

Boekje 3. (1969)

Verslag over de vergadering van 3 juni 1969.

=====

De opkomst van de leden op de vergadering van 3 juni 1969 was gering te noemen. De heer voorzitter Balot R. had zich laten verontschuldigen deze vergadering niet te kunnen voorzitten om reden dat hij weerhouden was ingevolge dienstbelemmering. De heer erevoorzitter Hayen A. moest eveneens verstek maken omdat hij nog niet geheel hersteld is van het medisch ingrijpen dat hij onderging. Ook de heer ondervoorzitter bij de club was afwezig, namelijk de heer De Boeve oscar die opgenomen werd in het Academisch Ziekenhuis.

Ingevolge al deze redenen werd de vergadering dan voorgezeten door de secretaris D'hoolaege André. Hij opende deze vergadering met het verslag voor te lezen over de bestuursvergadering die werd gehouden ten huize van de heer Hayen A., erevoorzitter bij de club, vergadering gehouden op 22 mei 1969 met de schildingen die werden getroffen in het vooruitzicht van de uitstap naar Brezée. Pas waren deze schildingen ter kennis gebracht aan de aanwezige leden, of wij werden verpast op een reeks van dias opgenomen door de heer Vanderstuyf L. te Brezée. Dus konden wij ons nog als het idee vormen over de belangrijkheid van een bezoek in te leggen aan de T.T.A. te Brezée. Deze vergaderingsavond werd dan besloten met een uitgebreide commentaar van de heren Vanderstuyf en zonen, over hun diverse bezoeken aan het museum te Schepdaal en aan de T.T.A. te Brezée. Wij rekenen op een talrijke opkomst van de leden om de reisnode te maken naar Brezée op 24 augustus 1969.

De secretaris.

Copy van een brief gericht aan onze Erevoorzitter, de heer Hayen A., door Amutra - T.T.A. =====

=====

AMUTRA - T.T.A. a.s.b.l.

ALg/69/7

Section de Liège  
59, Quai des Carnes  
JEMEPPE (Liège)

Liège, le 26 mai 1969.

Monsieur,

La section liégeoise vient d'éditer une brochure destinée à la promotion du T.T.A. En effet, de nombreux voyageurs de la ligne

du tramway touristique de l'Aisne se demandent souvent comment il fonctionne et ne comprennent pas toujours qu'il est exploité et entretenu par des membres bénévoles.

Réalisée par quelques membres liégeois, cette brochure fait le point. Elle comprend les chapitres suivants:

- Préface de Monsieur Arsène Soreil, professeur émérite à l'Université de Liège.
- Introduction
- 1. Genèse du T.T.A.
- 2. Historique de la ligne Melreux-Comblain
- 3. Situation de la ligne en 1965, au moment de la reprise
- 4. Les premières années d'exploitation: 1966-1967
- 5. L'année 1968.
- 6. La transition 1968-1969.
- 7. La situation au début de l'année 1969 avant la reprise de l'exploitation
- 8. Soutien au T.T.A.
- 9. Caractéristique de quelques véhicules du T.T.A.
- 10. Inventaire du matériel roulant
- Perspectives d'avenir.
- Tourisme en Ourthe et Aisne.

Cette brochure est composée de 44 pages du format 135 x 210 mm, elle est illustrée de 10 photos et d'une carte. Couverture en 2 couleurs.

Elle est mise en vente au prix de 20 (vingt) francs.

Nous espérons que tous nos membres lui réserveront bon accueil.

Ils peuvent l'obtenir en virant le somme de 25F (20 + 5F pour frais d'envoi) au C.C.P. 7376.37 de J.H. Renard, 59 Quai des Carnes, à Joneppe (Liège). - Délai d'envoi: 3 semaines.

Nous leur suggérons de la présenter à leurs amis et connaissances, afin de leur faire découvrir le T.T.A.

Le délégué à Liège.

Ziedaar de brief gericht aan onze voorzitter, maar wie van onze leden heeft dan ook geen belang voor deze brochure. Ze loont de moeite en och 25F ....

Verslag over de vergadering van 17-6-1969. =====  
=====

De vergadering van 17-6-69 werd voorgezeten door onze voorzitter de heer Balot R. Het eerste punt dat in behandeling werd genomen was natuurlijk de reis naar Erezée. Ingevolge de briefwisseling die hij in ontvangst had gekregen, vanwege de S.F.C.V., werd de eerste reiswijzer die op het programma werd gezet, aangenomen. Wij raden de leden aan van deze gelegenheid gebruik te maken een blik te werpen op het zo graag geziene stoontram-pje en een aanvang te nemen met de inschrijvingen tot deze reis. Kostprijs 200,-F per persoon. De verdere voorwaarden en deel te nemen aan deze reis, werden reeds weergegeven op de uitnodigingsnota, gezonden aan ieder lid van de club, in datum van 1juli 1969.

De heer Voorzitter vervolgde zijn sprektbeurt met de leden ter kennis te brengen dat er een bijzondere brochure werd uitgegeven door ANUTRA, sectie Liège (LUIK - LUTTICH), bestaande uit 44 bladzijden, 10 foto's en een kaart over de tramwegen. Deze brochure kan bekomen worden door de som van 25,-F te storten op postcheekrekening nr 73.76.37 van de heer J.H. Renard, Quai des Carnes, 59 te Jeneffe bij LUIK. De leveringstermijn neemt ongeveer drie weken in beslag.

De heer Vanderstuyf L., schatbewaarder bij de club, bracht ons ter kennis dat de stand van de clubkas momenteel 6.450,-F bedraagt. De heer De Poureg E., commissaris bij de club, liet ons weten dat zijn adres werd gewijzigd. Hij is thans woonachtig: Krijgsgasthuisstraat 129 te Gent.

We gaan nu verder kijken naar de dias ons vertoond door de leden DE SUIET RAMON en DE MEYER FERDINAND, handelend over de Zwitsersche en Amerikaanse spoorwegen.

De secretaris.

oooooooooooooooooooo

MET DANK ZULLEN ARTIKELS AANVAARD WORDEN TOT PUBLIKATIE  
IN ONS TIJDSCHRIFT !!!!!

oooooooooooooooooooo  
oooooooooooooooooooo

Verslag over de vergadering van 1 juli 1969.

=====

Buiten zijn wil in nocht de heer voorzitter verstek maken aanwezig te zijn op deze vergadering ingevolge dienstbelemmering. Deze vergadering werd dan ook voortgezet door de secretaris D'hoolaeghe André.

De heer Schellynck F. werd eveneens weerhouden, ook in dienst verband; beide bestuursleden brachten hiervoor hun excuus uit.

Verder hebben wij vernomen dat de heer De Boeve O. het Academisch Ziekenhuis heeft mogen verlaten. Momenteel verblijft hij te Maastricht alwaar hij zijn herstel verlof doorbrengt. Wij wensen hem verder een evoluerend herstel toe.

Zoals het op de uitnodiging was vermeld werd het een diasvoorstelings-vergadering-avond; dia's vertoond door onze leden De Smet R. en De Meyer F.

Na voorlezing van het verslag over de voorgaande vergadering door de secretaris, werden de eerste dia's ons vertoond door de heer De Smet Ramon, handelend over de Amerikaanse spoorwegen zijn lokomotieven en signalisatie; spreker gaf ons hierover de nodige commentaar.

Verschillende types van loc's kregen we te aanschouwen, gaande van diesel- naar elektrische en ..... zelfs stoomlokomotieven. Het valt hierbij aan te stippen dat het Amerikaans spoorwegnet uit verschillende privaatschappijen bestaan die gemeenschappelijk en onderling gebruik maken van de sporen en nu eens rechts en dan eens links gaan rijden; haaks elkander kruisen; boven of onder een ander spoorwegnet de plaats innemen van hun eigen exploitatienet. Ook heeft ieder spoorwegmaatschappij zijn afzonderlijke signalisatie. Ontegensprekelijk was het wel te zien dat bij een en dezelfde maatschappij, verschillende kleuren worden aangewend bij de beschildering van hun lokomotieven.

Opvallend was het ook wel, bij het vertonen van deze dia's, te kunnen vaststellen dat de dwarsliggers een onregelmatige lengte hebben en dat de spoorstaven veel korter zijn als deze bij ons in gebruik. De verbindingen van deze spoorstaven liggen geschrinkt tegenover elkaar, op kortere afstanden zodat bij de gebr uikname van een reizigerstrein het verveldn gevoel en lawaai van deze verbindingen op het voorplan komt te staan in tegenstelling met de Belgische Spoorwegen om lange spoorstaven te gebruiken, teneinde deze twee hinderpalen te verhinderen en de reizigers het zo aangenaam mogelijk te maken.

