

Deze en volgende artikels worden bereidwillig en met de toestemming van dr. apoth. J. Pijck in ons boekje opgenomen.

J A P A N S E I M P R E S S I E S .

=====

..... ik reisde een veertigtal uren met de Japanse spoorwegen en deed heel wat indrukken op. Ik geef u hier, kris-kras door meka enkele gedachten. Vooral eer ik het vergeet: ik merkte in geen enkel stationsemplacement, hoe ingewikkeld het ook mocht zijn, enige Engelse wisselsep. Deze zijn dus vervangen door wissels en kruispunten, waar nodig. Het rollend materieel in Japan is zo uitgebreid en divers, dat een volledige beschrijving onmogelijk is. Tractie bestaat uit stoom, diesel en elektrische locomotieven, in tegenstelling met Korea, waar alleen stoom en diesel voorhanden is. Vele goederenwagens zijn abnormaal kort en klein. Ik veronderstel dat dit in verband te brengen is met de zeer vele kleine industrietjes, welke naar beperkte ladingen te verzenden hebben. De tankwagens daarentegen nemen enorme proporties aan. Kleur: doorgaans zwart en sober, in tegenstelling met de Amerikaanse wagens. De locomotieven zijn echter ontelbaar in type. Dieselloes zijn er in allerhande aard en kleur. Ik geloof dat elke stationschef zijn persoonlijk cachet wenst te geven: geel, oranje, bruin, blauw, dikwijls gecombineerd; neem maar op!

Typen gaande van minuscule twee-assers, ongeveer halve hoogte van goederenwagens welke ze voortslepen (de machinist zit en moet er gebukt inkruipen) tot C-C diesels van het zware type. Hier merkte ik op dat bij sommige modellen de draaistellen buitengewoon ver uit mekaar stonden. Stoomtypes meestal type "MOGUL" (U.S.A.) - de Japanners zijn inderdaad grootmeesters der imitatie.

Elektrische types: hier staat alles bij stil. Ontzagwekkende monsters: B-C-C-B, 1-C-C-C-1 asopstellingen, gearticuleerde modellen met harmonikabalg tussen de delen, soms met een groot platform voor en achter op de B-draaistellen. De kleuren zijn ook hier zeer gevarieerd. Er kopen ook treinstellen gaande van vol-aluminium geribde stellen tot multichrome treinstellen. De meest voorkomende kleurencombinaties zijn: groen met oranje, rood met crème, blauw, kralgeel, bruin met rood enz. De treinstellen die ik in de buurt van Tokyo dikwijls zag, waren 10 tot 14 eenheden lang. Vele doen dienst in de "inter-urban" lijnen rond de hoofdstad..... wordt vervolgd.

NEEM MAAR LIEVER DE TREIN ook in Japan, het land van de snelste spoorwegen, bestaat er een grote naijver tussen het vervoer per spoor en de andere vervoermiddelen.

Want, niet zonder gewettigde trotst meldt ons de I.S., de prestaties van Japans snelste spoorweglijn, de Tokaido, die de afstand tussen Tokyo en Osaka (515 km) afleggen met een gemiddelde snelheid van 220km/u, dat deze treinen in het jaar 1968, 55 miljoen reizigers vervoerden. Dit is een daggemiddelde van 160.000 en dit tussen 6 uur 's morgens en 21 uur 's avonds.

Wij maken nu Twee vergelijkingen:

- a) met de auto
- b) met het vliegtuig

a) als men aanneemt, dat een auto (gemiddeld) twee personen vervoert, komt dit overeen met 10.000 passagiers per uur of 5.000 auto's, maar dit aantal kan naar voren worden op een autoweg met zes rijstroken en dit gedurende 15 uur per dag en aan 365 dagen per jaar

b) als men aanneemt, dat men een "Caravelle" -type dezelfde afstand aflegt, zou men voor deze luchtbrug 140 toestellen nodig hebben, die elke 27 seconden moeten opstijgen of dalen, en dit ook gedurende 15 uur per dag en aan 365 dagen per jaar

NEEM DUS MAAR LIEVER DE TREIN op doorreis in het land van de rijzende zon!

S.

=====

Het zelf maken van ladingen voor onze miniaturgoederenwagens

(deel 2) door R. Balot.

4. Open goederenwagens met oud ijzer geladen:

Hier komt nogmaals het gezegde van pas: een miniatuurspoorwegliefhebber werpt NIETS weg, we gaan dus opnieuw eens in onze afvalkist zien en daar vinden we wel "oud ijzer" genoeg;

kleine tandwieltjes, vijsjes, plaatjes (eventueel een beetje kleiner snijden) enz ...

We nemen opnieuw een blokje hout, aangepast aan het type van de goederenwag (zoals ~~wonr~~ de wagen geladen met rijnhout). Hoe hoger het blokje hout, hoe minder "oud ijzer" men natuurlijk nodig heeft. Het blokje wordt dik ingesmeerd met "Rectavit" (dient in feite om hout te plakken, doch is ook voor ons werk geschikt). Nu legt men er op de verschillende stukjes ijzer; goed aanduwen, opnieuw rectavit, ijzer enzoverder; de verschillende ijzerdelen kriskras door elkaar! Opgelot, de lading mag niet buiten de wanden steken (dit zijn voorschriften bij de GROTE Spoorwegen!) Men kan natuurlijk het ijzer ook los laden, doch met mijn systeem hebt ge telkens het voordeel dat de wagen onmiddellijk kan gelost worden, zonder hen te moeten omkeren of iets dergelijks. Het is wel verstaan dat eenmaal alles goed vastzit, het ijzer nog zijn roestkleuren moet krijgen (ik veronderstel toch dat onze "afvalkist" niet onder het roest zit). Een beetje verdunde rood-bruine verf er op en onze lading is af.

