

Deutsche Bundesbahn

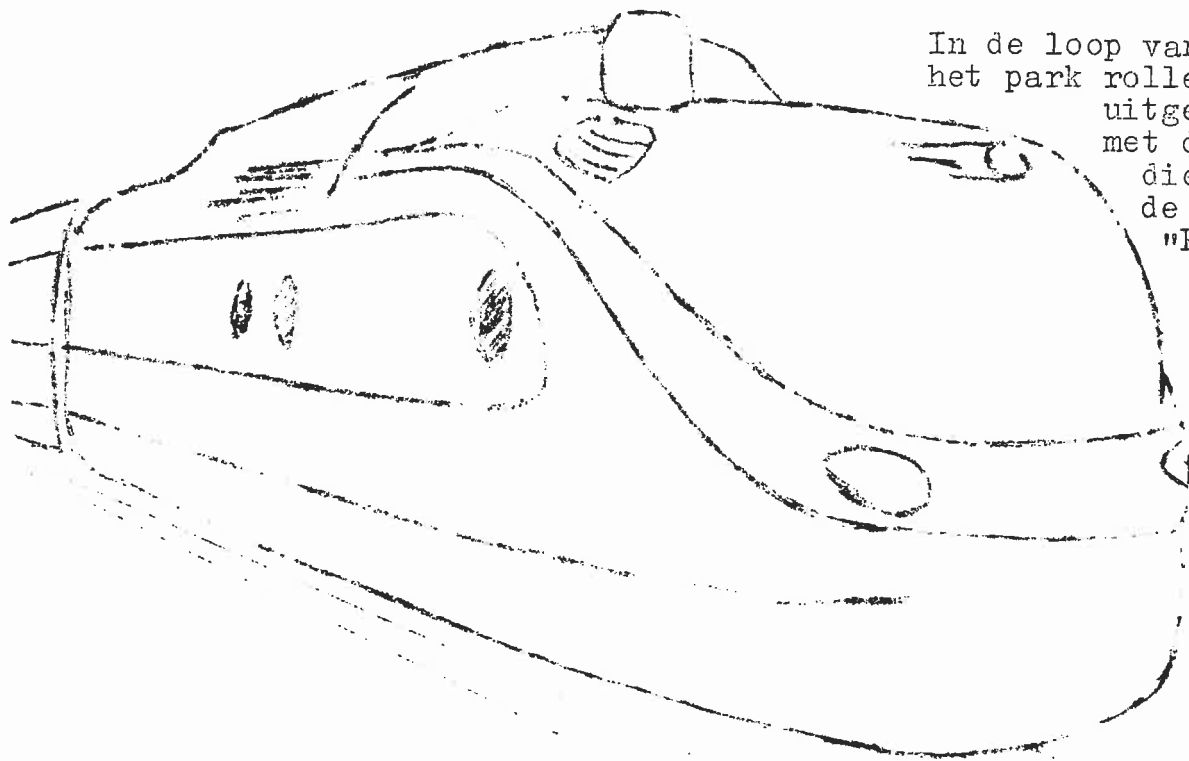
" I N T E R - C I T Y "  
=====

de "winter-city"-treinen getuigen van de inspanningen geleverd door de DB om snelle en frequente interurbaine verbindingen tot stand te brengen.

De winter-uurregeling 1968-69 van de DB heeft een nieuw soort verbinding zien ontstaan. Deze verbindingen, "winter-city" genoemd, zijn snelle interurbaine verbindingen met autorails.

Deze treinstellen zijn niets anders dan de oude TEE-stellen "Helvetia", "Rhein-Main", "Diamant" en "Parsifal" welke nu vervangen zijn door gesleepte treinen.

Om een hoge commerciële snelheid te bekomen werd het materieel uitgetest, waarbij uiteindelijk werd besloten de maximum-snelheid te beperken tot 160 km/h (volgens TEE-overeenkomsten was de snelheid beperkt tot 140 km/h).