Na de reeks lokomotieven te hebben a nschouwd, kregen we een tweede reeks dia's te zien over de signalisatie in gebruik bij verschillende spoorwegmaatschappijen. Bij sommige taferelen was het werkelijk moeilijk te bepalen, aan de stand van het signaal, of het nu open of gesloten stond .... en zeggen dat deze sporen door de verschillende maatschappijen worden bereden .... dus moet ieder machinist op de hoogte zijn van de verschillende types en standen van de signalen in gebruik bij de verschillende maatschappijen.

Na het vertoon van zijn dia's, mocht de heer De Smet Ramon een verdiende ovatie in ontvangst nemen.

Hierop was het de beurt aan de heer De Meyer Fernand, die ons zijn dia's liet zien, gemaakt tijdens zijn vakantie en verblijf in Zwitserland en Nederland.

Het begon met een reeks mooie opnamen tijdens zijn bezoek aan het Spoorwegmuseum te Luzern-Zwitserland. Volgens spreker is de mogelijkheid niet uitgesloten ook een bezoek te brengen aan het auto- en vliegtuigmuseum, wij delen graag zijn mening, naar voor ons lijkt het spoorwegmuseum het meest interessante.

Aan de hand van deze dia's en de commentaar van spreker, kan men in dit spoorwegmuseum een miniatuurspoorwegbaan bewonderen die de spoorbaan van de Gotthard evenaard. Verder kregen we nog enkel "old-timers" lokomotieven en reizigerswagens, ingericht als restaurant in ogenschouw te nemen.

Van deze zuid-oostenlijke richting leidde spreker ons naar het noorden alwaar we strecht kwamen bij onze Noordenburenn bij Den Haag in het miniatuurstadje 'Madurodam'.

Niet alleenlijk het aangelegde vliegveld, de haven met zijn houtdok, het vredespaleis met zijn fraaie koetsen; maar natuurlijk werd ons het station met zijn daarbij behorende treinen vertoond.

Ook hier mocht spreker, De Meyer Fernand, na het vertonen van zijn mooie dia's, een verdiende ovatie in ontvangst nemen.

Als derde en laatste programator bracht de heer Vanderstuyf L. ons naar zegen land en nader bepaald naar de westkust, alwaar we te Zeebrugge het containertransport te zien kregen. De twee verschillende types van containerbruggen, in gebruik te Zeebrugge bij het laden of lossen van de containerboot werden ons vertoond, als ook de samenstellingen van treinen en de afvoer van de Ferry's.

Niettegenstaande de enkele dia's die we te zien kregen van de schatbewaarder, feitelijk als verassing bedoeld, mogen we zeggen dat deze opnamen prachtig waren.

Ook bleef het applaus niet achterwege aan het adres van de Heer Vanderstuyf Laurent.

Dit betekende dan ook het einde van onze dia-avond die een waar succes mag genoemd worden.

Wel wil ik U nog enkele details weergeven over het miniatuurstadje "MADURODAM" bij Den Haag. Alles is er weergegeven op schaal 1:25. Bij avondschemering zijn de treinen die het landschap doorkruisen verlicht; de vuurtoren werpt zijn draaiend schijnsel in het rond en de lichtkrant toont U het laatste nieuws. Madurodam omvat een drie km wandel boulevard en wordt druk bezocht door blinde bezoekers. Buiten de normale bezoeken mogen de blinden de objecten aanraken en kunnen zich op deze manier een idee vormen hoe het Vredespaleis er "uitziet" en welke vorm een trein heeft. Waarom zouden wij dan zienderogen geen voorstel doen, toekomende jaar misschien, een bezoek te brengen. Dit miniatuurstadje is gemakkelijk te bereiken per spoor tot Den Haag, en dan verder vanaf het station met de tram der lijn 9 of de bus der lijn K tot Madurodam.

Daar spreken we wel nog eens over, toekomend jaar misschien.

De secretaris.

Hoe bevelen wij onze treinen ?

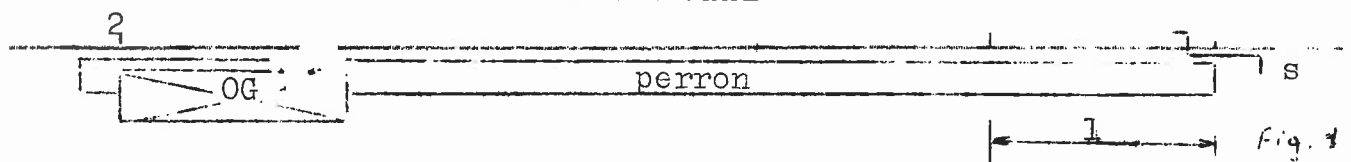
Enkele der vele mogelijkheden ...

STOPPEN VAN TREINEN OP EEN VOORAF BEPAALDE PLAATS  
( afhankelijk van treinlengte )

=====

INLEIDENDE BESPREKINGEN :

Het komt meestal voor, dat bv in een station, de treinen steeds stoppen aan het uitritsein bestemd voor hun te volgen richting. Is het een lange trein, dan stellen er zich geen problemen, maar is het een korte trein (bv een railbus) dan kan het voorkomen dat hij stopt op het einde van het perron, dus veraf van het stationsgebouw wanneer de ligging hiervan in het midden is of assymetrisch t.o.v. kaai-lengte.

I n p l a n t i n g ( l i g g i n g ) :

Beschouwd men Fig. 1, waarbij ten titel van inlichting volgende gegevens gekend zijn :

- perronlengte : 200 cm
- lengte O.G. : 40 cm
- afstand "l" : 40 cm (normale stopsectie)
- punt "2" : gewenste plaats laatste wagon trein
- treinlengte : lange trein : 170 cm  
normale trein : 130 cm  
korte trein : 30 cm

Men wenst dus dat in punt "2" de laatste wagon staat en dit onafhankelijk van de treinlengte.

M o g e l i j k e o p l o s s i n g e n :

Men kan drie mogelijkheden vooraf stellen, deze zijn :

- manueel ;
- automatisch : mits bijkomende relaisschakeling ;
- automatisch : mits op bestaande seinrelais enkele contacten meer.

De verder volgende oplossingen steunen op het derde principe, nL één of twee (soms meer) contacten bijvoegen.

UITVOERINGSVOORWAARDEN :d r i e - r a i l s y s t e e m :

Willekeurig welk het gebruikt materieel is, stellen er zich maar twee voorwaarden :

- looprails "moeten" geïsoleerd zijn ;
- alle assen "niet" geïsoleerd.

Zelfde schikkingen wanneer middenrail door luchtleiding vervangen is.

Uitvoering :

- een gesloten contact bijvoegen op seinrelais ;
- bedrading aanpassen ( een verbinding) ;
- nodige onderbrekingen voorzien.

t w e e - r a i l s y s t e e m :

hierbij moet men selectief te werk gaan, nl het rollend materieel en de sporen, welke moten bevolen worden, moeten voldoen aan volgende eisen :

## 1° Aanpassing rollend materieel (gemotoriseerd) :

- contactpunten per spoor op 2 plaatsen, waarbij de onderlinge afstand minimum 40 mm moet bedragen ;
- er mag, op geen enkele wijze, een elektrische verbinding bestaan tussen deze twee assen, en alle andere assen, welke zelfde polariteit dragen ;

## 2° de lengte van de te bevelen trein moet vooraf bepaald zijn, en mag niet gewijzigd worden ;

## 3° de onderbrekingen in de sporen, moeten op een voorafbepaalde plaats en op vaste onderlinge afstand (zie hoger) per treintype vastgelegd worden ;

## 4° voedingsspanning moet aangepast worden bij wijze dat de stopafstand maximum 20 mm bedraagt.

PRAKTISCHE UITVOERING :

De hier volgende schema's zijn enkel bestemd als richtlijn, vermits hierin geen rekening werd gehouden met de exploitatie van beveiliging alsook met de bestaande bedrading.