5.- Laden van zware stukken (wegkranen-wegwalsen-bulldozers)

Den eerste punt: dergelijke ladingen in het midden van de wagen plaatsen, denk aan de asbelasting, dit natuurlijk naar om de werkelijkheid te benaderen, want op onze spoorweg zou een verkeerde lading geen gevolgen hebben ...

Voor deze ladingen nemen we rongenwagens, het is niet nodig dat de rongen erop blijven, in de meeste gevallen worden de rongen afgenomen. We zullen het voorbeeld van een wegkraan nemen, we plakken eerst de kraan vast op een stukje karton (afmetingen: iets kleiner dan de laadoppervlakte van de wagen). Aan alle zijden van de kraan plakken we nu stukjes hout (deze zijn in verschillende maten in de handel te verkrijgen) doch een lucifertje in de passende houtkleur geschilderd doet het ook even goed. Aan de vier hoeken van de kraan maken we nu een gevlochten ijzerdraad vast (dus twee fijne draadjes ineengedraaid en laten deze doorlopen tot aan de rand van de wagen; we bevestigen deze draadjes dan met een klein tikje lijn.

U kunt ook zonder stukje karton werken en dus de kraan op de bodem van de wagen zonder meer plaatsen, doch dan moet u er wel voor zorgen dat de stouwing, dus de balkjes en de ijzerdraadjes hun functie naar behoren uitvoeren, dus zoals in de werkelijkheid!

wordt vervolgd - R. Balot.

De JUISTE antwoorden op onze vierde prijskamp over de Beroemde Treinen zijn de volgende:

- op vraag 1: van Londen naar Edinburgh
- op vraag 2: van Londen naar Parijs
- op vraag 3: van Parijs naar Wenen
- op vraag 4: van Parijs naar Nice
- op vraag 5: van Parijs over Napels naar Sicilië
- op vraag 6: van Parijs naar Istanboel
- op vraag 7: van Parijs naar Stockholm
- op vraag 8: van Hoek van Holland naar Bazel
- op vraag 9: van Berlin naar Moskou
- op vraag 10: van Parijs naar Luxemburg

S.

Is dit volautomaatich ... of niet?
=====

De zeshonderd kilometer hoofdlijn tussen Londen en Edinburgh zijn nu voorzien van automatische waarschuwingssystemen. De machinist die door rood licht rijdt, krijgt een zicht- en hoorbaar sein in de cabine. Als hij dan nog niet reageert, slaan de remmen na drie seconden automatisch aan

=====
 Het is een normaal verschijnsel dat wij als modelspoorweghobby-
 isten uitkijken naar Belgische modellen. Door het feit dat er
 geen enkele Belgische modelspoorfabrikant bestaat, worden wij
 overstelpt met buitenlandse modellen, merendeels van Duitse,
 Italiaanse en Franse oorsprong. Nochtans, de laatste jaren
 zijn er enkele fabrikanten die het gewaagd hebben een Belgisch
 model op de markt te brengen. Tot voor enkele jaren was er van
 Belgische locs, rijtuigen en goederenwagens weinig of niets te
 bespeuren en het was in 1961 dat Fleischmann voor de dag kwam met
 het dieselloctype 202. De eerste Belgische loc in HO was geboren.
 Het jaar daarop volgde de Belgische versie van de V 60 (type 260)
 eveneens door Fleischmann. Naderhand zijn Maëlin, Lima en Piko
 ook enkele modellen gaan produceren, zodat men nu, zij het dan
 nog in beperkte mate, de H.O.B.S. kan nabootsen. Daarom wil ik
 hier voor de leden een overzicht brengen van Belgische HO model-
 len die in de handel zijn:

Lokomotieven:

Stoomlocs:	type 81 - PIKO (5/6315)	0-8-0 of D goederenloc
	- F1 (1351F)	0-8-0 of D goederenloc
	type 93 - BRUSKA (359/834)	2-6-0 of 1C tenderloc voor gemengde diensten
Diesellocs:	type 260 - F1 (1579F)	C rangeerloca
	- Mä (3069)	C rangeerloca
	type 204 - F1 (1385)	Co-Co baanloc
	- Mä (3066)	Co-Co baanloc
	- PIKO (5/6001)	Co-Co baanloc
Ellocs:	type 125 - LIMA (8025)	Bo-Bo loc
	type 150 - LIMA (8027)	Bo-Bo driestroomloc

Hettype 81 van Piko is natuurgestrouw, terwijl deze van F1 naar
 de Duitse Br 55 benadert. Beter ware de F1-loc in donkergroen
 te schilderen. De lange schoorsteen moet niet ingekort worden,
 daar sommige Clers met dergelijke schoorsteen hebben gereden.