In de loop van 1969 zal het park rollend materieel uitgebreid worden met de stellingen die dienst doen op de verbinding "PARIS-RUHR"

De "winter-city" heeft betrekking op volgende lijnen :

- FRANKFURT-HANNOVER
- HANNOVER-KOLN
- FRANKFURT-MUNCHEN

-----  
- echo van het spoor --- echo van het spoor --- echo v  
-----

#### DUITSLAND (DB)

Van de 16 spoorweggebieden van de DB, is dat afhankelijk van de directie AUGSBURG het "eerste" "stoomloos" vanaf januari 69, gevolgd door MUPCHEN vanaf de zomer-uurregeling.

In 1975 zullen al de stoomlocomotieven bij de DB verdwenen zijn.

#### OOSTENRIJK (OBB)

In december 68 bedroeg de lengte van de geëlectrificeerde lijnen 2196 km of 37 % van het net.

In vooruitzicht : 625 km

#### BELGIE (NMVB)

Toestand rollend materieel op 31 Dec 67 :

- elektrische mot wrijtuigen	350
- gesleepte rijtuigen (electr. tractie)	274
- autorails en tractors	20
- autobussen	1952

Jaarlijks worden er ongeveer 200 autobussen aangekocht voor uitbreiding en vernieuwing van het park.

#### BELGIE (NMBS)

Door zijn ligging (Noord-Zuid verbinding) is het station BRUSSEL-CENTRAAL het drukste van BELGIE.

In 1967 noteerde men dagelijks een gemiddelde van 104.000 reizigers en 850 treinen.

Op de spitsuren (van 8h15 tot 9h15) één trein op de 42 sec.

Vooruitzichten : aangroei van het reizigersverkeer met 50 % in de eerstvolgende 15 jaar.

#### DUITSLAND (DR)

In 1968 werd de eerste trein in gebruik genomen voor het vervoer van containers tussen DRESDEN, BERLIN en ROSTOCK.

In 1969 uitbreiding van het containervervoer naar CHEMNITZ.

#### VERENIGDE STATEN

Einde van 132 jaar spoorwegbouw.

Op 01 Apr 69 werd de productie, in de fabrieken van de USA, van locomotieven stopgezet door de firma "American Locomotive Compagny", beter gekend onder ALCO. Het filiaalbedrijf in MONTREAL bouwt echter verder

-----  
- echo van het spoor --- echo van het spoor --- echo v  
-----

S P O O R \_ \_ e n \_ \_ I N D U S T R I E

BESTELLING ROLLND MATERIEEL

Tijdens de vergadering van de Raad van Behcer der NBS, dd 31 jan69 werd de bestelling, gericht aan "LA BRUGEOISE & NIVELLES" en aan "ACEC", bevestigd. Deze bestelling staat in betrekking met het leveren van 15 elektrische locomotieven, type 126.

Deze bestelling is in het vooruitzicht van de electrificatie van de lijn GENT-ST NIKLAAS-ANTWERPEN (LO) en van de radiale lijnen in de omgeving van LIEGE.

Bijzonderste karakteristieken type 126 :

maximum snelheid	130 km/h
vermogen	3200 pk
maximum belasting (1)	2400 ton

geschikt voor personen en goederen treinen  
(1) de max bel (gewicht trein) is ongeveer 700 ton meer dan de vroeger gebouwde types.

INTERFRIGO

De maatschappij INTERFRIGO heeft een bestelling aan de industrie overgemaakt betreffende containers.

Deze bestelling luidt : 41 containers van 40'  
100 " " 20'

De containers zijn bestemd om geladen te worden op vlakke wagons. Deze containers zullen voorzien worden van een autonoom vriesaggregaat, dat in staat is een minimum temperatuur van -25° C te bestendigen gedurende de reis.

HAVEN van ANTWERPEN : CONTAINERVERVOER

globaal gewicht der goederen in containers, getransiteerd in de haven :	1966	296.000 ton
	67	481.000 ton
	68	605.000 ton

Dit vervoer is hoofdzakelijk gericht op Noord-Amerika.