## D R I E - R A I L S Y S T E E M



fig. 2

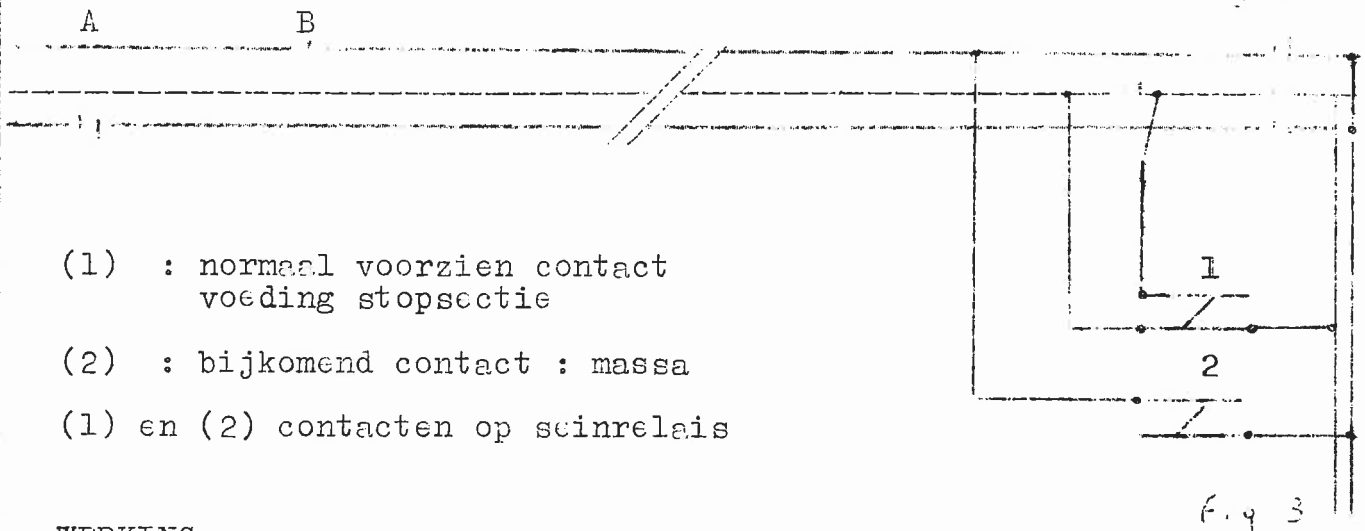


fig. 3

WERKING :

indien sein veilig, dan is er geen enkele elektrische keten onderbroken, dus trein kan doorrijden.

indien sein onveilig, dan is tractiestroom in de stopsectie onderbroken en staat buitenrail zonder massa, dus trein moet stoppen.

Zolang er tussen de punten A en B er zich niet geïsoleerde assen bevinden, dan worden de beide buitenrails voorzien van massa, dus motor wordt normaal gevoed (buitenrail voor B - as - geïsoleerde buitenrail - motor)

Indien laatste as voorbij punt B gekomen is, dan is de massa onderbroken, waardoor trein stopt.

Sein komt op veilig, massa via relaiscontact, dus motor gevoed.

Dus op iedere plaats, tussen B en stopsectie, kan de motor stroomloos gesteld worden, wanneer er geen elektrische verbinding bestaat voor het punt A en de geïsoleerde buitenrail welke enkel zijn massa-voeding krijgt via de assen.



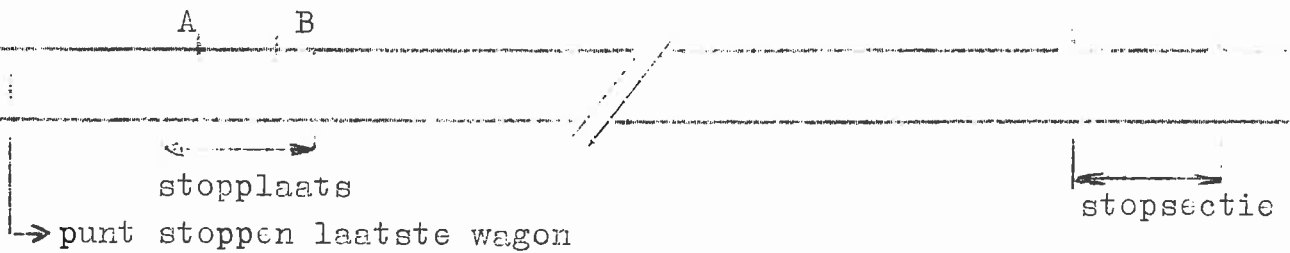
T W E E - R A I L S Y S T E E M

Fig. 4

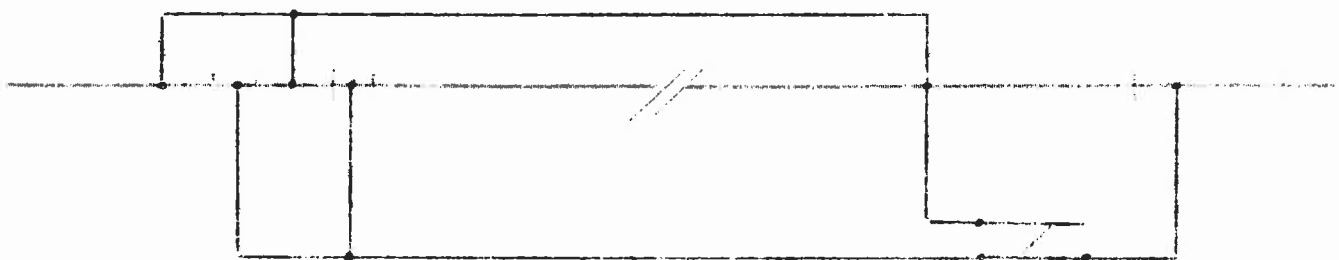
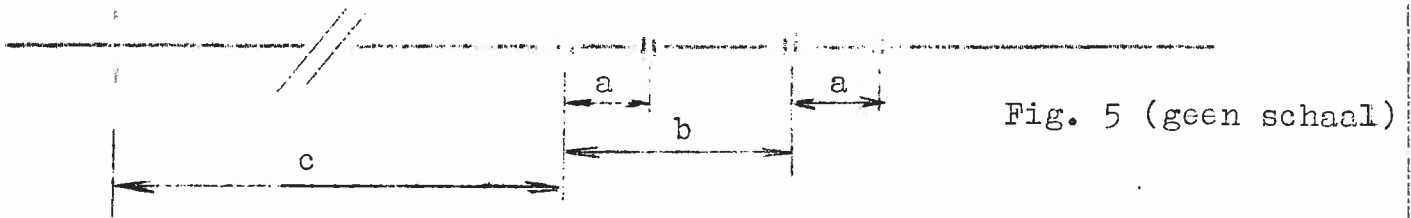


Fig. 6

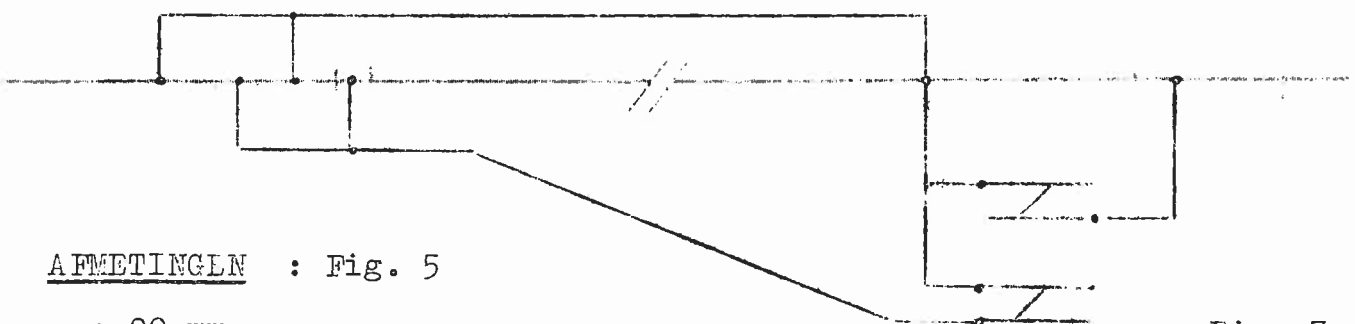


Fig. 7

AFMETINGEN : Fig. 5

a : 20 mm

b : asafstand (twee assen - voeding)

c : lengte trein

Fig. 7 is een verbeterde versie van de principiële schakeling (Fig.6)

WERKING :

Sein veilig, geen onderbreking in de stroomkcten, dus trein rijdt door.

Sein onveilig, A en B stroomloos, indien asafstand aangepast, dan valt motor stroomloos, daardoor stoppen (snelheid, dus voedingsspanning moet zodanig zijn dat remafstand max 20 mm bedraagt).

Verslag over de vergadering van 15-7-1969.

=====

De vergadering werd voorgezeten door de heer voorzitter Balot R. Deze avond werd bijzonder gekenmerkt door de massale verkoop die plaats had van tweedehandsvoorwerpen in het kader van miniatuur.

Leden van de club konden er hun gading vinden en deden dan ook hun oogst op naar believen.

Gans deze avond werd dan ook ingenomen door deze massale verkoping.

Terloops kunnen we ook nog aanhalen dat de heer De Boeve Oscar terug werd opgenomen in het Academisch Ziekenhuis te Gent. Hij verblijft er namelijk in kamer 513 op de vijfde verdieping. Op 31 juli brachten we hem een bezoek en konden vaststellen dat hij nu toch eindelijk aan de beterhand is. Wij wensen de heer De Boeve Oscar een spoedig herstel toe.

Deze vergaderingsavond werd dan besloten met een défilé, waarbij verscheidene leden zwaarbeladen naar huis trokken.

De secretaris.

Verslag over de vergadering van 5-8-1969.

=====

De vergadering van 5 augustus werd voorgezeten door de voorzitter van de club de heer Balot Roland.