Eertijds maakte Fl de dieselloco type 202, maar men is nadien, naar het MÄ-voorbeeld, overgeschakeld op het type 204. Zie het gevleugeld wiel op de beide kopwanden die zoals in het grootbedrijf alleen op de loctypes 204 werden geschilderd.

Belgische persontijtuigen:

=====

- 1) vierassis rijtuig 1ste klas 1-2 (internationaal verkeer)
Fleischmann (1520)
- 2) " " 2de klas 1-2 (internationaal verkeer)
Fleischmann (1521)
- 3) " " 2de klas 1-3 (internationaal verkeer)
Märklin (4069)
- 4) " " 1ste/2de klas 1-3 (internationaal verkeer)
Joueff (461)
- 5) " " 1ste/2de klas (binnenlands verkeer) M-2
Lina (9108)
- 6) " " Bag./2de klas M-2 (binnenlands verkeer)
Lina (9308)

Janner is, dat LINA het volledige 2de klas rijtuig M-2 niet heeft uitgebracht.

Belgische goederenwagens:

=====

- 1) gesloten wagen, plat dak Piko (5/123-04) groen of bruin
- 2) gesloten wagen, rond dak Piko (5/127-04) groen of bruin
- 3) open wagen Piko (5/139-04) groen of bruin
- 4) ketelwagen, Shell Chemicals Piko (5/6403-04) grijs/zwart
- 5) open wagen Märklin (4638) grijs
- 6) stortwagen Märklin (4656) bruin
- 7) open wagen Fleischmann (1457S) groen
- 8) bierwagen Brasseries Artios Liliput (221AB) wit

De open en gesloten goederenwagens van Piko zijn naar keuze in de groene of bruine uitvoering verkrijgbaar. Voor de liefhebbers van de romantiek zijn de groene wagens een tiktje old-timerachtig en brengen afwisseling in de huidige eentonige bruine Europawagens. Van de MÄ-wagens weten wij dat ze niet de gepaste kleuren hebben gekregen, de grijze open wagen zou in het bruin geschilderd moeten zijn en de bruine stortwagens in het grijs. Onze voorzitter, de heer Balot, heeft een s naar de MÄ-fabriek geschreven over die

kleurverwisseling, maar kreeg geen passend antwoord. Ook de open wagen van Fleischmann, die normaal bruin zou moeten zijn, kreeg een groen kleedje.

Dit is dan ook alles inzake Belgische modellen, maar voor de liefhebbers, die goed kunnen knutselen en schilderen, zijn er wel enkele buitenlandse modellen, die met wijzigingen en herschilderen, tot een Belgisch type kunnen omgevormd worden.

Voorbeelden:

- 1) Pruisische P8 van Liliput (102A) omvormen tot type 64
(schoorsteen inkorten en derde dop op ketel verwijderen)
- 2) de 1E stoomloc Br42 van Trix (2215) omvormen tot type 26
- 3) de 1E stoomloc Br 50 van Piko (5/1801a) tot type 25
de Br50 van Fleischmann kan men ook gebruiken, maar dan moet de kabinet tender de plaats ruimen voor de gewone tender
- 4) de 1C tenderloc Br74 van Märklin (3015) tot type 96
- 5) de 1D1 tenderloc Br93 van Heinzl (300) tot type 97

Kijkt men niet zo nauw, dan hebben wij nog het volgende:

- 6) de 0-6-0 Class 3f stoomloc van Triang (2251) tot type 41
- 7) de 0-6-0 Baldwin tenderloc van Tenshodo (128) tot type 58

De loc moet natuurlijk een donkergroene laag verf krijgen, de wielen zwart alsook de rookkast en dat machinistenhuis, bufferbalk rood en tot slot de moeilijkste karwei: gele cijfers en opschriften aubrengen.

Als men de uitrijkkap verwijdert van de rangeerdieselloc V36 van Trix (2261-2461), dan lijkt hij wat op de C-rangeerdieseltypes 250, 252 en 253 van de N.H.B.S.

Ook de Oostenrijse 2-loc 1141 van Märklin (3036) en Hano (8336) schijnt een beetje familie te zijn met de Belgische type 101. Tot slot het Nederlandse elektrisch tweedelig treinstel ELD2 van Trix (2283-2284-2303-2305), beter bekend onder de naam Hondenneus, kan men donkerblauw schilderen met gele streep en men bekent het Beneluxtreinstel. De N.H.B.S. bezit vier dergelijke treinstellen.

Verder wil ik de aandacht vestigen op sommige rijtuigen die in België hebben gereden o.m. de Duitse drie-assige coupérijtuigen (Märklin 4004) en de vier-assige versie ervan (Liliput 290). Ook het bekende Duitse standaard personenrijtuig met open en gesloten balkon (Märklin 4002 en verder Fleischmann, Trix, Liliput enz...) heeft bij de N.H.B.S. gereden. Voor de konst van de bekende railbussen, reden tenderloes van het type 16 de omni bustreinen met twee dergelijke rijtuigen gesloten balkons. De Franse vierassige rijtuigen van Hornby-Acho (7360 - 1ste klas, 7351 - 2de klas) gelijken veel op de N.H.B.S. serie M-1 voor binnenverkeer. Dan nog de T.F.E. rijtuigen van de Parijs-Brussel-Amsterdam lijn (Lina 1023 en Joueff 864-865).

