

BLOKBEVEILIGING met ELEKTRONISCH SNELHEIDSREGELAAR =====
 =====

door Raron De Smet.

Uitgaande van een elektronische snelheidsregelaar heb ik deze aangepast om gebruikt te worden in een blokstelsel waarbij ieder blok beveiligd wordt door de trein zelf.

Wanneer een trein A een blok (2) binnenrijdt zal het achterliggend blok (1) automatisch zo geschakeld worden dat een volgende trein B in blok (1) zal opgehouden worden zolang blok (2) bezet blijft. Dergelijke beveiligingssystemen zijn reeds in allerlei uitvoeringen toegepast geworden. Het nieuwe van de hier beschreven schakeling is nu wel dat de trein B die voor het gesloten sein van het bezet blok (2) komt zal stoppen en dit zal doen zoals in werkelijk d.w.z. door langzaam te remmen en wel vanaf voldoende afstand om nog veilig voor het onveilig sein stil te staan. Wanneer men ook het dubbelgeel voorsein gebruikt, kan men deze remming laten beginnen vanaf het onveilig voorsein. De remafstand kan willekeurig geregeld worden en voor ieder blok aangepast worden aan de lengte van het blok. Wanneer nu het volgende blok - hier dus het bezet blok (2) - intussen vrij komt omdat trein A dit blok reeds verlaten heeft dan zal de trein B die in het blok (1) reeds vertraagde, terug optrekken en geleidelijk terug op snelheid komen. Ook wanneer hij volledig had moeten stilhouden zal hij nu terug op normale rijnsnelheid komen. Op deze wijze krijgen wij een volledig natuurgetrouw beeld dat volledig beantwoord aan hetgeen in werkelijk gebeurt.

A. De Elektronische Snelheidsregelaar.

Ter verduidelijking hier eerst het schema van een eenvoudig doch zeer efficiënte snelheidsregelaar, zoals die gebruikt kan worden in één stroomkring d.w.z. in vervanging van de gebruikelijke snelheidsregeling met reostat. Deze snelheidsregelaar wordt met de hand bediend. Hij laat toe zeer langzaam te rijden, langzaam op te trekken, snel op te trekken, langzaam af te remmen of snel te remmen. Er zijn twee schakelaars, de eerste voor de rijrichting de andere met 5 standen voor de verschillende rijbewegingen.

Stand A = traag optrekken

Stand B = snel optrekken

Stand C - rijden: in deze stand blijft de trein rijden op de snelheid die hij had bij het inschakelen naar deze stand, dus nadat men eerst een van de optrekstanden geschakeld had. Indien men de standen A of B blijft behouden zal de trein uiteindelijk toch op zijn maximumsnelheid komen

Stand D = langzaam afremmen tot volledige stilstand

Stand E = snel remmen tot volledige stilstand. Indien tijdens het remmen terug overgeschakeld wordt op optrekken vooraleer de trein stilstaat, zal hij terug snelheid nemen.

Nota: bij het gebruik van deze regelaar dient men er zich aan te wennen dat de trein niet onmiddellijk reageert zoals bij een gewone regeltransfo, maar dat optrekken en afremmen met vertraging gebeurt.