Als eerste punt, die in behandeling werd genomen, was de verdere verkoop van de resterende voorwerpen van de verkoop van 17 juli.

De voorzitter moest noodgedwongen het vergaderlokaal verlaten en zich naar zijn werk te begeven, doch de avond werd verder afgevoerd onder het leiderschap van de secretaris, welke eerst de verslagen voorlas over de vergaderingen van 3 juli en 17 juli.

Diezelfde avond werden nog verscheidene inschrijvingen geboekt van leden die de uitstap naar Han-sur-Lesse en Trezée wensten mede te maken.

Om de rustige sfeer van deze vergadering een andere wending te brengen, kregen we de commentaar van twee aanwezige leden, bij het gebruik van dioden; naderbepaald over het warnte proces dat zij ondergaan, over de goedkope en duurzame, over de commerciële en niet commerciële, kortom een nuttige woordenwisseling die ons uit de gevolgtrekking van het gesprek liet doorscheneren hoe wij in toepassing van onze miniatuur-spoorwegbaan de dioden dienden te gebruiken.

Zoals U vandaag hebt opgemerkt, bij het betreden van het lokaal, werden er nieuwe tafels en stoelen in ondergebracht. Houdt dit materiaal in oer, want wij zijn en blijven steeds buitenstaanders van N.H.B.S. en mogen dank zij tussenkomst van onze voorzitter, dit vergaderlokaal gratis in gebruik nemen. Om deze redenen is er dan ook een wederzijds begrip van ons vereist, door het lokaal rein te houden en de tafels en stoelen niet te beschadigen. Wij rekenen dus op eenieder's begrip, zodat we nog lang gebruik mogen maken van dit lokaal.

Om dit verslag te besluiten, spreken we af op 24 augustus om 7u45' op de Koornmarkt, aan de Sarna om de reis te ondernemen onder het motto "MET N.H.S.A.C. NAAR HAN-SUR-LESSE EN TREZÉE".

De secretaris.

Verslag over de reis per autocar met AMSAC  
naar Han sur Lesse en Erezée.

-----

Zondag 24 augustus 1969 was de datum die door AMSAC werd uitgeschreven om met de leden een uitstap te ondernemen naar Han sur Lesse en Erezée.

Nadat we reeds verscheidene weken, van de maand augustus, in een tropisch klimaat hadden geleefd was dit niet meer het geval op 24 augustus 1969, de dag van deze uitstap.

Sedert verscheidene dagen hadden wij reeds kennis kunnen maken met onweders en de daarbij behorende regenvlagen. Ook op deze uitgestipelde dag van onze uitstap waren de regendroppels van de partij.

De lucht zat vol grijs. De weerberichten van 6u.30', langs de radio omgeroepen, waren de voorspellingen doorslaggevend en luiden als volgt: zware bewolking en talrijke buien, fris weer met temperaturen van 14 tot 16 graden.

Het greintje hoop de zon aan de horizon te zien verschijnen was slechts een wazige veronderstelling.

Onder het druipig nat werd dan maar, met al de fototoestellen die ik in mijn bezit had, de tocht aangevat vergezeld van mijn echtgenote naar de vooraf afgesproken plaats van samenkomst op de Koornmarkt te Gent.

Bij onze aankomst op de Koornmarkt waren reeds verscheidene leden op het appel aanwezig, getooid zoals ontdekkingsreizigers met fototoestellen, cinétoestellen, band of geluidsopnemers, iedereen was omhulst met regenmantels of regenschermen.

Met deze zwaar beladen objectieven in de hand of op de rug werden tal van handdrukken uitgewisseld onder de leden dit, in afwachting op de komst van de autocar, die ons naar Han sur Lesse en vervolgens naar Erezée zou voeren.

Mijn echtgenote had de taak opzich genomen de mondvoorraad onder haar hoede te nemen, terwijl ik zelf zorg moest dragen voor de fototoestellen en de camera die ik had meegebracht.

Achteraf bleek dat ik maar weinig gebruik zou maken van deze fototoestellen ingevolge de slechte weersomstandigheden.

Tien minuten vóór acht wees de klok, van het postgebouw op de Koornmarkt, toen de autocar de Koornmarkt kwam opgereden.

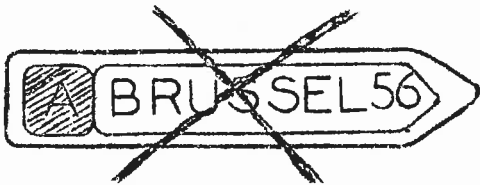
Ieder deelnemer nam plaats in de bus, naast zijn familie of kennis.

In het totaal waren er dertig deelnemers wat een waar succes mag genoemd worden.

Stipt om acht uur werd de motor van onze autocar, met zijn tien versnellingen, aangezet en voerde ons in de richting van de St. Lievensbrug.

Aan de St. Lievensbrug hadden wij inzittenden van de car reeds opgemerkt dat de wegwijzer 'Brussel A' was doorstreept, het teken dat de autostrade slechts in één enkele richting mocht bereden worden op de twee rijbanen gaande van Brussel naar de kust.

Onze autocargeleider had deze maatregel niet opgemerkt of was hoogstwaarschijnlijk niet op de hoogte van deze toepassing die wordt genomen tijdens de vacantieperiode op zon en feestdagen.



Hij vervolgde zijn reisroute over de St. Lievensbrug langs de Hundelgemsesteenweg in de richting van Merelbeke om aldaar de aansluiting te nemen van de autostrade richting Brussel.

Tot zijn ontstentenis zag hij dan dat het gebruik van de autostrade, richting Brussel, voor het verkeer niet toegankelijk was.

Voor ons was het een supplementaire uitstap welke niet voorzien was in dit programma en waarbij wij de vorderingswerken mochten bewonderen aan de ringvaart en de nieuwe sluis te Merelbeke.

Het roer stevend naar de oude Brusselsesteenweg werd nog een bijkomende niet voorziene omleiding door de busgeleider aangedaan, langs smalle straten, niettegenstaande de duidelijke wegwijzers die op het parcours waren aangebracht.

Rijdend voorbij het lokomotievendépot, aan de linkerzijde van onze rijbeweging en aan de rechterzijde het vormingsstation van Merelbeke, bereikten wij op deze wijze de Brusselsesteenweg te Melle.

Nauwelijks waren wij de goede richting opgereden of de inzittenden van onze car werden reeds bedacht met een samenbundeling van folders uitgereikt door de voorzitter van onze club, de heer Balot Roland, wiens dochtertje eveneens aanwezig was in het gezelschap.

Iedereen had zijn gading aan documentatie en lezing tot het eerste 'halte punt' Namen zou bereikt worden.

Ik vraag u om excuus. Een eerste afspraak werd ondertussen reeds gemaakt een 'onvoorziene halte' te maken buiten de agglomeratie van Brussel. Enkele medereizigers hadden gevraagd even buiten Brussel aan een noodwendig iets te kunnen voldoen, wat hen dan ook werd toegestaan.

Buiten het grondgebied van Wavre, namelijk te Corbais, werd dan de 'aangevraagde halte' gehouden aan een luxueuse drankgelegenheid met als uithangbord 'Palace Dancing'.

Drie dames uit het gezelschap verlieten de car. Niet om de dansvloer te gaan bewonderen of te verkennen maar om het nijpend watergehalte zijn vrije koers te laten nemen.

De uitbater en de kelner van deze herberg, die gedacht hadden de ganse car in hun uitbating te mogen bedienen, werden bij het neusje van de zalm gevat en moesten zich tevreden stellen met de bediening van enkele repen chocolade.

Pas hadden wij terug koersgevat in de richting van Namen of wij kregen het akelig schouwspel te aanschouwen van een griezelige aanrijding te Walhain St. Paul.

De hulpdienstwagen van het hulpcentrum 900 kwam ons tegemoet gereden. Twee totaal vernielde wagens lagen als een hoop verwrongen oud ijzer bezijden de rijbaan waarbij een witte speelbal met zijn vijfhoekige zwarte tekeningen, naast een der aangereden personenwagens overbleef als stille getuige van dit griezelig schouwspel. De slachtoffers waren reeds weggebracht bij onze aankomst aldaar.

Een personenwagen bestuurd door een 22 jarige autogeleider die uit de richting Namen kwam gereden, op de steenweg Namen - Brussel in rechte lijn, was geslipt en reed te pletter tegen een personenwagen die uit de tegenovergestelde richting kwam gereden en had hierop een toerauto met veertig toeristen aangereden. De balans: één dode en vijf zwaar gewonden.

Op ieder van ons had dit vreselijk gebeuren een akelige indruk nagelaten en om de sfeer een andere wending te laten nemen had de busgeleider het radiotoestel aangezet.

De reis ging verder en met een warme stem zoals deze van de Franse zanger Sacha Distel kwamen wij de stad Namen binnengereden. Onze eerste officiële halte werd gemaakt aan de gezellige drankgelegenheid het hotel 'Porte de Fer'.