Wat de goederenwagens betreft zijn er verschillende buitenlandse types die de N.H.B.S. ook in gebruik heeft, b.v.: de zogenaamde Europwagens. Men overzicht van al deze types zou te ver leiden, wel wil ik hier de nadruk leggen op speciale goederenwagentypes b.v.: de twee- en vierassige zelflossers voor stortgoederen, autotransport en landkistenwagens van diverse Duitse merken. Men zou dus Belgische kantelens moeten op aanbrengen, wat niet eenvoudig is.

Zoals men ziet, kan men met de enkele Belgische modellen, samen met het in ons land rijdend buitenlands materieel, toch een stuk miniatuur N.H.B.S.-bedrijf nabootsen. Laat ons hopen dat de fabrikanten het hierbij niet zullen laten en ons af en toe verrassen met een nieuw model. Wat denkt U b.v. van de stoomloco-types 1, 7, 10, 16, en 29 of de dieselloes 200, 210, 212 of de B-loes 101 en 125 in H.O.? Werkelijk zij zouden geen mal figuur slaan op onze HO banen. Men droom wie weet!

Gentil Deconinck.

INDIEN ER LEDEN ZIJN DIE SOMS HOG ANDERE VOORBEELDEN KUNNEN
HUN WETENSCHAP INTERESSEERT ONS OOK

Het dank.

Wist U

- dat de luchtmetro van Wuppertal (D) 13 km 300 lang is, en een eigen station heeft in de diorentuin van bovengenoemde stad
- dat in het jaar 1900, wanneer te Keulen (D) de eerste plardentran zijn intrede deed er 345 rijtuigen en 834 paarden beschikbaar waren
- dat de eerste containertrein, zonder hulp van een schip, 39 dagen nodig had om het vervoer tussen Bâle (Zw) en Yokohama (Ja) te verzekeren langs de Transsiberische spoorweg
- dat 250.000.000 "volstaan om 700 spoorwegwagens te maken; maar dan allemaal in Oostenrijk (nie)
- dat in de 36 nieuwe Zwitserse restauratie-rijtuigen, alle elektrische installaties kunnen werken op de vijf stroomsystemen toegelaten op het internationaal verkeer
- dat de recetten op de Iraanse spoorwegen die nog geen 5.500 km lang is, in het jaar 1966 de ronde som van 4 miljard 737 miljoen rials bedroeg, dat is in Belgische franken 315 miljard
- dat op één ferry-boottrein tussen Statford (Londen) en Paris-La-Chapelle een gewicht bereikt was van 410 ton, verdeeld op 14 spoorwegwagens elk geladen met 5 containers
- dat de S.N.C.F. een eerste reeks van 10 "turbo-treins" bestelt heeft, elk van vier eenheden; dat elke turbo 192 zitplaatsen zal tellen, met in een van de aanhangwagens een restauratie afdeling, voorzien voor 14 hongerige wagen
- dat Spanje, het toeristenland bij uitstek, zich de volgende locomotieven en wagens heeft aangeschaft: 2 elektrische locomotieven, 3 elektrische autobedrijfs, 15 bijwagens, 110 diesellocomotieven (barn), 10 diesellocomotieven voor rangeerdiensten, 15 dieseltreinen, 61 reinigingswagens, 5 hittesluitwagens, en 2.222 goederwagens; viva non passos!!!!

Verslag over de vergadering van 7 januari 1969.

De eerste vergadering van A.M.S.A.C. gehouden in het jaar 1969 begon met de bewoordingen, "in naam van het bestuur en in mijn persoonlijke naam wens ik al de aanwezige leden een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar". Dit waren de eerste woorden uitgesproken door de voorzitter bij de opening van de vergadering van 7 januari 1969 tegenover de 21 aanwezige leden. De heer voorzitter gaf vervolgens de gulle raad de ingeslagen weg, door de club genomen in het jaar 1968, nog verder voort te zetten in deze goede richting. Moge het jaar 1969, in samenwerking van al de leden, een modeljaar wezen opdat de club gunstig en positief zou mogen evolueren.

Hierop bracht de secretaris de wederkerige wensen over aan de voorzitter, dit in naam van al de leden en in zijn persoonlijke naam, en gaf de verzekering op de steun te mogen rekenen van ieder lid van de club en dat de ingeslagen weg van 1968 zal verder gezet en gewaardeerd worden.

Vervolgens bracht de secretaris verslag uit over de statutaire vergadering gehouden op 3 december 1968.

De heer Vander Stuyf Laurent, schatbewaarder bij de club, bracht dan eerst verslag uit over de stand van de clubkas op 7 januari 1969. De kas vertegenwoordigde de som van 7950,50fr. Hierop werd dan overgeschakeld naar de theoretische zijde van ons programma.

De heer Vander Stuyf bracht ons, met behulp van een primitief instrumenten bordje, de enkelvoudige kringloop bij de gewone verlichting aan het verstand terwijl een ander lid het schema van deze kringloop op het bord vastlegde. Ieder lid luisterde aandachtig en met alle gemak van begrip voor eenieder vatbaar om dan over te schakelen naar de "double allumage", zoals ze bijna in ieder huis aanwezig is bij het in- en uitschakelen van een gangverlichting.

Dit was de eerste basisles om verder over te gaan tot de elektrische kringloop bij onze locomotieven of andere emplacementen.

