedje van onze
vlaamse zanger Bob Benny: "Lievelling, waar en wanneer ..

Frankrijk: te Chaumont (Haute-Marne) clubhuis Café Parisien
Rue Victoire-de-la-Marne

te Lyon in de 'Gare de Brotteaux'

te Nantes, Avenue Louis Lumière 16

te Parijs, Gare de l'Est, Place de Verdun

te Uzes (Gard), Route de Nîmes 3b

Nederland: te Bonnebroek (bij Haarlem), in de bloembollenhof

te Den Haag, wie kent niet "Madurodam"

te Leeu (Friesland) in het Nationaal Rijtuigen-
museum

te Utrecht, in het station Maliebaan

Duitsland (West): te Aken, Bahnhof Rothe-Erde

te Augsburg, Inniger Strasse 100

te Braunschweig, Hauptgüterbahnhof, Zufuhr-
strasse C

te Berlin, -Verkehrsmuseum
-Haus der D.B. Mällesches Ufer
-Lütticher Strasse 47/48

te Bremen, -Hauptbahnhof
-Überseemuseum am Bahnhofplatz

te Düsseldorf, Güterbahnhof-Düsseldorf Bilk
Bachstrasse 40

te Essen, Güterbahnhof-Gleis 41 in een
D-Zug-Wagen

te Grosskarolinenfeld, tuinspoor

te Hamburg, -in het Museum für Hamburgische
Geschichte-Holstenwall 24
-Hamburg-Hbf

te Freiburg I.Br., Talstrasse 22

te Kempten/Allgäu; in een D-Zug-Wagen
bij de Tankstelle A.
Präng-Kettener Strasse

te Ersingen, Roter Weg 15

te Keulen, in Bahnhof Köln-Deutz (rechter vleugel)
 te Krefeld, in Bunker Schwertstrasse
 te Minden, Bertranstrasse 5
 te München, Abteilung Landverkehr des Deutschen
 Museums, Museumsinsel 1
 te Münster/Westf., in Mitteltrakt des Hbf.
 te Neunarkt/Opf., Strobertstrasse 25
 te Nördlingen, in den D-Zug-Wagen, Bhf
 te Nürnberg, Verkehrsmuseum, Lessingstrasse 6
 te Mühlhausen/Würm, Bhf
 te Reutlingen, Schanzstrasse 30
 te Wiesbaden, -in D-Zug-Wagen, Hbf
 -Biebricher Allee 140
 te Wolfsburg, in de kelder Bhf
 te Wuppertal, -Tannenbergstrasse 62a
 -Ottenbrucher Strasse 4

Duitsland (Oost): Mitteldeutschland:

te Altenburg, Moskauerstrasse 7
 te Arnstadt, Dr. Koch-Strasse 11
 te Dresden, in Bhf Dresden-Neustadt
 te Erfurt, Bahnhofvorplatz 6
 te Forst (Lausitz), Bhf. Forst
 teFrankfurt (Oder), Kulturhaus, Birnbaumühle
 te Görlitz, Untermarkt 14
 teGröditz (Kreis Riesa), Betriebsschule des VEB
 Hohenleipisch, 43
 te Heidenau (Sa.), Rudolf Breitscholdstrasse 29
 te Karl-Marx-Stadt, Hilbersdorferstrasse 57
 te Schlosz-Meiningen, Am Kirchbrunnen 1
 te Meisen, Kurt-Hein-Strasse 30
 te Merseburg, Roter Feldweg 4
 te Neubrandenburg, Bahnbetriebswerke

te Sandau (Elbe), Havelberger Strasse 34
te Welbsleben (Krs. Hettstedt), Welbsleben 202
te Wernigerode, Breite Strasse 7

Men vindt dus, tijdens zijn verlof, genoeg Miniatuurreseaux om te bezichtigen. Voor diegenen die ooit of nooit naar Engeland gaan of terugkeren, ziehier ook een paar adressen:

Museums: Transport Museum, Clapham, London
Invicta. Dane John Park, Canterbury
Beaulieu Motor Museum (Some rail relics)
Great Western Railway Museum, Swindon
Tiny. Newton Abbott Station
Industrial Museum of S. Wales, Swansea
Narrow Gauge Railway Museum, Towyn
Industrial Railway Museum, Penhryn Castle, Bangor
Museum of Sciences and Engineering, Newcastle
Railway Museum, York
Transport Museum, Hull
Derby Museum, Midland Model Railway Exhibit
Museum of Science and Industry, Birmingham
Science Museum, South Kensington, London

Private Museums: Narrow Gauge Museum, Brockham
Pendon Museum, Long Wittenham
Yieldingtree Railway Museum, Bleadon Station
Tramway Museum, Crish
East Anglian Transport Museum, Lowestoft

In een volgend artikel zullen nog 81 museums vermeld worden, onderverdeeld als volgt:

Miniature railways

Cliff railways


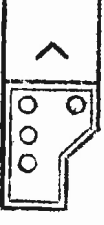
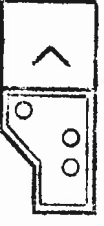







Mineral lines

Tramways and electric railways

Independent and narrow gauge railways

(wordt vervolgd)
S.

VERKORTE CODE BIJ DE BELGISCHE SEININRICHTING.

	Richtingssein
	Sein voor het nemen van het tegenspoor
	Sein voor het hernemen van het normaalspoor
	Waarschuwingssein
	Gewoon stopsein
	Rood licht: stilhouden
	Twee gele lichten: doorrijden; het volgende stopsein is toe
	Groen + geel licht: doorrijden met snelheidsbeperking; het volgende sein is een richtingssein dat open staat voor een andere tak dan die waarop de toegelaten snelheid de hoogste is
	Groen + geel licht: doorrijden aan het eerstvolgende stopsein dat open is doch met een snelheidsbeperking om te kunnen stilhouden aan een volgende stopsein dat zich op geringe afstand van het eerste bevindt
	Groen licht: doorrijden zonder snelheidsbeperking

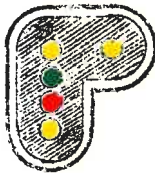
Lichtsignalen in gebruik bij de Franse Spoorwegen.

De lichtsignalen, geldig bij dag en nacht, geven enkel gekleurde lichten; de schilden zijn zwart onlijst met een witte band, zoals bij de Belgische seinen.



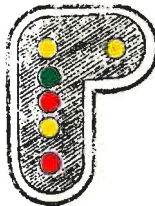
hoofd- en
voorsein

groen licht: vrij spoor
rood licht: stop
geel licht: doorrijden, doch volgend
sein is gesloten

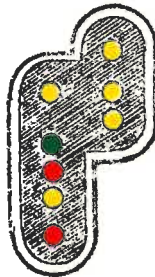


hoofd-
voorsein +
vertragen

groen licht: vrij spoor
geel licht: volgende sectie is bezet
rood licht: sectie is bezet
2 maal geel (horizontaal): vertragen
tot 30 km/h en wijst tevens
erop dat wissel in afwijkende
stand staat



zelfde uitleg als hierboven,
uitgenomen wat het stoppen betreft;
met het rode licht langs onder mag
voorbij gereden worden, na gestopt te
hebben



hoofd-
voorsein +
herhaling tot
vertragen

zoals hierboven, de trein mag verder
rijden zonder vertragen op het afge-
weken spoor



hoofd-
voorsein +
"carré violet"

de eerste drie kleuren komen overeen
met het eerste sein; de rest is
opstel- rangeer- en dienstspoor
violet: stop! mag in geen geval voorbij
gereden worden