MODERNISERING SEININRICHTING NMBS  
 =====

De toestand op 31/12/68 van de seininrichting en de evolutie in 1968 kunnen samengevat worden in volgende tabel :

	toestand op 31/12/68	bewegingen tijdens 1968
1) <u>aantal seinposten</u>		
a) mechanisch	668	- 63
b) elektrisch (klassiek)	80	- 1
c) elektrisch "tout relais"	152	+ 11
2) <u>lengte der lijnen (in km)</u> uitgerust met automatisch blokstelsel	972	+ 88
3) <u>aantal overwegen</u>		
a) bewaakt	738	- 92
b) automatische beveiliging	1411	+ 97
c) onbewaakt	1676	- 58

Deze vernieuwing der seininrichting van de NMBS staat in verband met het plan van de algemene vernieuwing van de uitbatingsmethoden van het belgisch net.

" 1 0 0 j a a r g e l e d e n "

- 13 april 1869 : werd het eerste brevet aangevraagd door George WESTINGHOUSE voor een luchtreiniger door hem uitgevonden. Een locomotief van de Pennsylvania Railroad zal er het eerst met uitgerust worden.
- 10 mei 1869 : in PROMONTORY (Utah) heeft de verbinding plaats van de transcontinentale lijn door Noord-Amerika, die de Atlantische Oceaan verbindt met de Stille Oceaan. Deze lijn werd gebouwd door de UNION PACIFIC en de CENTRAL PACIFIC.

Studie-project voor het bouwen van een meerstroom locomotief met een vermogen van 5000 kW voorzien voor hoge snelheden.

-----

De meerstroomlocomotieven van het type BB 150 - driespanning - op de lijn AMSTERDAM-PARIS en het type BB 160 - vierspanning - op de lijn BRUSSEL-KOLN vertegenwoordigen het optimaal gebruik van 4 assen voor een vermogen van 2800 kW (3800 pk) en een maximum snelheid van 160 Km/h.

Echter, door de steeds toenemende belasting van de reizigerstreinen op de grote internationale lijnen, en de vooropgestelde snelheidsverhoging, heeft de NMBS besloten om een studie-contract af te sluiten met de firmas La Brugeoise & Nivelles en ACEC, handelend over een nieuwe vierstromige loco met groot vermogen, bestemd voor het trekken van snelle en zware internationale treinen.

Hierna volgen de vooropgestelde eigenschappen van het nieuwe type :

- type : CC
- stroomsoorten : wisselstroom : 25000 V - 50 Hz  
15000 V - 16 2/3 Hz  
16000 V - 16 2/3 Hz  
gelijkstroom : 3000 V  
1500 V
- maximum vermogen (ongeveer) : 5000 kW (7000 pk)
- globaal rijvaardig gewicht (ongeveer) : 114 ton
- maximum snelheid : 160 en 200 km/h afhankelijk van de tandwielverhouding, vooraf bepaald door de te verzekeren dienst (één enkele verhouding word ingebouwd).

Om een dergelijk vermogen in te bouwen, rekening houdend met het maximum gewicht, zal men gebruik maken van de eigenschappen der moderne techniek (gewicht - volume), zoals het gebruik van thyristoren voor de spanningsregeling. Hierbij zal de elektrische uitrusting zodanig ontworpen worden dat, door eenvoudige wegneming van sommige apparatuur, men een enkelstromige loco kan bouwen (3000 V), geschikt voor het slepen van zware goederen- en reizigerstreinen met een maximum snelheid van 160 km/h.

Principieel bevat het plan volgende fazen :

- a) gedetailleerde studie van een voorproject door de constructeurs;
- b) proeven aan 200 km/h, op de lijnen van de DB met een CFF-loco Ae 6/6 met veranderd tandwielstelsel, dit om de karakteristieken te bepalen van de toekomstige 3-assige bogie met korte asafstand, volgens de principes van de SLM-bogie;
- c) verbouwing door de NMBS van een bestaande loco, met aanpassing van de nieuwe bogies;
- d) proeven op de baan met de verbouwde loco.