Ofschoon de in- en uitschakeling van lampjes ons nog vers in het geheugen lag, pakte de heer De Boeve Oscar uit met het gebruik van een 'combinateur' waarvan hij ons later een model zal laten zien. Het gebruik van dit toestel, dat bij de verbinding van de bestraling wel wat aandacht vergt, biedt ons verschillende mogelijkheden. Lesgever gaf ons het schema op het bord bij de overkruising van drie sporen waarbij gewone elektrische wissels en dubbele kruiswissels in voorkwamen.

Verschillende mogelijkheden bij het gebruik van dit toestel (combinateur) op de modelspoorbaan is mogelijk, dit werd ons anaermaal bewezen op het bord.

Een programma volle vergaderingsavond werd dan afgesloten rond 22u.30'.

De eerste vergaderingsavond van het jaar 1969 kende een waardevol succes.

De secretaris.

Verslag over de vergadering van 21 januari 1969.

Niettegenstaande deze vergaderingsavond in feite was voorzien als een werkvergaderingsavond werd het een theoretische, praktische en bestuursvergaderingsavond.

De heer voorzitter gaf ons les bij de samenstelling van een tot het vervoer bestemde kalkwagen, een platte wagen gecreëerd tot het vervoer van een kraan, een kabelwagen en als laatste motief een wagen ingericht tot het vervoer van plaatijzer.

De heer Balot R. bracht ons ter kennis dat met behulp van een grijs lapje stof, een weinig talkpoeder, een ijzerdraad en een blad DECAiry, voor het aanbrengen van de nodige tekst - 'Carrières Meuse - Seilles' -, een fraai wagentje kan worden vervaardigd en met een minimum aan kosten.

De modellen lagen ons voor de hand die de heer Balot had medegebracht en we dus in ogenschouw mochten nemen. Het was bijzonder opvallend op welke manier het gelaten materiaal op regelmatige wijze werd gestut. Verder de mogelijkheid om eventueel het aangebrachte materiaal weg te nemen en de spoorwagen in zijn originele staat op uw spoorbaan terug te laten ronrijden.

Na deze onvoorziene theorie, ons door de voorzitter verstrekt, begaven de leden zich naar de réseaukamer terwijl de bestuursleden konden uitpakken met de eerste bestuursvergadering van dit jaar.

De heer voorzitter, die het eerst aan het woord kwam, drukte de wens uit terug een filmavond in te schakelen rond het tijdstip van 20 maart 1969.

Deze filmavond zou niet meer doorgaan in de kinemazaal van de Universiteit maar wel in ons eigen clublokaal.

De heer Schellynck Fr. bracht ons in kennis dat hij vanwege de heer rector van de Gentse Rijksuniversiteit het bericht had ontvangen dat de club bij iener gebruikname van de 'blauwe zaal', op 28 mei 1968 en 25 november 1968 data waarop de voorstellingen hadden plaats gehad, de som moest betalen van 900fr. vermenigvuldigt maal twee of 1800fr.

Er werd onmiddellijk besloten deze som van 1800fr. te betalen door de clubkas en in de toekomst de filmvoorstellingen te laten doorgaan in ons eigen clublokaal.

De heer Van der Stuyf Laurent bracht het bestuur in kennis dat, met aftrek van deze 1800fr., de som van 6019,50fr. nog in kas was.

De heer Schellynck F. zou de opvoorderingsbrieven, hem gestuurd door het beheer van de Rijksuniversiteit voor het gebruik van deze kinemazaal, bij de volgende vergadering voorleggen.

Vervolgens bracht de heer Haeyen A., ere voorzitter bij de club, ons in kennis dat de heer LEGRAND uit Brussel overleden was.

Dangas deze wijk stuurt A.M.S.A.C. tegenover de familie LEGRAND zijn blijken van medeleven bij het droevig afsterven van de heer LEGRAND. Een genie bij de miniatuur spoorwegen, die al zijn materiaal zelf vervaardigde, is heen gegaan maar blijft ons nog steeds nauw aan het hart liggen.

Onze eerste bestuursvergadering werd besloten rond 22u.10'.
Geen andere voorstellen werden door de bestuursleden ingebracht.

De secretaris.

Verslag over de vergadering van 4.2.1969.

De vergadering van 4 februari 1969 werd voorgezeten door de heer voorzitter Balot R.

Buiten alle verwachtingen in, doch met zeer veel genoegen, konden we bij de aanvang van deze vergadering de aanwezigheid vaststellen van de heer Delie René uit Antwerpen.

De heer Balot R. hete de heer Delie R. van harte welkom aanwezig te zijn op deze vergadering.

De heer Delie R., waarmee we reeds een contact hadden gemaakt bij de voorstelling van dias samen met de heer Brenders Karel, is niet alleenlijk een verwoed spoorweg fotograaf zelfs in Oost Duitsland maar is tevens de verslaggever van de periodieke tijdschriften in de 'Duitse Miniaturbahnen' - 'Moderne Eisenbahn' maar ook nog in andere uitgaven. Hij is ook de schepper van diverse Belgische stoomlocomotieven in de HO schaal.

Velen onder ons hebben reeds enkele pracht exemplaren van deze schepping kunnen bewonderen, waarbij het water ons uit de mondhoeken deed vloeien.

De heer Delie bedacht zijn aanwezigheid door aan de voorzitter enkele pracht foto's te overhandigen dit tot verfraaiing van ons clublokaal.