wit: doorrijden
de bovenste drie lichten hebben voor-
rang

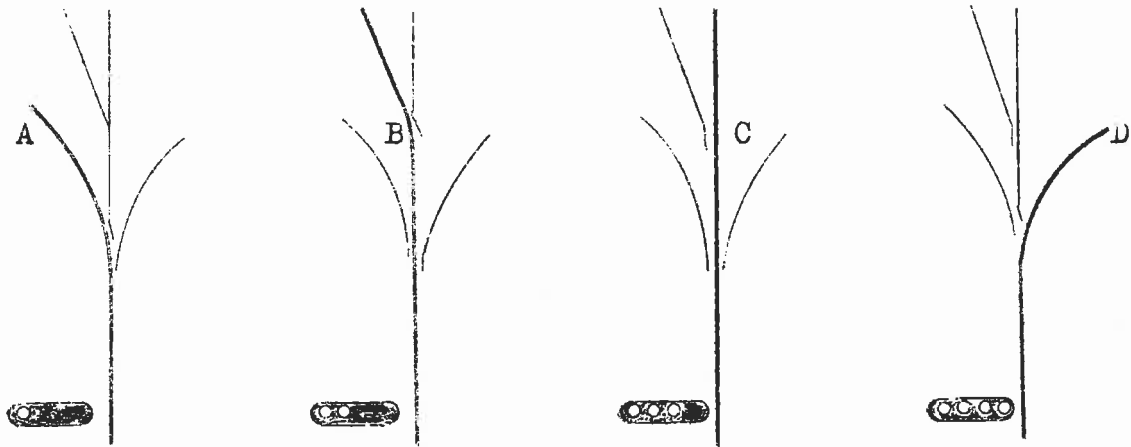


"carré violet"

dit sein wordt enkel gebruikt aan de
opstel- rangeer- en dienstsporen



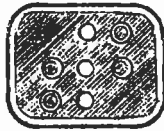
richtingssein (wit licht)



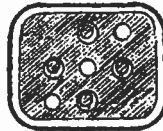
één wit licht : richting naar links (A)
 twee witte lichten : richting tweede spoor links (B)
 drie witte lichten : rechtdoor (C)
 vier witte lichten : afwijkend spoor naar rechts (D)

Rangseinen.

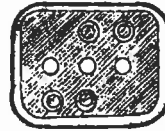
=====



trekken



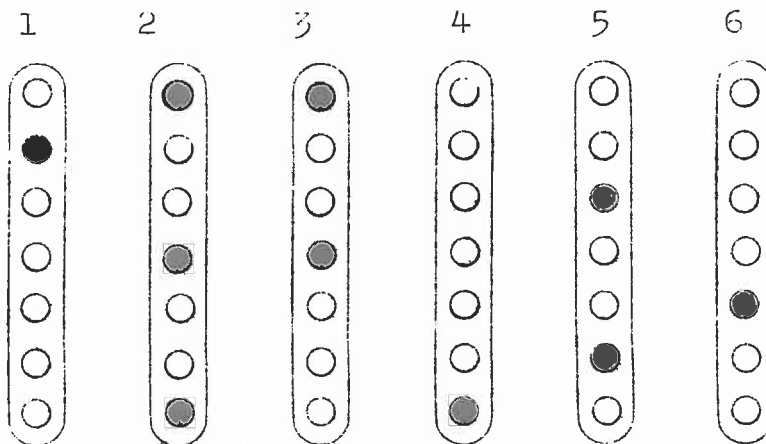
duwen



stoppen

alle seinen geven witte lichten

Signalisatie in gebruik bij de Metro te Parijs.



1 : vrij spoor
 2 : aankondiging of vóórverwittiging
 3 : verwittiging
 4 : vertragen - afwijkspoor op voorhand reeds aangeduid
 5 : stoppen - bij mogelijke stilstanden
 6 : verplicht stoppen

L. Vanderstuyf.

SMALSPOOR IN OOSTENRIJK.

=====

1. Zillertalbahn.

Zoals de meesten onder U wel weten bestaan er in Oostenrijk nog verscheidene smalspoorbanen, de meeste zelfs nog uitgebaut met stoomtractie.

Dit jaar heb ik in Oostenrijk een paradijs voor liefhebbers van smalspoor en stoomstreintjes ontdekt, nl.: Jenbach in

Tirol. Daar had ik 1) de normaalsporige lijn: Kufstein-

Innsbrück-Brenner met geweldig veel
verkeer (transito)

2) de Achenseelbahn: metersporige tandrad-
baan naar de Achensee, enkel stoomloks
(in het volgend nummer iets meer over
deze baan)

3) de Zillertalbahn: smalsporige lijn van
Jenbach naar Mayrhofen, enkelspoor,
76 cm spoorbreedte, totale lengte
42 km met daarbij nog een aftakking van
2,3 km in dienst gesteld op 14-6-1967
voor het bedienen van de werf (bouw van
de grootste stuwdam in Oostenrijk).