Na een ophoud van driekwartuur werd de reis verder gezet in de richting van Han sur Lesse.

Deze maal werd de goede reisroute opgevolgt en bereikten wij rond 11u.30' ons tweede officieel halte punt, Han sur Lesse.

Bij onze aankomst aldaar konden wij reeds kennis maken met de opgestelde tramstellen die het traject maken Han sur Lesse - Grot van Han en omgekeerd. Het tramstel werd slechts een voorlopige blik gegund want de hongerige magen moesten eerst voldaan worden.

Een eerste afspraak werd gemaakt terug aanwezig te zijn aan de tramstation om op het voorziene uur van 13u.30' te vertrekken met het voor ons in huur genomen tramstel naar de Grot van Han heen en terug.

Ieder lid van het gezelschap zocht een voor hem uitverkoren herberg uit om te middagen.

Bij het drinken van een glaasje bier of een kop koffie bij het eten had iedereen ruimschoots de tijd, zonder haast noch spoed, aanwezig te zijn op het afgesproken uur van samenkomst aan de tramstation.

Pas 13u. of de leden van het gezelschap kon men reeds ontmoeten in de onmiddellijke omgeving van het vertrekpunt van de tram, hun prooi afwachend, deze in de vizierhoek van hun camera te brengen en een foto te maken niettegenstaande de ongunstige weersomstandigheden.

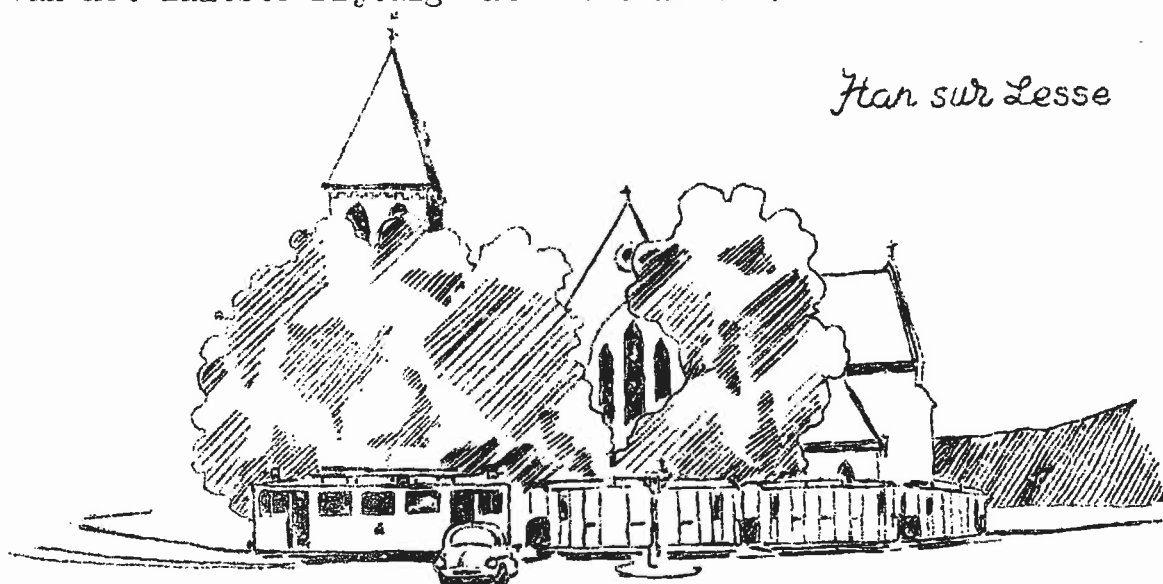
De leden, gebruikers van bandopnemers, die echter geen rekening dienden te houden met het regenweder, noch met belichtings of afstandsmeters, werden een eerste maal overstelpt met talrijke geluiden.

Een opeenvolgende serenade werd hen aangeboden van een belgerinkel, het alomgekende getoeter van de dieselmotrice en bij het in beweging brengen van deze motrice het motorgeluid.

De fotografen en kinéasten hadden wel hun fotomodel bij de hand doch het slechte weder kwam hier als spelbreker op het voorplan te staan.

Nadat iedereen plaats had genomen, op het voor ons gereserveerde tramrijtuig, werd de tocht stipt om 13u.30' aangevat.

De bandopnemers hadden plaats genomen onmiddellijk op of achter de dieselmotrice en de fotografen hadden post gevat op het platform van het laatste rijtuig van dit tramstel.



*Han sur Lesse*

Een prachtig natuurschoon konden wij in ogenschouw nemen, rijdende in de richting van de Grot van Han en bij de terugtocht in de richting van Han sur Lesse.

Nogmaals gezegt spijtig dat de zon ons in de steek liet bij het maken van foto's.

Bij onze terugkomst te Han sur Lesse werden wij in de mogelijkheid gesteld foto's of filmen te maken van de open of gesloten tramrijtuigen en de dieselmotrices, voor de bandopnemers een supplementair getoeter.

Met dit alles was de reis nog niet teneinde. Wij hadden immers de belofte gemaakt een bezoek te brengen aan het 18 ton wegande juffertje 'Elise', het stoomtrammetje te Erezée.

Om deze belofte te volbrengen moesten wij terug plaats nemen in de bus. Pas hadden wij plaats genomen in de autocar of wij reeds kennis mochten maken met de weergave van de opgenomen geluidsbanden.

De niets vermoedende busbestuurder werd hier in de waan gebracht en was vanmening dat er iets met zijn bus niet in orde was toen een der leden de geluidsband liet afrollen met de weergave van het geluid der dieselmotrice, het geknars van de opeenvrijvende buffers en het getoeter van de motrice zelf.

Nadat de geleider op de hoogte werd gebracht van dit heuvel werd de reis verder gezet, langs toeristische wegen, in de richting van Erezée.

Bij onze aankomst te Erezée stond 'Elise', het stoomtrammetje, te wachten op onze komst.

De heer Vanderstuyf Laurent, die reeds meerdere malen het bezoek had gebracht aan de T.T.A. te Erezée, ging de hand drukken van de machinist en eigenaar van 'Elise' de heer Camille Dambruyn.

Iedereen nam plaats op het tramstel, hetzij in de open of gesloten tramrijtuigen, waarop spoedig het vertreksein werd gegeven naar de eerstvolgende halte Blier en vervolgens naar het eindstation Amonines.

Een lid van ons gezelschap was te Blier achtergebleven op zoek naar groot wild en de kiekens die ons verleden jaar bij de terugtocht van de dieselmotrice hadden doen stoppen, om deze op de film te brengen.

Bij onze terugtocht van Amonines konden wij dan dit lid terug oppikken die ondertussen zijn gewenste opname van groot wild, kiekens, de waterloop van de Aisne en andere merkwaardigheden op de film had gebracht.

Tijdens deze rit konden de leden met volle teugen van de rook genieten die 'Elise' het luchtruim instuurde.

Langs neus en longen werd verder deze walm geconserveerd.

Niet minder bleef er over van de scherpe toon van Elises fluitsignaal en waarbij het laatste toontje op de geluidsbanden werd vastgelegd.

Op dit fluit en rookconcert bereikten wij terug de plaats van ons vertrekpunt, Pont d'Erezée.

Het valt wel aan te stippen dat deze reis met het stoomtrammetje, dat bij uitzondering door AMSAC in huur was genomen, een ietje te kortstondig was. Wij hadden juist de tijd, bij onze aankomst met de bus aan de Pont d'Erezée, van in te stappen op het tramstel en plaats te nemen toen het vertreksein reeds werd gegeven.

Door een onvoorzien defekt bij de elektrische noodbelinstallatie, en hierdoor een onvoorziene halte werd gemaakt, konden wij bij deze gelegenheid enkele foto's maken in een versnelt tempo.

Wel mag gezegd worden dat wij bij onze terugkomst te Pont d'Erezée een super serenade ten gehore kregen, van scherpe tonen, van Elises fluitsignaal en een vertikaal rookgordijn dat door de machinist de lucht werd ingestuurd.

Nadat de leden het laatste metertje film aan deze opname hadden verbruikt kon de gewenste documentatie worden aangekocht in het 'Relais du T.T.A.', alvorens terug plaats te nemen in de autocar en ons bij deze terugtocht naar Namen zou voeren.

Iedereen was voldaan van dit bezoek aan 'Elise' en haar bescherm heilige, de machinist eigenaar, Camille Dambruyn.

De reis verliep verder over Namen alwaar een halte was voorzien.