De heer voorzitter bedankte de heer Delie R. voor dit mooi gebaar dat ook door iedere aanwezige zeer op prijs werd gesteld.

Vervolgens gaf de heer voorzitter lezing van de bedankingsbrief, ons toegezonden door de familie Legrand uit Brussel, dit voor de blijken van medeleven betoond door de club bij het afsterven van de heer Legrand tegenover de weduwe en kinderen.

Hierop gaf de secretaris lezing van de verslagen over de vergaderingen respectievelijk gehouden op 7.1.1969 en 21.1.1969.

De heer Schellynck Fr. gaf hierop aan de voorzitter de twee brieven hem toegezonden door het rectoraat van de Rijks Universiteit waarbij de club werd verzocht de som van 1.800fr. te betalen dit voor de ingebruik name van de 'blauwe zaal'.

Nadat de aanwezigen dus kennis hadden gekregen over de betaling van deze huurgelden, die dus moesten betaald worden door de club voor de huurname van deze zaal, verklaarde de heer Delie dat de club steeds aanspraak kan maken op zijn persoon bij het inrichten van een diasavond. Ook voor deze aanbieding zijn we hem ten zeerste dankbaar.

Vervolgens bracht de heer Vander Stuyf L. verslag uit over de stand van onze clubkas. Op 4.2.1969 bedroeg dit een bedrag van 6550,50fr.

Na de uitspraak van dit duizendtalig bedrag werd het Programma verder gezet door onze lesgever Vander Stuyf L. over de relais.

De relais met zijn open en gesloten contacten.

De secretaris.

Verslag over de vergadering van
18 februari 1969.

De vergadering van 18 februari 1969 werd voorgezeten door onze voorzitter de heer Balot R.

De inleiding van deze vergadering was het bericht dat de heer erevoorzitter Haeyen Albert ter behandeling werd opgenomen in een kliniek te Turnhout.

Van deze gelegenheid maken wij gebruik de heer Haeyen Alb. van harte een spoedig herstel toe te wensen en dat we hem vlug mogen terug zien op de vergaderingen.

Het tweede punt van deze vergadering was de voorlezing van de lofwaardige brief geschreven aan het adres van de heer voorzitter van onze club door de heer Delie R. uit Antwerpen, die de vergadering had bijgewoond op 4 februari 1969.

Buiten enkele punten, die nog te verbeteren zijn, is de heer Delie ten zeerste ingenomen over de manier van vergaderen en de vooruitgang die door hem werd opgemerkt in clubverband bij A.M.S.A.C.

Deze personage, die we niet uit het oog mogen verliezen, wil de club onder alle omstandigheden bijstaan. Zo meldt hij verder in zijn schrijven zijn komst in de club op 18.3.1969 e.k.

Op deze dag zal hij de aanwezige leden technische raadgevingen verstrekken bij de opname van foto's zowel bij stilstaand of beweegbaar spoorwagemateriaal. Ieder lid brengt dus op 18 maart 1969 zijn foto arsenaal naar de club mede.

De maand februari van ieder jaar is voor de spoorwegminiatuur liefhebber de bijzonderste maand van het jaar. Daarom de grote belangstelling van de leden op deze vergadering. Ook hier heeft de heer Delie aan onze club gedacht. Bij zijn jongste bezoek aan de 20^e Internationale Spielwarenfachmesse Nürnberg 1969. Niettegenstaande de weinige vrije tijd waarover de heer Delie R. beschikt, heeft hij toch nog de tijd gevonden de bijzonderste merkwaardigheden op deze tentoonstelling aangeboden, ter kennis te brengen van de club.

De heer voorzitter gaf ons vervolgens lezing van de nieuwigheden op de markt gebracht aan de hand van een lijst opgemaakt door de heer Delie R. Ziehier deze lijst van nieuwigheden.

Rivarossi: Ho - E 444 FS
BB 1100 NS
V 320 DB
GG1 Pennsylvania Railroad
O - V 160 DB
E 444 FS
Personen wagens
Goederen wagens
Frigo wagens

Lima: Ho - R 141 SNCF Groen rayon wielen
ETA 150 DB
Alle personenwagens met binneninrichting
Wagon OTM NMBS / SNCB
N - E 410, BR 66, V 100 DB
SBB Personen en restauratie wagen
Autotransportwagen, Container wagen, Wagon OTM,
Wagon cement en verschillende koelwagens.

Arnold: Personenwagens "Capitole"
Personenwagens NS
Restauratiewagen SBB
Personenwagen DB B 4 Ywe
Pakwagen Pw 28
Flexibel spoor 666 mm.
Lok SBB Re 4/4 2^e serie

Pol: 0 - T 3 & E 69
Goederen wagens, Personenwagen en spoor

Atlas: N - NMBS 260, FS E 444, C 16 Baltimore & Ohio 1D1,
DB BR 10 & V 50
Personenwagens FS/DB/SNCF, Post DB
Bagage, Coach, Bálvedere: Sahta Fe, Penn Central
Southern Pacific
Vele goederen wagens USA en EUROP

Liliput: Ho - P8 versies: OBB, PO Midi 230/715 grijze kleur
Ketelwagen met boagies