Dit alles zou kunnen gerealiseerd worden in een periode van 2 jaar, waarna een definitieve bestelling van de locomotieven.

Verslag over de vergaderingsavond van 7-10-1969. =====  
=====

De vergadering van 7 oktober werd voorgezeten door de heer voorzitter Balot R. De heren Haeyen A. en De Boeve O. hadden zich, wegens ziekte, laten verontschuldigen.

Deze vergaderingsavond liet zich bijzonder kenmerken door de verschillende variaties die er werden uitgebracht en die niet op het programma waren voorzien.

Eerst kregen wij het verslag over de filmavond van 23 september 1969, deze maal uitgebracht door de heer voorzitter zelf. Op vraag van de secretaris, die zelf een film had vertoond over ons bezoek aan Han-sur-Lesse en Erezée, had hij voor deze maal de taak overgelaten aan de heer voorzitter, om als neutrale scheidsrechter, commentaar uit te brengen over de vertoonde filmen, dias, foto's en geluidsbanden gemaakt en opgenomen bij deze reis.

De verschillende leden werden dan ook in de bloemetjes gezet voor het geslaagde resultaat. Na deze kleine hulde kwam het tweede punt dat niet op de uitnodiging noch op de dagorde was vermeld.

De heer voorzitter legde ons uit in welke omstandigheden de leden in de gelegenheid waren gebracht "tweede handsmateriaal" te kopen aan een prijsvermindering van 40% en waarbij de club geen enkel winstcijfer in rekening bracht. De leden die dus regelmatig de vergaderingen bijwoonden, werden in de gelegenheid gesteld, materiaal aan te schaffen aan zeer schappelijke prijzen. Het resterend materiaal werd door de verkoper gratis geschonken aan de club, die het op zijn beurt uitreikte aan de leden, aanwezig op de vergadering van 7 oktober 1969; door het organiseren van een gratis tombola. Ieder aanwezig lid kreeg een genummerd briefje dat overeenstende met een nummer van een prijs. Er waren 21 prijzen en bij de tweede loting, trok het bestuur zich terug zodat sommige leden met twee prijzen naar huis gingen. IN DE TOEKOMST ZULLEN ONVERWACHTS AAN DIERGELIJK PRAKTIJKEN WORDEN OVERGEGEVEN, ZODAT DE LEDEN DIE REGELMATIG AANWEZIG ZIJN OP DE VERGADERINGEN, ER VOORDEEL AAN HEBBEN. Het derde punt, deze maal wel vermeld, was onze tweede les van de seininrichting in dienst bij de N.M.B.S., gegeven door onze voorzitter.

Met veel belangstelling konden de leden door de boeiende tekst hen gratis beschikbaar gesteld, de lesgever op de voet volgen. Na de theorie, kwam de praktijk. Gezamenlijk gingen de leden naar de réseau-kamer om er een demonstratie bij te wonen, ons vertoond door de voorzitter en zelfbouw van zijn schoonbroer; waarbij het de miniatuurtreinliefhebbers in de mogelijkheid stelt een in beweging zijnde lokomotief langzaam te laten uitbollen en bij het aanzetten, de lokomotief niet zoals een pijl uit een boog te zien vertrekken. Dit was wel één van de schoonste experimenten die we ooit te zien kregen. Proefnemingen werden gedaan met verschillende types van loes, met en zonder wagens, beladen of niet; ze bantwoorden allen aan de zelfde normen van het gemaakt toestelletje. Dit proefondervindrijk systeem mag heel zeker in vergelijk gebracht worden met andere maar dan als handelsfabrikaat op de markt gebrachte systemen. Voor deze die het toestel zelf zouden willen bouwen kunnen het schema bekomen bij de heer voorzitter, waarbij het geheel aan elektrische benodigheden op de prijs wordt geschat van ongeveer 350,-fr, en waaraan men veel genoegen en ook voldoening kan aan beleven.

Lang was het geleden dat we zulk een presentatie in ogenschouw mochten nemen en de waarde van onze clubréseau in waarde zagen stijgen, toen de eerste lokomotief trouw luisterend aan dit toegepast rijstelsel, glansrijk deze proef doorstond.