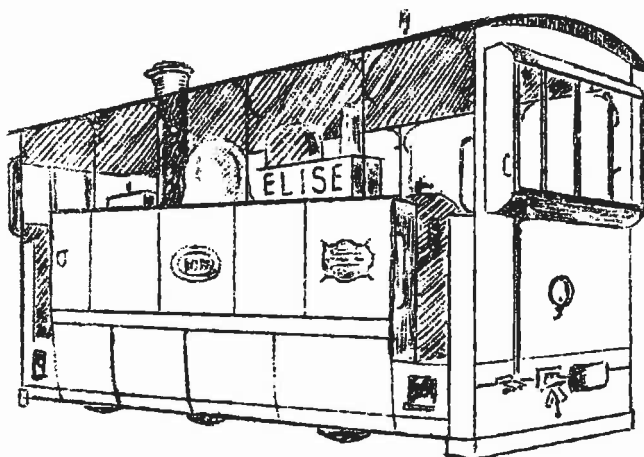
De bus hield stil aan het station en iedereen trok naar de drankgelegenheid, hotel 'Porte de Fer', alwaar de resterende boterhammen werden opgeëten.

Rond 19u.30' was het vertrek van de autocar terug voorzien naar Gent en iedereen was op het appel aanwezig zodat zonder vertraging de reis werd verdergezet.

Langs dezelfde weg zoals wij naar Namen gekomen waren reden wij terug naar Gent om de Koornmarkt te bereiken rond 22u.

Moge de foto's, filmen en bandopnamen getuigen zijn van deze uitstap voor degenen die hiervan nog onwetend zijn, in samenwerking met A.M.S.A.C., in de gelegenheid te stellen de merkwaardigheden te bewonderen die in het gedeelte van ons land een leerrijke oase van poëzie en schoonheid maken.

De secretaris.



V O E D I N G S K E T E N S :  
 CONTROLE van POLARITEIT en/of FAZE  
 -----

ALGEMEENHEDEN :

Wanneer twee of meerdere voedingseenheden parallel geschakeld zijn, moet aan de vereiste voldaan worden dat de polariteit en/of faze gelijk en/of gelijklopend zijn. Is dit niet het geval, dan kunnen er blijvende of tijdelijke kortsluitingen optreden, die schadelijke gevolgen kunnen hebben op de gebruikte apparatuur.

EENVOUDIGE CONTROLE MIDDELEN :

Deze controle kan op meerdere wijzen uitgevoerd worden, waarbij de meest eenvoudige zijn : - meting (bv spanningsmeting)  
 - controle-lamp (relais, enz)

Opmerkingen :

- voor de eenvoud zal alleen de controle-lamp besproken worden ;
- het spanningsbereik van deze controle-lamp moet minimum gelijk zijn aan de algebraïsche som der spanningen van de bronnen waartussen gemeten word.

PRAKTISCHE OPLOSSINGEN (toepasselijk op AC en DC) :

1. Twee bronnen welke EEN gemeenschappelijke pool hebben :

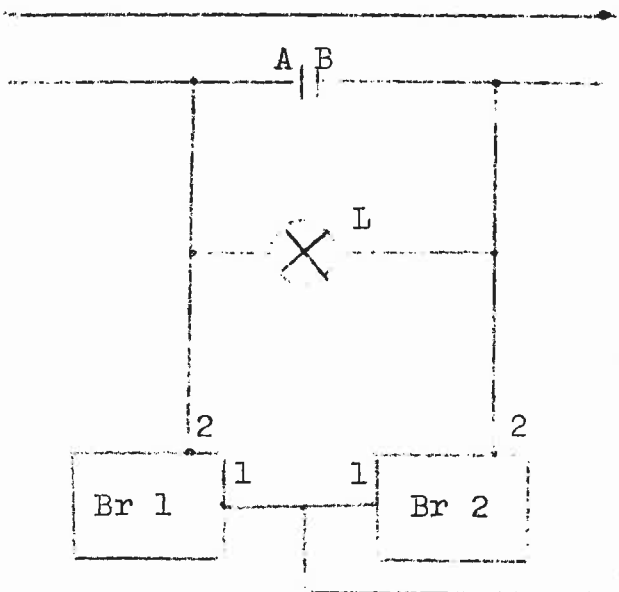


Fig. 1

WERKING :

- a) A en B kortgesloten, geen potentiaalverschil, lamp is spanningsloos.
- b) A en B open, beide bronnen juist geschakeld, geen potentiaalverschil tussen  $Br1_2$  en  $Br2_2$ , lamp is spanningsloos.
- c) A en B open, foutieve schakeling  $Br1$  en  $Br2$ , dan kan er een stroom vloeien, bv  $Br1_1 - Br2_1 - Br2 - Br2_2 - lamp - Br1_2 - Br1 =$  gesloten keten (of omgekeerd)

**BELANGRIJK** : deze proef word ideaal uitgevoerd, wanneer de uitgangsspanning van beide bronnen gelijk zijn. Zijn deze verschillend, dan kan, alhouwel juiste schakeling, een lekstroom ontstaan, welk de lamp doet opglloeien.



## 2. Twee bronnen welke GEEN gemeenschappelijke pool hebben :

In dit geval kan het controlecircuit op twee wijzen uitgevoerd worden.

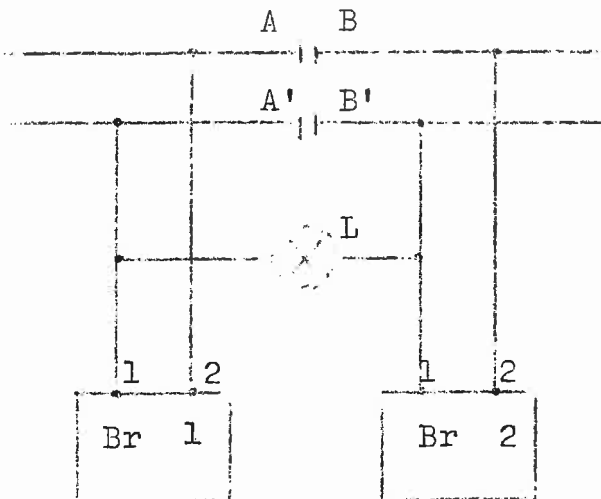


Fig. 2

Beschrijving Fig. 2 en 3 :  
gezien er GEEN gemeenschappelijke pool voorzien is, kan het toch gebeuren dat de twee circuiten met elkaar verbinding kunnen maken. Deze fictieve verbindingpunten zijn :  
A - B  
A' - B'

Wanneer men de elektrische verbinding tot stand brengt tussen de punten A - B (Fig. 2) of tussen A' - B' (Fig. 3) dan bekomt men een analoge schakeling zoals fig. 1. Alzo kan men dezelfde bespreking over de werking houden als in vorig punt besproken.

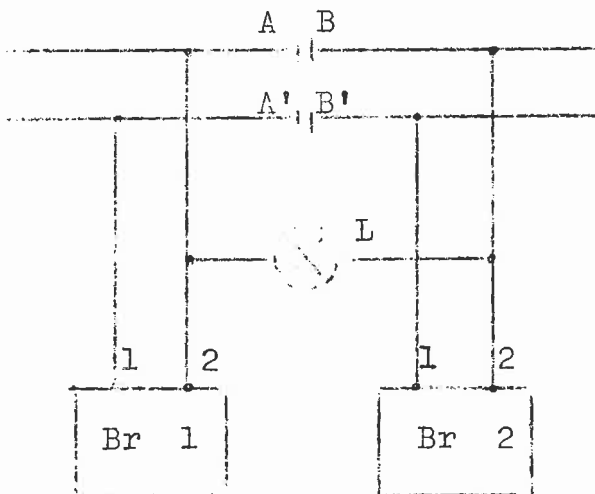


Fig. 3

### "WAT" TE VERANDEREN IN DE SCHAKELING WANNEER ZE FOUTIET IS :

#### 1. Handelsmateriaal :

uitgaande van de vaststelling dat de apparatuur (van eenzelfde producent) normaal identisch is opgebouwd, hebben wij twee mogelijkheden :

a) één der beide primaire ketens ompolen (netaansluiting)

b) één der beide secundaire ketens ompolen.

Voorkeur : eerste oplossing (primaire keten), want in de tweede oplossing liggen sommige gevaren verscholen.

#### 2. Eigen opbouw :

hierin zijn de beide hoger gegeven oplossingen mogelijk, maar men moet rekening houden met de elektrische opbouw der componenten, dat kan verschillend zijn (en onbekend).

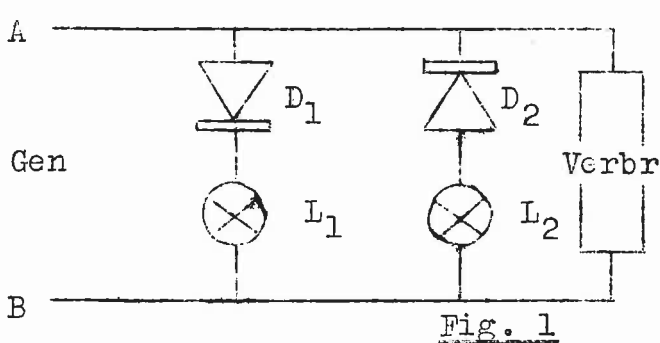
OORZAAK VAN HET VERSCHIJNSEL :

Hierover zal geen uitleg verstrekt worden, en dit om volgende reden : :  
voor de bewijsvoering is een volledige studie noodzakelijk handelend  
over de structuur en werking van transformatoren en gelijkrichters  
(verschijnselen, equivalente schema's, wiskundige bepaling, theo-  
retische samenstelling, verliezen) hetgene wat tot het professionele  
vlak behoort.