Röwa: Ho - T 3 met tender, Container wagen 4 assig, T 3 in de
Pruissische kleuren met de daarbij behorende per-
sonenwagens insgelijks in de Pruisische kleuren
Grue voor het laden van containers

Günter: Ho - V 188 DB

Trix: Ho - E 10¹², E 10³, V 164

Minitrix: Engelse personenwagens, SBB en CFF personenwagens
USA goederen wagens

LGB: Stoomtrammetje en Diesellok, nieuwe personen- en goederen
wagens

Fleischmann: Ho - RE 4/4 2^e serie
Pakwagen SBB/CFF
150 Z SNCF
Container wagen, Flexibel spoor 980 mm.
Twee nieuwe transformators.
N - BR 50 met kabientender
Groot assortiment goederen wagens, spoor

Märklin: Ho - Diesel F 7 EMD/GM
E lok voor rangeerdienst type BA 800
Restauratiewagen SBB, 3 assige ombouwagens DB,
zuur transportwagen, nieuw modelspoor, nieuwe
signalen met platte magneten
1 - BR 80 DB, Diesellok, 3 goederen wagens (open)
sporen en wissels

Pas waren deze nieuwigheden ons ter kennis gebracht of
de heer Smetryns stapte het clublokaal binnen, met een bundel
aan documentatie onder de arm, alsof een raadsman met zijn
gerechtelijk dossier de gerechtzaal binnen trad.

De heer Smetryns die een trouwe bezoeker van deze Spiel-
warenfachmesse Nürnberg is geworden, had een alfabetische
lijst opgesteld en legde ons van A tot Z uit wat er zoal op
deze tentoonstelling van nieuwigheid aan te stippen viel.

De conclusie uit deze twee theses genomen is, dat men bij
de miniatuurspoorwegen zo gemakkelijk het verleden ruilt voor
de toekomst.

Verschillende merken komen op de markt met nieuwe modellen onder de schaal 0 of 1, aan redelijke prijzen, anderen met het minispoor N of een uitbreiding van de bestaande merken.

Voor de liefhebbers van de H0 schaal zijn er weinig nieuwigheden. Voor de leden die nog over geen materiaal beschikken staat er nu een grote keus voor de boeg.

Wij danken de heer Delie R. en de heer Smetryns J. voor hun uitgebrachte commentaar en waren ten zeerste verheugt zo intensief op de hoogte gebracht te worden van deze nieuwigheden.

Verslag over de vergadering van 4.3.1969

De vergadering van 4 maart 1969 werd voorgezeten door de heer voorzitter Balot R.

De heren Haeyen Alb. en De Boeve O. hebben zich laten verontschuldigen deze vergadering niet te kunnen bijwonen ingevolge ziekte.

De heer Balot R. en de heer Vander Stuyf L., die beiden een bezoek hebben gebracht aan de heer Haeyen Alb. in de kliniek te Turnhout, maken ons de groeten over vanwege de erevoorzitter. Zij verklaarden dat hij reeds aan de beterhand is en mogelijks binnenkort zal mogen naar huis komen met de gebiedende opdracht van te rusten. Dus wensen wij nogmaals de heer Haeyen Alb. een spoedig herstel toe.

De heer voorzitter geeft ons hierop de bevestiging dat de heer Delie R., uit Antwerpen, op 18 maart 1969 naar de club komt. De heer Delie R. zal ons de technische raadgevingen verstrekken hoe wij moeten handelen met ons fototoestel bij het maken van foto's bij stilstaande of bewegende treinen. Wij zullen deze technische raadgevingen, verstrekt door de heer Delie R., met de meeste attentie waarderen. Raadgever vraagt dan ook aan de leden die zich zouden interesseren aan deze theorie de reeds opgemaakte foto's en hun fototoestel mede te brengen naar de club.

Wij danken de heer Delie R. nogmaals voor deze hulp en bijstand die hij vertoond tegenover onze club, en hopen nog verder aanspraak te mogen maken op zijn technische raadgevingen en kennis van zaken.

Volgende spreker op deze vergadering was de heer Schellynck Fr. die ons de uitslag kenbaar maakte van zijn uitgeschreven wedstrijd.

Het was in feite een gokvraag waarvan hij zelf de juiste uitslag niet van kende. De uitslag was negatief. Geen enkel lid had de juiste inzending binnengebracht, dus geen prijsuitreiking. De leden moeten de moed niet verliezen want een nieuwe prijsvraag staat reeds op het programma.

Hierop kwam de heer Vander Stuyf L., schatbewaarder bij de club, aan het woord die ons de stand van de clubkas uitbracht.

Op de vergadering van 4 maart 1969 is er 7013,50fr. in kas zei spreker.

De heer Vander Stuyf L. besloot deze vergaderingsavond door zijn theoretische les in zake stroomloop.

Verslag over de filmavond ingericht door
A.M.S.A.C. op 20.3.1969.

Op 20 maart 1969 richtte AMSAC een grootse filmavond in. Op het programma stonden zeven filmen vermeld onder de volgende titels: 'Das Buch vom Reisen' - 'Diesels 67 - 68' - 'Exportstern Hafen Hamburg' - 'Unsichtbare Signale' - 'Cavalerie Légère' - 'Der Vernünftige Weg' en 'Rheinland-Pfalz-Land der 7 Flüsse'.

De eerste film bracht ons aan de hand van reisgids met de Rheingold TEE, in de verschillende grootsteden van West Europa.