Twee andere loes werden aan dezelfde proef onderworpen en hadden het zelfde resultaat, ze kwamen beiden met veel glorie uit dit experiment. Nadat deze vier punten waren afgewerkt, werd dan ook een eind gebracht aan deze vergaderingsavond. Wij waren dol gelukkig een welgevulde vergaderingsavond te hebben doorgebracht in het clublokaal van A.H.S.A.C.

De secretaris.

Er wordt koppig gevraagd voor ons boekje !!!! !!!! !!!!

Wie beschrijft eens de werking van z'n eigen réseau ??? ???

Wie heeft reeds loes- en of wagens herbouwd ? Geef uitleg, en tekening a.u.b.

Het dank  
Het bestuur.

Verslag over de vergadering van 21 oktober 1969. =====  
=====

Deze tweede vergaderingsavond van de maand oktober, gehouden in het lokaal van A.M.S.A.C., werd voortzeten door onze voorzitter de heer Balot R. Nadat de voorzitter enkele punten had aangesneden en het woord had gelaten aan de secretaris, die ons verslag uitbracht over de vergaderingsavond van 7 oktober, moest de voorzitter noodgedwongen het vergaderlokaal verlaten om nachtdienst te verzekeren bij de N.M.B.S. (daardoor krijgen we dan deze maand de verschuiving van deze vergaderingsavonden, van de eerste naar de tweede dinsdag en van de derde naar de vierde dinsdag der maand november, om de voorzitter toe te laten aanwezig te zijn op onze vergaderingen).

Als deze twee punten van de dagorde achter de rug waren, werden de aanwezige leden in het bezit gesteld van het clubboekje, het achtste in zijn genre. Men kan hier niet meer spreken van een clubblad maarwel van een clubboekje, waarin verschillende lessen en plannen worden weergegeven, ingezonden door de leden van de club zelf. De verlagen over de verlopen vergaderingen en de uitstap die werd ondernomen naar Han-sur-Lesse en Erezée, dit alles in de schoot van A.M.S.A.C., en andere wtenswaardigheden in verband met miniatuurspoorwegen.

Pas had de voorzitter het lokaal verlaten of een lid, bij name De Snet Ramon, kwam het clublokaal binnengestapt met onder de arm een zelfgebouwde snelheidsregelaar dit aan de hand van het schema en de praktische proeven die we in ogenschouw mochten nemen op de vergadering van 7 oktober, gegeven door de voorzitter. Op de uiteenzetting en de inhoud van dit toestel volgde een levendige bespreking, alhoewel de kritiek belangrijk was, werd er niet gearzeld enkele knelpunten van naderbij te onderzoeken. De reacties door dit onderwerp uitgelokt, waren zowel positief als negatief bij het gebruik van deze snelheidsregelaar.

Wat er ook van zij, bij de bespreking van dit laatste punt, hebben wij kunnen vaststellen dat de heer Ramon De Snet zich niet alleenlijk inlaat met miniatuurtreinen?. Ook hebben wij kunnen vaststellen dat de heer De Snet Ramon, inzake elektriciteit en bij de toepassing van bepaalde formules, over een



succesvolle wetenschap beschikt die velen onder ons tot nadenken stent. Na deze bespreking, bij de gebruikname van soortelijk toestel, werd deze vergadering dan besloten. Met veel spanning kijken wij nu uit naar de filmvoorstelling van de heer De Snet Ramon bij onze laatste bezoek aan Han-sur-Lesse en Erezée, film door dit lid tijdens deze reis genomen.

De secretaris.

=====

A U S T R I A 1 9 6 9 .

\* \* \* \* \* door R. Balot

In 1968 gaf ik U de beschrijving van Achensee en Zillertalbahn.