PERSOONLIJKE NOTA'S :

VISUELE POLARITEITSCONTROLE

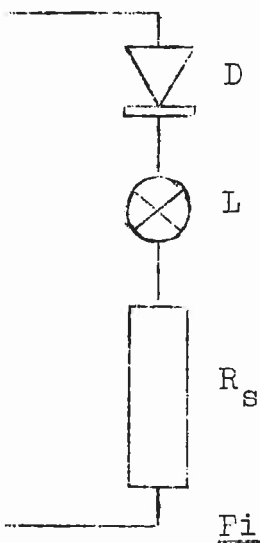
Wanneer men gebruik maakt van de (halfgeleider-) DIODE en haar karakteristieken, kan men volgende schakeling opstellen, waarbij de polariteit zichtbaar gemaakt wordt via controle-lampjes.



De schakeling geeft steeds de polariteit aan, zowel met belaste of onbelaste generator (uitgezonderd bij kortgesloten verbruiker).

WERKING : (zie Fig. 1)

- A pos :  $D_1$  geleidend -  $L_1$  licht op  
 $D_2$  gesperd -  $L_2$  uitgedoofd
- B pos :  $D_2$  geleidend -  $L_2$  licht op  
 $D_1$  gesperd -  $L_1$  uitgedoofd



OPMERKING :

Het kan soms noodzakelijk zijn om een begrenzingsweerstand in serie te schakelen met  $D_1-L_1$  en  $D_2-L_2$ , dit voor stroom- en spanningsbegrenzing (Fig. 2).

PRAKTISCH VOORBEELD :

(gegevens enkel ten titel van inlichting)

$E_{max}$  : 20 V

Lamp :  $E_{nom}$  : 7 V ;  $I_{nom}$  : 100 mA

Diode : OA 9 :  $-V_{Dmax}$  : 25 V ;  $I_{Dmax}$  : 270 mA

Serieweerstand  $R_s$  (wanneer  $R_i$ -diode verwaarloosd word) :

$R_s$  : ongeveer 150 ohm - 1,5 Watt (instelbaar)

PERSOONLIJKE NOTA'S :

MARIEEN G

18 Jul 69

VISUELE CONTROLE VAN VOEDINGSLEIDINGEN :  
 ----- STROOM- en SPANNINGSCONTROLE -----

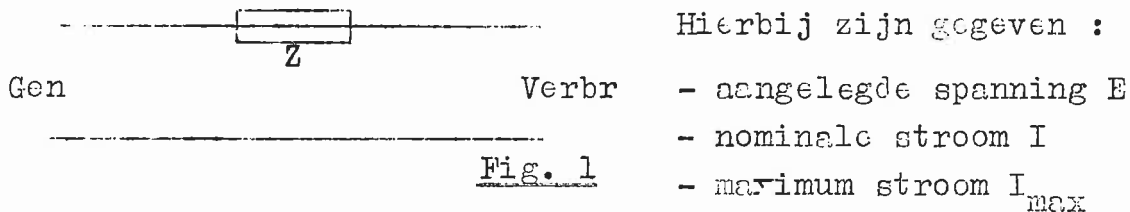
ALGEMEENHEDEN :

De hier besproken schakelingen kunnen overal toegepast worden. Het voordeel van de visuele controle-eenheid bestaat in het feit dat, bij uitgebreide schakelingen, het steeds mogelijk is (indien centralisatie) in een oogopslag, een volledig overzicht te hebben van de elektrische toestand waarin elke keten zich bevindt.

SCHAKELINGEN :

1. BASISSCHAKELING :

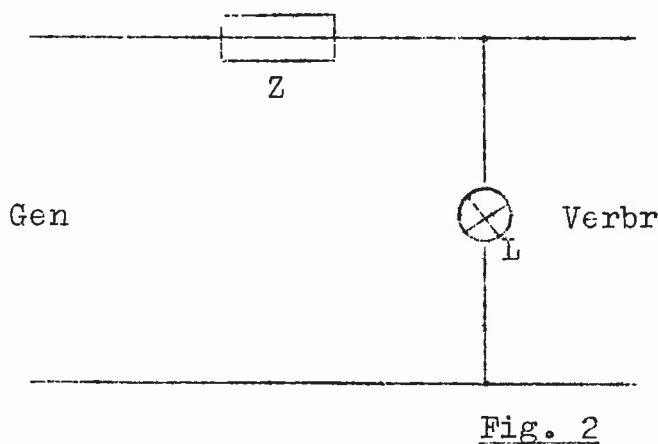
twee stroomvoerende geleiders (tussen bron en verbruiker), beveiligd met smeltveiligheden (of automatische veiligheden) (1 of 2) waarvan de werking steeds moet gecontroleerd worden.



opmerking : in de besproken schema's zal telkens maar één beveiliging voorzien zijn, dit voor de eenvoud van tekenen en bespreken. Indien twee veiligheden, dan moet de stroombeveiligingscontrole ondubbeld worden.

2. SPANNINGSCONTROLE :

Wanneer een sp E van de bron over de geleiders staat, dan gloeit lamp L op, en dit zowel bij belaste of onbelaste bron. De lamp L is steeds te beschouwen als een verbruiker. Is de verbruiker in kortsluiting, dan dooft L uit (geen potentiaal verschil over de klemmen).



3. STROOMCONTROLE :

Indien een normale stroom afgeleverd wordt door de generator aan de verbruiker, dan gloeit L niet op (geen pot. verschil over de klemmen, want L is kortgesloten door Z).

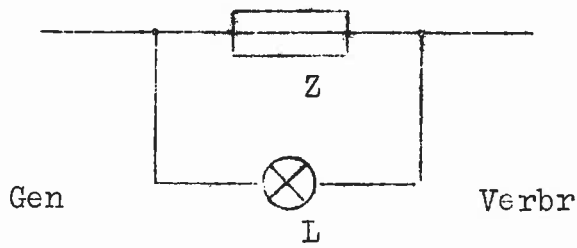


Fig. 3

Stijgt de door de generator afgeleverde stroom tot een waarde groter dan  $I_{max}$  van Z (bv kortsluiting), dan onderbreekt Z de keten, hierdoor vloeit de stroom door L, welke dan oplicht.

In de praktijk is de bron kortgesloten, maar door aangepaste waarden van de componenten (lamp, weerstand) kunnen wij deze kortsluiting beperken, waardoor de bron de schakeling ziet als een "nieuwe" verbruiker.

PRAKTISCHE SCHAKELING :

Wanneer wij de figuren (2) en (3) samen voegen in Fig. 1 dan bekomen wij de praktische uitvoering (Fig.4) geschikt voor stroom- en spanningscontrole, mits het invoceren van sommige (facultatieve) weerstanden.

De in de schakeling opgenomen weerstanden hebben als functie de spanning over en de stroom door de controle-lampen te begrenzen, m.a.w.

het zijn stroom- en spanningsbegrenzingsweerstand.

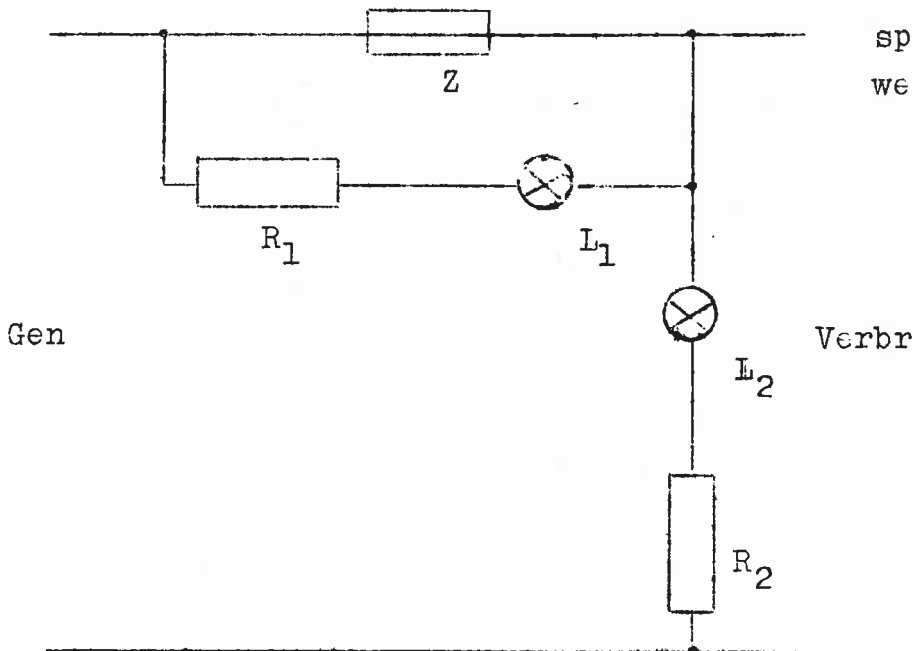


Fig. 4

VOORBEELD VAN BEREKENING VAN DE SCHAKELING (Fig. 4) :