De tweede film, van franse makelij, nam ons gezelschap op naar de montage werkplaatsen te Larocheville alwaar de diesels worden samengesteld van het type 67000, de twee assige, en haar zuster type van de reeks 68000 of de drie assigen.

Voor ons leden van de club was dit wel een van de belangrijkste filmen op deze voorstelling.

Vervolgens werden wij bij de derde film terug naar Duitsland gevoerd alwaar wij in de wereldhaven van Hamburg de verzending konden meemaken van stukgoederen en containers.

De film handelend over het onzichtbare signaal was een reproductie over elektrische magneten, van het merk Siemens, in toepassing bij de spoorwegen en het tramverkeer. Een zeer interessante weergave bij het gebruik van magneetspoelen op onze miniatuurspoorwegbaan.

De film over de 'lichte ruitserij' of de 'cavalerie légère' mochten we niet te zien krijgen. Na talloze vruchteloze pogingen vanwege onze opérateur, de heer Schallynck, weigerde deze film op alle mogelijke of onmogelijke manieren te functioneren. Er werd dan maar afgezien deze film verder aan blikken van het publiek te onderwerpen en werd netjes in zijn originele verpakking terug ondergebracht.

Als zesde film werden wij terug in ons hobby domein gebracht. Bij de Duitse kolen- en staalindustrie maakten wij het vervoer mede van cokes, kolen, ijzererts, plaatijzer, vloeibaar staal, het gebruik van transportbanden en silowagens. Kortom het gebruik en de presentatie van alle goederenwagens bij de Duitse Spoorwegen.

Als slot van deze filmvoorstelling kregen we dan een reisfilm te zien opgenomen in het Rheinland of het land der zeven stromen.

Dit is dus een korte samenvatting van deze filmavond ingericht door A.M.S.A.C. op 20 maart 1969.

Met dit alles dient onderstreept te worden dat er op cultureel aspect niets onverlet wordt gelaten om het doel van onze club te bevorderen.

De secretaris.

Verslag over de vergadering van 18.3.1969.

Zoals het op de uitnodigingen was voorzien, kreeg A.M.S.A.C. op 18 maart 1969 een buitengewone vergadering op haar actief.

Niemand minder dan de heer Delie R. uit Antwerpen was gekomen om ons aan te leren hoe wij met onze camera moeten omgaan.

Nadat de heer Delie door de heer voorzitter werd verwelkomt voor zijn aanwezigheid, kon de heer Delie een aanvang nemen met zijn spreekbeurt om nadien over te schakelen op het vertonen van enkele zelf opgenomen dias.

Iets dat wel zeer eigenaardig klonk bij deze voordracht, was, dat de heer Delie wel mocht onderbroken worden tijdens zijn spreekbeurt door de aanwezige leden om eventueel een bijkomende technische raad te vragen inzake fotografie.

Spreker begon als eerste punt met een indeling te maken over het soort fototoestel of camera waarover men beschikt. Vervolgens sprak hij dat er een onderscheid dient gemaakt te worden over de foto die men wenst te nemen, bijvoorbeeld de opnamen bij stilstaande treinen of bij treinen die in beweging zijn. Bij treinen die in beweging zijn mogen nooit foto's gemaakt worden, t.t.z. in een hoek van 90°, recht op het bewegend gedeelte van de trein. De opname moet in een schuine hoek genomen worden en liefst terhoogte van een vooraf bepaald vast punt zoals een boom, een tak, een paaltje of iets dergelijks die het gepaste ogenblik weergeeft waarop de opname kan vastgelegd worden.

De heer Delie legde er de nadruk op dat, voor een feilloze opname van lokomotieven of treinen, stilstaande of in beweging zijnde, er veel afhangt van de omgeving waarbij de foto wordt gemaakt.

Vervolgens sprak de heer Delie over de lenzen die bij het fotograferen worden gebruikt. Of het gaat om een fototoestel met een groothoek of bij het gebruik van een telelens. Bij dit alles moet rekening gehouden worden zodat men geen misvormingen krijgt bij het afdrukken van deze foto's. Verder sprak de heer Delie over de kwaliteit van de filmen die men gebruikt. Na veelvuldige ondervindingen gaf de heer Delie de voorkeur aan de volgende film merken - Ilford - Anox en CNS Agfa.

Nadat de heer Delie ons al deze vakkundige bijzonderheden had opgegeven vertoonde hij ons enkele dias uit zijn repertorium, door hem op de gevoelige plaat gebracht. Voor de aanwezige leden waren al deze opnamen van dias, zowel bij het ochtendkrieken of bij avondschemering, een prachtige presentatie terwijl het persoonlijk idee van de heer Delie er heel anders over oordeelde.

Na deze voorstelling werd aan de heer Delie door de voorzitter van AMSAC een woord van dank uitgesproken niet alleenlijk voor zijn aanwezigheid maar in het bijzonder voor de technische raadgevingen die hij ons verschaftte.

Nadien kon men nog de fototoestellen bewonderen die de heer Delie in gebruik heeft bij de diverse opnamen van stilstaande en in beweging zijnde treinen.

Langs deze weg danken wij nogmaals de heer Delie voor zijn aanwezigheid en zijn technische raadgevingen die hij ons verleende op de vergadering van 18 maart 1969.