Bij de Zillertalbahn zijn zowel stoomloks, dieselloks als
dieselmotorwagens in bedrijf.

De stoomloks dragen allen een naam: 1. RAIMUND

2. ZILLERTAL

3. TIROL

4. CASTLE CAIRN HON

5. GERLOS

Zoals ge kunt opmerken, Lok nr 4 draagt een Engelse naam.

Dit werd gedaan omdat deze spoorweg "verbreedde" met een
andere smalspoorbaan in Engeland, nl.: de Festinioggrailway
(enkel toeristisch verkeer).

Het is werkelijk een genoegen in het station van de smalspoorbaan rond te lopen, ge fotografeert, klettert over de sporen, op en af de wagens, niemand valt U lastig, overal hangen er zelfs uitnodigingen aan de liefhebbers gericht om even binnen te stappen bij de Direktie alwaar men U alle mogelijke inlichtingen, foto's (verkoopt) en documentatie verschaft.

Zo vernam ik dat er zich tijdens het hoogseizoen, gemiddeld een vijftigtal liefhebbers per dag aanbieden, dat er dan heel wat plaatjes "geschoten" worden spreekt vanzelf. Uit schrik voor de geldbeugel moet men het zeker niet laten om enkele ritjes met dit romantisch treintje te maken, zo betaalde ik voor de 42 km heen en terug: 6CB. (tweede klasse). Heel veel personenverkeer is er niet, slechts zes treinen heen en terug per dag, deze zijn echter goed bezet.

De meeste zijn omnibustreinen (Personenzüge=, slechts 2 paar (heen en terug) worden met dieselmotorwagen gereden en dat zijn dan semi-directe treinen (Eilzüge) welke niet in de onbewaakte stopplaatsen stoppen.

Voor 't ogenblik echter is het goederenverkeer geweldig druk: er wordt namelijk een reusachtige stuwdam gebouwd in de omgeving van het andere eindstation van de lijn (Mayrhofen), al de cement hiervoor nodig wordt met normaalsporige wagens van de OBB aangevoerd, te Jenbach op kleine rolwagens geplaatst en dan naar Mayrhofen gevoerd. Toen ik op een morgen met de E 1 om 9.40u naar Mayrhofen vertrok, kruitste ik 4 goederentreinen en 1 reizigerstrein, voor een lijntje van 42 km kan dit wel tellen. De zware goederentreinen worden meestal geslept door een splinternieuwe diesellok (blauw en beige geschilderd; ook de andere dieselmotortuigen zijn in deze kleuren uitgenomen de rangeerdiesel, die is in rood en beige.