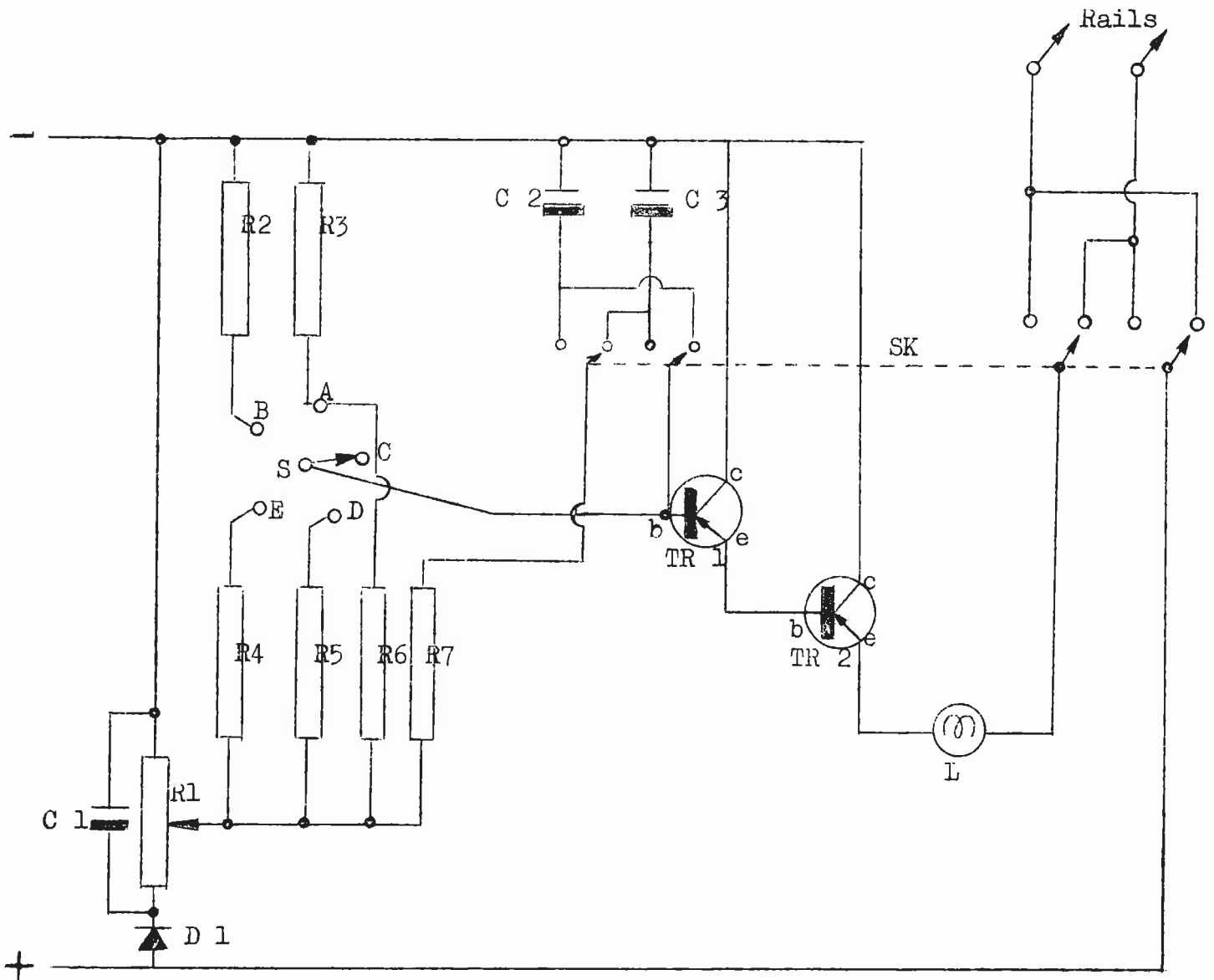


Fig. 1

verklaring bij fig. 1

L. autolamp 12v. 20 watt

S. A B C D E is een vijfstandenschakelaar (zie tekst)

R. 2 is een weerstand 1/2 watt 8.200 ohm

R. 3 is een weerstand 1/2 watt 18.000 ohm

R. 4 is een weerstand 1/2 watt 1.000 ohm

R. 5 is een weerstand 1/2 watt 10.000 ohm

R. 6 is een weerstand 1/2 watt 33.000 ohm

R. 7 is een weerstand 1/2 watt 350 ohm

R. 1 is een instelpot. meter, deze moet zodanig ingesteld worden dat de lok nog juist niet begint te rijden

D. 1 is een diode BY 127 of OA 81

C. 1 is een elektrolitische condensator 10 microF. 25 V.

C. 2 en C. 3 zijn elektrolitische condensators van 500 microF. 35V.

SK is een schakelaar 2 standen 4 kringen. Deze dient om de rijrichting om te keren