Gegevens : spanning E : 20 V  
 stroom  $I_{\max}$  : 5 A (waarde smeltzekering)  
 controle-lampen  $L_1$  en  $L_2$  :  $E_{\text{nom}}$  : 7 V  
 $I_{\text{nom}}$  : 0,1 A

Gevraagd : waarde en vermogen van  $R_1$  en  $R_2$

Vereiste Formules :

Spanning :  $E = I \cdot R$  (1)

Vermogen :  $P = E \cdot I = I^2 \cdot R$  (2)

Spanningsdeler (onbelast) :  $E_1 = E \cdot \frac{R_1}{R_1 + R_2}$  (3)

Oplossing :

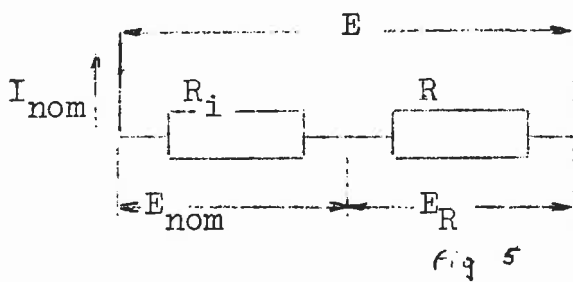
- opgenomen vermogen door  $L_1$  en  $L_2$  (voor Info) :

$$P = E_{\text{nom}} \cdot I_{\text{nom}} = 7 \times 0,1 = 0,7 \text{ VA} = 0,7 \text{ W} \quad (2)$$

- inwendige weerstand  $R_i$  van  $L_1$  en  $L_2$  :

$$R_i = \frac{E_{\text{nom}}}{I_{\text{nom}}} = \frac{7}{0,1} = 70 \ \Omega \quad (1)$$

- wij hebben in de praktijk volgende schakeling (Fig. 5), waarin :



$$R = R_1 = R_2 \text{ (onbekende)}$$

$$R_i = 70$$

$$E = 20 \text{ V}$$

$$E_{\text{nom}} = 7 \text{ V}$$

$$I_{\text{nom}} = 0,1 \text{ A}$$

$$\text{Formule : } E_R = E \cdot \frac{R}{R + R_i} \quad (3)$$

- uit de gegevens kunnen wij de waarde van  $E_R$  bepalen :

$$E_R = E - E_{\text{nom}} = 20 - 7 = 13 \text{ V (serieschakeling)}$$

- na omrekening formule (3) bekomt men :

$$R = \frac{E_R \cdot R_i}{E - E_R} \quad (3)$$

$$= \frac{13 \times 70}{20 - 13} = \frac{910}{7} = 130 \ \Omega$$

- Gedissipeerd vermogen in R :

$$P = I^2 \cdot R = 0,1^2 \times 130 = 1,3 \text{ W} \quad (2)$$

Te kiezen weerstanden :  $130 \ \Omega - 1,3 \text{ W}$

praktisch : instelbare weerstand 150  $\Omega$  - 1,5 W

ALGEMENE OPMERKINGEN :

1. De hierboven besproken schakelingen kunnen overal toegepast worden, zowel bij lage of hoge spanningen en stromen. Men dient echter rekening te houden met de elektrische karakteristieken van de gebruikte componenten.
2. Men dient wel rekening te houden met het feit dat dit controle-schakelingen zijn en dat daarom het opgenomen vermogen klein moet zijn ten opzichte van het afgeleverd vermogen door de bron (opgenomen vermogen door de verbruikers).
3. De hier in het voorbeeld aangehaalde waarden van de controle-lampen (7 V - 0,1 A) zijn courant te verkrijgen (schaalverlichting radio-toestellen).
4. Wanneer men deze schakelingen wenst toe te passen op het net, dan kan men de hiervoor geconstrueerde neon-verklikkers gebruiken (220 V) waardoor het schakelschema vereenvoudigd is (zoals in Fig. 2 en 3). In dat geval is het stroomverbruik minimaal. Zie eveneens "voorwaarden" gesteld door distributie-sector.
5. De begrenzingsweerstand kunnen ook vervangen worden (in sommige gevallen) door condensatoren (niet aan te raden voor minder bevoegden op elektrisch en electronisch gebied).

PERSOONLIJKE NOTA'S :

Verslag over de vergadering van 9-5-1968.

=====

Onder voorzitterschap van de heer Balot R., werd de vergadering voorgezeten. Weldra stelde hij de aanwezige leden in kennis over de aanwezigheid van de heren Vanderstuyf Laurent, Edmond en Maurits. Op de dag van onze vergadering was de moeder van onze schatbewaarder, Mevrouw De Bast Stephanie, echtgenote van de heer Vanderstuyf Edmond plechtig begraven.

Langs deze weg geven wij nogmaals ons medegevoelen te kennen tegenover de familie Vanderstuyf ingevolge dit droevig afsterven.

Hierop gaf de heer voorzitter ons lezing van zijn brief die hij had gericht aan het Bestuur van T.T.A. te Brussel, in naam van de leden van A.M.S.A.C., die hun ontevredenheid hadden uitgedrukt over de huurname van het stoontrammetje te Brezée.

De directie van de T.T.A. had hierop laten weten dat zij een onderzoek zouden instellen naar aanleiding van onze klacht. Wij wachtten dus met spanning naar de definitieve uitslag van dit onderzoek.

Als tweede spreker kwam aan de beurt de secretaris, D'hoollaeye A., die ons verslag uitbracht over de reis naar Han-sur-Jesse en Brezée.

Na de voorlezing van dit verslag kwam de heer Balot R. terug aan de beurt die ons de kleuren liet aanbrengen en vervolgens de theoretische les gaf bij de seininrichting in dienst bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Een aangename vergaderingsavond werd dan besloten, waarbij wij reeds inzage konden nemen van een reeks foto's, opgenomen door een lid die de reis had meegemaakt naar Han-sur-Jesse en Brezée.

De secretaris.

-----

W I S T U D A T .....

de lok ol.220 (het grote voorbeeld voor de ol.220 van FL.)  
op 12 oktober 1968 door de D.B. buiten dienst werd gesteld.

....//....



...../.....

Zij zal nochtans niet aan de snijbranders ten offer vallen, want ze wordt voor het nageslacht bawoord en wel in de stad Treuchtlingen. De lok blijft eigendom van de D.B., doch wordt onderhouden door de stad.

-----  
Verslag (door de voorzitter) van de film- en dia-avond

van 22-2-1969. Deze avond stond in het teken van reisherinne-  
ringen aan Erezee en Han-sur-Lesse 1969.

Gezien de voorzitter naar weer eens nachtdienst moest verze-  
keren en hij toch ook graag nog iets zou gezien hebben, werd  
stipt op 20 uur de voorstelling begonnen. De eerste die aan  
de beurt kwam was dhr. Schellynck, hij toonde niet alleen  
beelden van 1969, ook onze reis van 1968 kwam aan de beurt.  
Alhoewel hier en daar een wazig beeld, hadden we toch veel ge-  
noegen aan zijn film. Wij wisten echter niet dat we tijdens  
onze reis aan een groot gevaar ontsnapten, wie schetste onze  
verbazing toen we plotseling op het witte scherm een leeuw  
op ons zagen toespringen, hiernede bewees ons lid dat hij  
de knopen van het vak kent. De volgende cineast was onze  
secretaris, de heer D'hoolaeghe; hij beweert dat dit zijn  
eerste film was, wij zullen hem maar geloven. Het was in elk  
geval prachtig, de montage, de opname, alles, voor het werk  
van een beginneling moesten we zeggen, proficiet Mr D'hoolaeghe.  
Tenslotte bewees de heer Edmons Vanderstuyf, dat vader Vander-  
stuyf net gerust geweten de bandopnemer mag noteren en zich  
niet om de diad moet bekommeren, want hij heeft in zijn zoon  
een goede opvolger gevonden. Tijdens deze verschillende voor-  
stellingen konden we de geluidspannen horen van de heren  
Vanderstuyf en Puers, zodat we volledig in de sfeer geraakten.  
Dat al deze leden een verdiend applaus mochten in ontvangst  
nemen, spreekt vanzelf. De avond eindigde tenslotte in de  
tweede zaal, waar we nog eens met de treintjes speelden.

De voorzitter.