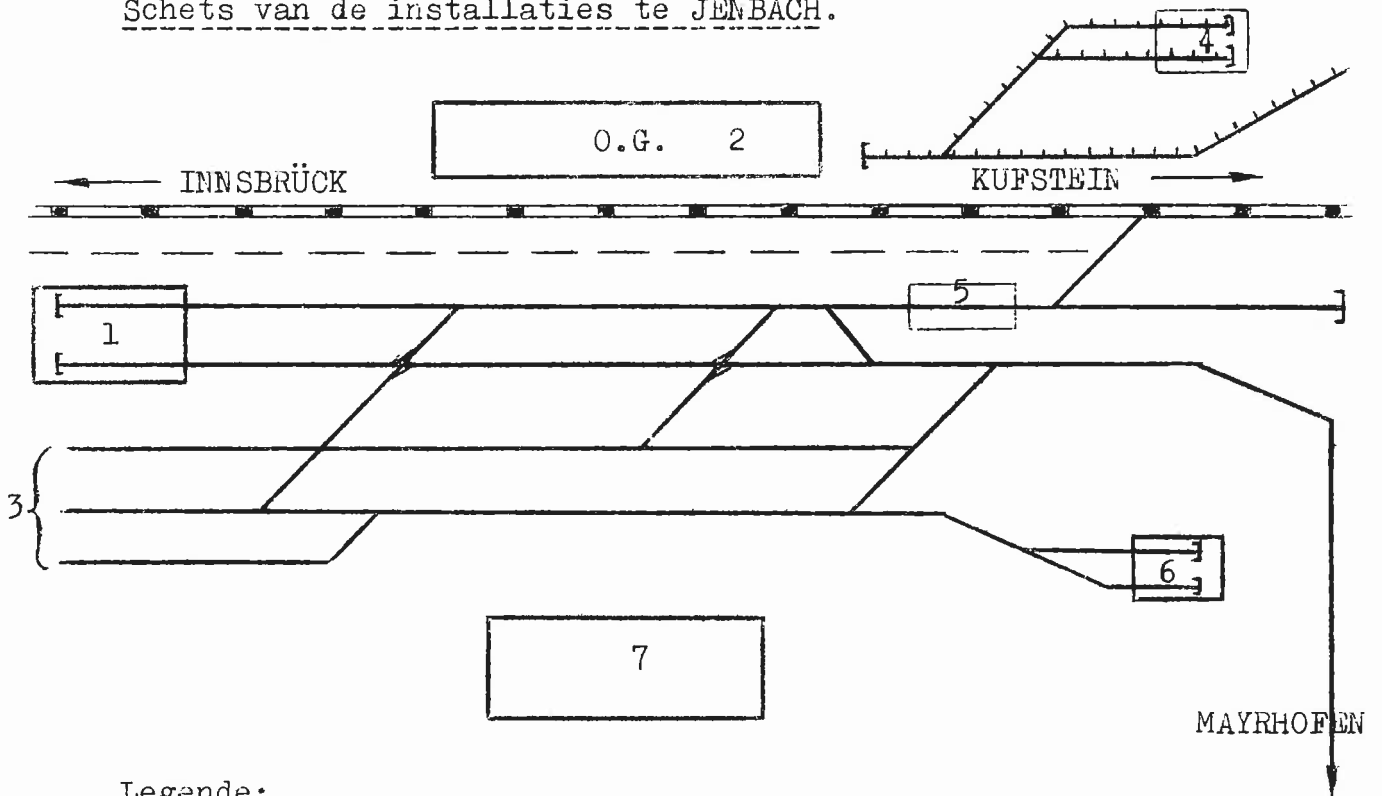
Verder wordt ook nog veel hout, hooi en stro!! (ondankbaar bij ons) en magnesiet vervoerd.

De streek zelf tussen Jenbach en Mayrhofen is niet zo heel bijzonder, de lijn ligt immers in een dal en volgt bijna altijd een rivier, de Ziller, welke in Strass samenvalt met de Inn, het gebergte begint slechts in Mayrhofen zelf en in de richting van de Achensee, waarnaar het tandradtreintje loopt (hierover meer in het volgende nummer).




Nu nog enkele woordjes over de installaties in Jenbach, het voornaamste station van de lijn. Hier bevinden zich: het Directiegebouw (de secretaresses waren de moeite waard), loods voor diesellocomotieven en rijtuigen, stoomloksdepot, kolenopslagplaats, overgavespoor ÖBB - Zillertalbah.

Het is nu ook mogelijk geworden de Zillertalbah in miniatuur na te bootsen want Liliput heeft zopas een Lok alsmede enkele reizigersrijtuigen uitgebracht.

Schets van de installaties te JENBACH.