Dit jaar ben ik terug naar Oostenrijk geweest om verscheidene snalspoorbanen te bezoeken, doch deze maal had ik het beter aan boord gelegd: ik was alleen !! Men kan toch immers moeilijk verwachten dat de echtgenote van 's morgens tot 's avonds, niets anders doet dan met treintjes rijden? Er zijn misschien wel uitzonderingen, doch mijn ega behoort daar zeker niet bij!

Dus: 12 oktober vertrek 17.46u te Gent St. Pieters met de Oostende-Wien Express tot Linz. eerste oponthoud:

7.45u tot 8.52u, juist de tijd om met tran 8 naar "Graben" te rijden om enkele goederenwagens van Kleinbahn te kopen; en van Linz dan verder naar Garsten.

Te Garsten: eerste snalspoorbaan: GARSTEN - KLAUS, de enige 76cm baan van de ÖBB welke nog uitsluitend door stoomloks bediend wordt. Voor het ogenblik is nog enkel het traject Garsten-Molln in dienst voor reizigersverkeer, Molln-Klaus enkel goederenverkeer. Ik had tijdens de heenreis plaats genomen op het platform van de laatste wagen, tijdens de terugreis op het platform van de eerste wagen; dat ik omhuld was van stoom

moet ik U niet zeggen, doch het was prachtig om die kleine stoomlok van zo dichtbij te zien zwoegen en dan telkens dat vertrek! het klonk als muziek in de oren. Spijtig was toen (juist als er met stoom te rijden was) het weder niet al te best: mist tot 14.00u, zodat ik slechts één dia kon nemen.

's Namiddags: Garsten - Klein Reifling - Waidhofen a/d Ybbs, niets bijzonders, normaalspoor met E-traktie. 's Anderendaags: zwaar programma: Waidhofen a/d Ybbs - Kienberg Garing, 77km smalspoorbaan, drie uur parcours! Deze lijn wordt enkel met dieselloks bereden, type 295 zoals U op de op 12-11-1969 vertoende dia's kon zien. Tot Lunz aan See, mooie strek, doch enkele km verder, prachtig, midden in de bergen. De "Zugführer" (bij ons hoofdtreinwachter) nodigde mij uit om io de Loc plaats te nemen, hetgeen ik natuurlijk dankbaar aanvaardde, aldis kon ik het mooiste deel van de lijn vanuit de bestuurderspost bewonderen. In Kienberg - Garing net de tijd om enkele opnamen te maken en dan vlug van Wieselbrug a/d Erlauf, normaal spoor doch met stoomtraktie, terug op het platform van de laatste wagen (oh! heerlijke geur van de stoomloks!) voor een ritje van één uur in heuvelachtige strek. Te Wieselbrug vlug overstappen: terug smalspoorbaan, kleine diesellok met 1 reizigerswagen naar Obergrafendorf. Onderweg hadden we echter talrijke rangeringen te doen zodat wij aankwamen met natuurlijk die ene reizigerwagen en wel 15 goederenwagens waarvan de meeste op trucks geplaatst waren, deze laatste zijn niet van remmen voorzien, zodat men gebruikt maakt van speciale smalsporige renwagens (een platte wagen verzwaard met betonblokken) welke men in de trein klasseerd ten einde voldoende remming te bekomen. Te Ruprechtshofen kon ik enkele mooie opnamen maken van een stoomlok welke door de gemeente aangekocht was en nu als nagedachtenis van de stoomtraktie in een kolin parkje naast het station stond opgesteld (ook in Waidhofen a:d Ybbs was dit het geval). Deze beide loks waren prachtig opgepoetst, doch ik had toch liever die vuile (maar nog stomende!) lok van Garsten.