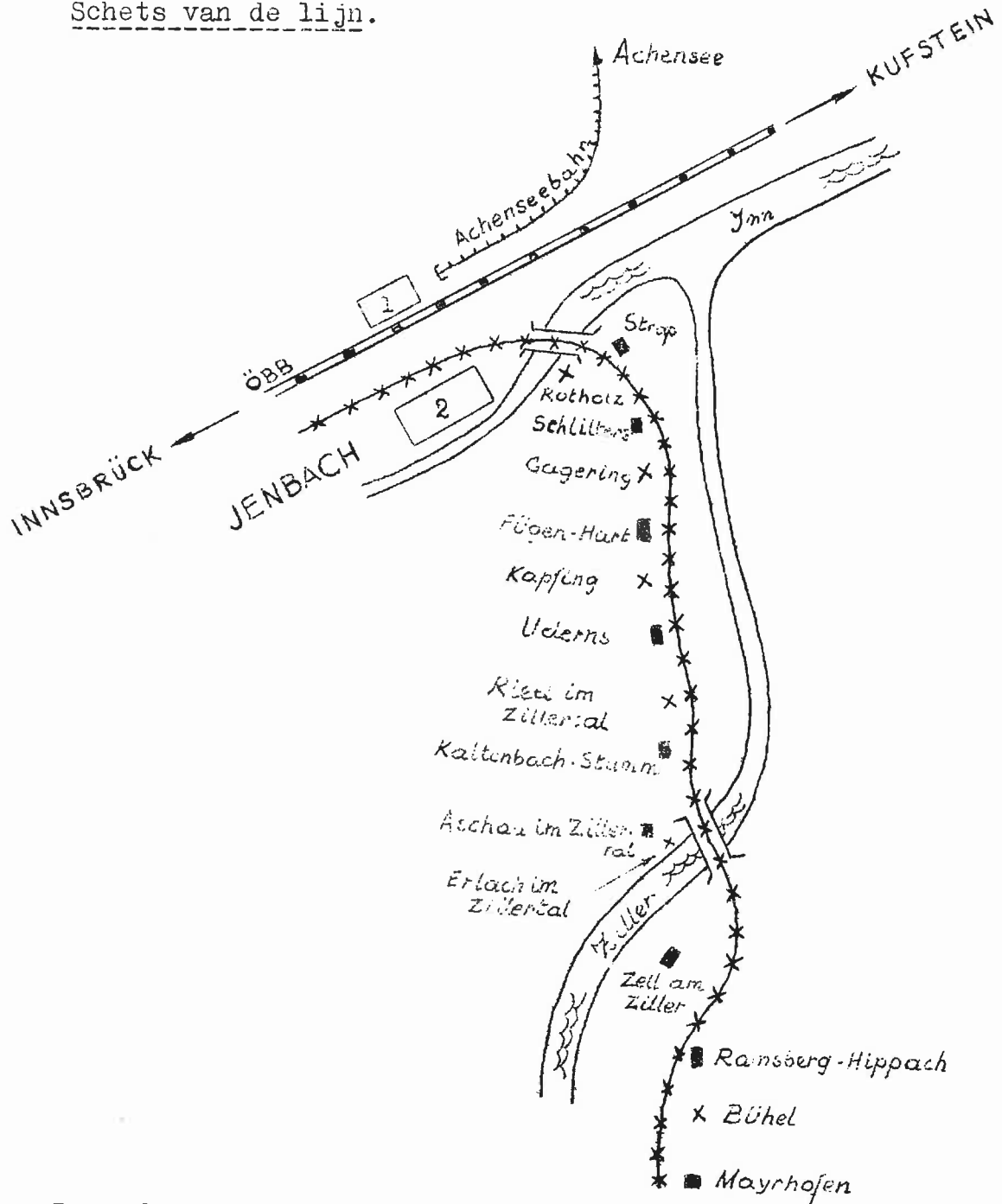
Legende:

-  normaalspoor ÖBB
-  tandradbaan
-  Zillertalbah

1. loods voor diesellocomotieven
2. ontvangstgebouw Jenbach (ÖBB) *
3. opstelspoor voor rijtuigen
4. loods van de Achenseebahn (stoomloks)
5. Overgavespoor ÖBB - Zillertalbah
6. loods voor stoomloks
7. Direktiegebouw

* De spoorkaartjes voor de drie verschillende spoorwegen worden allen in dit zelfde gebouw afgeleverd.

Schets van de lijn.



Legende:

- x————— : normaal spoor der ÖBB
- 1 : station JENBACH (ÖBB)
- 2 : station JENBACH (Zillertalbahn)
- : tandradbaan spoorbreedte 1m. (Achenseebahn)
- x-x-x- : snelspoorbaan spoorbr. 0,76m. (Zillertalbahn)
- x : onbewaakte stopplaats
- : station (met mogelijkheid tot kruisen van treinen)

Verlag over de vergadering van 5.11.1968.

"Opkuis van de réseau"! Dit waren de woorden uitgesproken door de heer ondervoorzitter, De Boeve O., op de vergaderingsavond van 5 november 1968.

Spreker had het vervolgens over de leden die zich zouden specificeren bij het leggen van de elektrische kabels, het controlebord, het aanleggen van sporen of het décor, zich zouden groeperen voor de verdere opbouw van onze réseau op de werkvondten ingeschakelt op de 2^{de}. dinsdag vergaderingsavond van iedere maand.

Een coördinatie voor de uitvoering van deze werken is noodzakelijk.

Vervolgens kwam de heer Vander Stuyf L. aan het woord die ons vergaste op een zelfgebouwde transportwagen voor het vervoer van glas. Een zeer aantrekkelijk wagentje, dat iedere aanwezige kon aanschouwen, en dat zeker op uw spoorbaan niet mag ontbreken als uniek model.

De heer Vander Stuyf L. legde ons verder uit hoe hij tot de samenstelling gekomen was van deze transportwagen. Met het onderstel van een "Airfix" citernewagen, waarvan het chassis langs de ene zijde gedeeltelijk werd doorgezaagd. Vervolgens met 'Fallprofielen' werd de steunmantel voor het glas opgebouwd.

Spreker geeft toe, dat bij gebruik van origineel glas om de werkelijkheid te benaderen, de wagen neiging heeft te kantelen. Daarom is het gebruik van immitatieglas de meest renderende oplossing.

Wat de koppeling betreft, kan zowel de Märklin- of de Fleischmann koppeling aangebracht worden.

Na deze gedetailleerde weergave voor de opbouw van deze transport-glaswagen, gingen de clubleden naar de réseaukamer alwaar een algemeen overzicht werd genomen en besproken van wat er nog moet uitgevoerd worden aan de clubréseau.

Kleine schikkingen werden reeds in overweging genomen voor de verdere opbouw van deze spoorbaan hetgeen het slot betekende van deze vergaderingsavond.

Verlag over de vergadering van 19.11.1968.

Op 19 november 1968 vergaderde AMSAC, in het clublokaal, met de heer voorzitter, Balot R., die deze vergadering opende.

Hij liet zich verontschuldigen voor zijn langdurige afwezigheid ingevolge dienstbelemmering. Een afwezigheid dat het gevolg is van zijn tijdelijke overplaatsing naar Brussel T.T. en in de hoop van zo vlug mogelijk terug te mogen keren naar Gent Sint Pieters.

Spreker haalde de volgende punten aan: de vergaderingsavond van heden 19.11.1968, die in feite onze eerste werkvond is, ingelast tussen de gewone vergaderingen, zal vandaag het voorwerp uitmaken om aan de schoonmaak te beginnen van het materiaal aanwezig in de réseaukamer.

De elektrische draden dienen opgerold te worden, het schakelbord in de kelder opgeborgen moet gedemonteerd worden en de huisjes die op een herconstruering liggen te wachten moeten terug bij elkander gebracht worden.

Hierop vroeg de heer voorzitter aan de aanwezige leden zo talrijk mogelijk aanwezig te zijn op de filmavond van 25.11.1968 en op de statutaire vergadering van 3.12.1968.

Het lidgeld voor het dienstjaar 1969 kan van heden af reeds gestort worden in handen van de heer Vander Stuyf Laurent, schatbewaarder bij de club, of in de toekomst op eigen postchekrekening van AMSAC, met als clubadres Lostraat, 33, te Gent.

Wat het toekomst programma betreft, verklaarde de voorzitter, kortelings een les te zullen geven aan zelfgemaakte ladingen voor de spoorwagens te garnieren, van voorbeelden afgenomen uit de werkelijkheid.