Te Obergafendorf was het terug overstappen, nu smalspoorbaan doch met E-tractie (lijn St. Pölten - Mariazell, in 1962 heb ik het ganse traject bereden, doch was dan op huwelijksreis en had me natuurlijk voor andere zaken te interesseren dan voor die mooie E-lok. Over St. Pölten - Anstetten kwam ik dan terug in Waidhofen waar ik natuurlijk het stof en roet moest wegspolven (Budevlisen-Gösser .....). De derde dag was echter de mooiste voor de "stoomfan". Ik had reeds veel gelezen over de "Steierische Erzberg" (een plaats waar ijzererts ontgonnen wordt) en van de spoorweglijn welke er langs loopt: Hieflan-Eisenertz-Vorndornberg-Leoben: dus had ik me voorgenomen deze lijn zeker in 't programma op te nemen . Hieflan: 522m boven de zeespiegel: een kleine ontgoocheling ten gevolge van elektrificatie werken: autobus tot Eisenertz (692m) gelukkig stond te Eisenertz de trein te wachten, om het interessantere gedeelte van de reis verder te zetten. Lok 97.210 stond reeds ongeduldig te wachten om de vier tweecassige wagentjes de berg op te duwen. Daar begint het dan, langzaam gaat het bergop (tandradbaan) om te Präbichl een hoogte van 1206m te bereiken. Dat de lok moest zwoegen, hoef ik U niet te zeggen, op sommige ogenblikken kon men echt te voet naast gaan. Te Prabbichl zet de lok on en dan is het zwoegen gedaan, bestendig rennen tot Vorndornberg (768m) alwaar een B-lok de trein overneemt en de reis zonder geschiedenis verder

gaat naar Leoben. Tussen Eisenertz en Vorndernberg rijden slechts 3 reizigerstreinen per dag in beide richtingen, want de lijn is enkelsporig en onafgebroken rijden er de ertstreinen; en dat is nog wat anders, een lok (soms 2) vooraan en 1 achteraan, zo gaat het bergop; het is een prachtig zicht: zwarte rook zoveel ge wilt en het geluid van zwoegende stoomloks, zoals we het bij ons nooit hoorden. Te Leoben ging het dan verder (normaal spoor) met een prachtige rode E-lok van de öBB naar Unzmarkt. Hier terug snalspoorbaan, niet van öBB, echter, maar wel: Steiermarkische Landesbahn, nl. de lijn: Unzmarkt Mauterndorf, 76 km. Weinig personenverkeer doch noch wel tamelijk veel goederenvervoer; alle treinen worden met dieselloks gesleept dat tijdens het hoogseizoen lopen en ook twee reizigerstreinen welke met stoomloks van de reeks U gesleept worden, terwijl men ook zelf mag rijden met de kleine tweeassige lok (Stainz 2) en dit op de ganse lijn (echter: 800kr B. per uur).

Alhoewel de prijs wel tamelijk hoog ligt, schijnt het dat er stteds kandidaten genoeg zijn. Ik had onvoeldoende tijd om deze lijn volledig te bezoeken zodat ik slechts tot Muran gekomen ben (door de weinige treinen klopte mijn tijdschema niet helemaal) doch deze lijn staat terug op het programma voor 1970!

Want stel U voor, toen ik terug thuis kwam las ik in het tijdschrift "Eisenbahn" dat men nits betaling van 48kr b. per dag en in het bezit te zijn van een biljet voor het parcours een speciale kaart kan bekomen waarmede men het recht heeft om in de stuurposten plaats te nemen, zodoende mag men ook met de goederentreinen mee rijden.

Deze kaarten zijn ook voor andere lijnen van de "Steiermärkische Landesbahnen" te bekomen). Nota genomen voor 1970!

De Murtalbahn, zo wordt de lijn genoemd, vierde dit jaar haar 75 jarig bestaan, er hadden ter dier gelegenheid heel wat feestelijkheden plaats in de maand september. Men kon het trouwens nog vaststellen aan de mooi opgesmukte stationnetjes. Oostenrijk mag dan een land zijn waar de mensen het niet zo breed hebben als bij ons, op gebied van spoorweg romantiek hebben ze het echter veel beter dan wij, alhoewel ook daar de modernisatie en rationalisatie hun woordje beginnen mede te spreken. De privaatbanen echter staan er nog goed voor, want door de aanwezigheid van de kleine treintjes in de overigens prachtige streken, worden vele toeristen gekokt, zodat ze daar hun private snalspoorlijnen nog goed onderhouden.

Via Brück a/d Meer, Wien, Stuttgart (met een klein onwegje naar Schorndorf voor een bezoek aan een vriend) ging het terug huiswaarts. Terloops wil ik nog even vermelden dat ik in Wien natuurlijk eens met de mooie rode trans gereden heb (Wien Süd - Wien West, bijna steeds ondergronds en met een andere snelheid dan onze M.I.V.G. (maar dat komt bij ons ook wel!) en te Schorndorf een der laatste vijf loks van de serie 78 heb gezien en gefotografeerd natuurlijk. De lok 78 is in Duitsland een zeer begeerd HO model, doch voor het ogenblik is er nog geen enkele grote firma welke dit model op de markt gebracht heeft. Uit Stuttgart kwam ik dan terug met de Tauernexpress te Achen. Waaron ik speciaal Achen vermeld? Wel, ik had zoveel uren met de trein (en treintjes) gereden, talrijke malen moeten overstappen, het kwam soms slechts op 2 minuten aan: GEEN MINUUT VERTRAGING; in Achen: EEN UUR VERTRAGING! Ja, de Belgische Lok, type 160 viel defekt, net toen hij aangekoppeld werd!. Nu ik had er echter geen spijt van want dit onvoorziene oponthoud stelde mij in staat nog een lok type 50 te zien rangeren in Achen Hbf. Daar kon ik echter geen opnamen van maken, want het was nog te donker. Tot in 1970, maar dan via Zwitserland naar Oostenrijk en met meer diafilmen en een bandopnemer! Want vanop die Oostenrijkse platformwagens moet men zeker prachtige geluidsopnamen kunnen maken.

R. Balot.  
voorzitter

Verslag van de vergadering van 12-11-1969. =====  
=====

De vergadering van woensdag 12-11-69 werd voorgezeten door de voorzitter de heer Balot. De opkomst was eerder gering te noemen. Na het uitdelen van enkele folders over de F.S. en de D.B. werd het eerste punt van het programma behandeld door de heer Balot: de laatste les over de seininrichting: nl. de seinen voor het verkeer op tegenspoor. Het tweede punt was een verrassing: dias opgenomen tijdens de reis van onze voorzitter naar Oostenrijk. We konden aldus mooie opnamen van de aldaar nog bestaande snalspoorbanen bewonderen. Een volledig verslag over deze reis zal trouwens in ons eerstvolgende boekje verschijnen, terwijl tevens de dias nogmaals zullen vertoond worden tijdens de filmavond van 2-12-69. Hierna was het de beurt aan de heer De Snet R. die er in geslaagd is een elektronische besturing voor onze mini-atuurbanen op punt te stellen doch nog een stap verder gegaan dan de heer Balot. Het systeem van de heer De Snet is toepasselijk op automatisch blokstelsel. Wij zien met spanning een demonstratie alsmede een artikel voor ons boekje over dit zeer interessant onderwerp tegenoeet. Van de heer Ere-Voorzitter Haeyen, mochten we dan nog een reeks boekjes voor onze bibliotheek in ontvangst nemen, terwijl er ook okkasie materiaal van Märklin door hem te koop gesteld werd. We mogen wel zeggen dat we opnieuw een zeer interessante avond mochten meedmaken.

=====  
oooooooooooooooooooooooooooo

HET JAAREINDE NADERT !!!! VERNIEUW NU UW LIDKAART !!!!  
STUUR DE VRAGENLIJST BINNEN OF GEEF ZE AF --- ---  
HEBT U BIJZONDER WENSEN - DEEL ZE NUDE AAN HET BESTUUR -  
WIE GEEFT EENS DE BESCHRIJVING VAN Z'N RESEAU

A.M.S.A.C. IS EN BLIJFT DE ENIGE  
VLAAMSE CLUB IN MINIATUUR  
TREINEN

+++++

Zoekertjes: Verkoop: Inkoop: Ruil: alles nemen wij op in ons clubblad -

Coppij wordt gaarne aanvaard met artikelen om te publiceren ins ons tijdschrift -