Alvorens over te gaan tot het lesgeven van de Duitse seininrichting zullen we eerst onze Belgische seininrichting bestuderen en deze aanpakken zoals ze heden van toepassing is in de werkelijkheid. Voor dat de heer voorzitter het vergaderlokaal verliet, om zich terug naar zijn werk te begeven (Brussel T.T.), vroeg de heer Balot R. aan de leden om artikels in te brengen over de spoorwegen of eigen ideeën om nadien in het clubblad te laten verschijnen.

Na het vertrek van onze voorzitter gingen de leden aan het werk als eerste werkavond en dat meteen het begin betekende van de opkuis van het materiaal aanwezig in de réseaukamer.

Ieder aanwezig lid was voldaan het begin te zien van de eerste stap naar de verdere afwerking van onze réseau.

Verslag over de filmavond op 25 november 1968.

=====

Zoals voorzien, doch deze maal met een tiental minuten vóór de aanvangstijd; begon onze derde filmavond traditioneel met de openingstoespraak van onze voorzitter:

1. een hartelijk welkomstwoord aan de aanwezigen
2. de schematische volgorde van de volgende films
 - a) Schwedenerz für deutsche Hochöfen
 - b) Von Main zum Meer
 - c) Paris - St Lazare

Pauze

 - d) dia's ons gebracht door de heer Vander Stuyf
 - e) Vacances en Europe
 - f) Voyage idéal T.A.C.

Wanneer de zaal in het duister kwam en de eerste beelden op het doek verschenen met het vervoer van erts door de Zweedse spoorwegen naar de gereedliggende schepen; kon iedereen zich overtuigen, al was het fluisterend; over de trekkracht van de dubbele en drievoudige Zweedse B-loks. Opmerkelijk was, en niet nader gekend bij ons, de korte, 5-assige Zweedse ertsowagens. Na de trip over zee, kwam dan het vervoer per spoor in Duitsland: vervoermiddelen overbekend op onze eigen miniaturbanen.

De tweede film, kunnen we meer als een speelfilm betitelen, waarin meer de liefde in de trein dan de liefde voor de trein op het doek verscheen.

De documentaire "Paris -St Lazare" was een ééndagsgebeuren in bovenvermeld station. Men kon de ontelbare forsentreinen hun reizigers zien uitspuwen, voortduwen en zien inslikken op een twaalfuren dag. Met middenin het scenario de heerlijke zichten van tenderloes en loco's met losse tender, welke onder meer internationale treinen trokken.

Na de pauze, waarin we konden genieten van een lauwe coca of een hete koffie; bracht de heer Vander Stuyf ons een dia-montage over zijn bezoeken aan de T.T.A. te Brezée. Wij kunnen hier maar één woord zeggen tegen onze schatbewaarder: PROFICIAT !!!

De vierde vertoende film was een reis door Europa van twee studenten. Men kon achtereenvolgens Frankrijk - Italië - Zwitserland en Duitsland doorkruisen. Een zicht trok ons geweldig aan: namelijk de dubbele traktie van een Krokodil Ce 6/6 en een Ae 4/7 welke een reizigerstrein trokken. Wie zou op zijn réseau ZO iets durven samenstellen ? En dan de werkelijkheid a.u.b., U heeft het toch allen gezien

Onze laatste film was zeer satirisch opgevat. De autoreizigers geheel ontspannen op hun plaats van bestemming brengen met de T.A.C. Moeten wij, de dappersten van allen toch nog zoveel leren gelijk onze zuiderburen zich het voorstellen ?

Wanneer de lichten voor de laatste keer terug gingen branden en de klok 22.30 uur aanwees, wisten wij dat een aangename en leerzame avond voorbij was. 't Is spijtig.

S.

fleischmAnn

haMo

rivaroSsi

brAwa

ruCo

Te koop: bij ons lid Ferdinand De Meyer

=====

Verpleegsterstraat 166 Gent

zijn HA - rails te koop.

om in het bezit te komen van de tenderloc, uitgebracht door het merk Liliput, en dit natuurlijk tweede hands; wendt men zich bij dr. Van Mol Dominique

Voskenslaan 274 Gent.