TR. 1 is een AC. 126 of AC 163

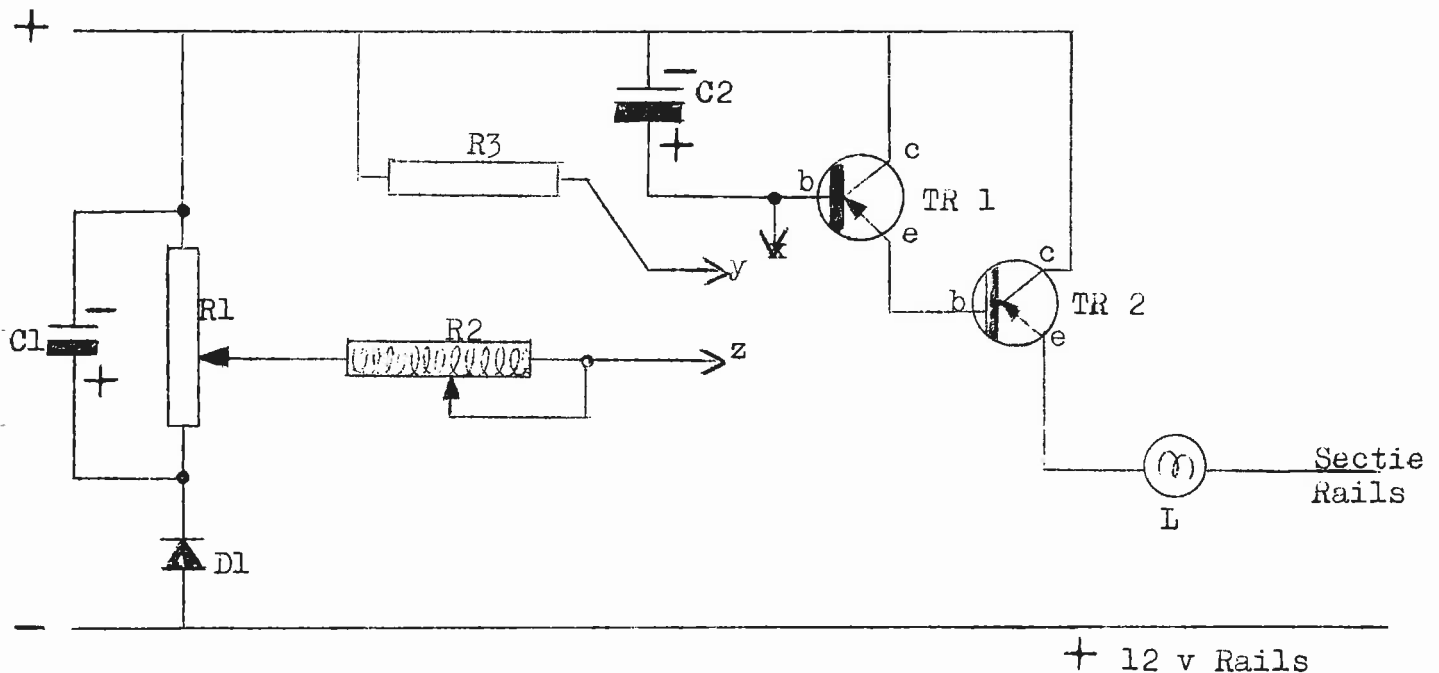
TR. 2 is een AD 149 of AD 150

Ten einde deze regelaar te kunnen toepassen in een automatische schakeling was het alleen nodig het kiezen van elk der 5 standen te laten uitvoeren door de trein zelf in plaats van door degene die het schakelpaneel bedient. Zou ook hier deze functie kunnen overgenomen worden door transistors, toch zal ik mij hier houden aan de methode die tot nog toe door de meeste amateurs wordt toegepast, nl: het gebruik van relais.

Alhoewel het heel goed mogelijk is om de 5 standen te behouden zou dit de zaken onnodig ingewikkeld maken, daar wij met twee standen reeds voldoende mogelijkheden hebben. Er is slechts één stand optrekken die terzelfdertijd dient als normale rijstand, en er is één stand remmen die wij regelbaar zullen maken per blok.

Hier dan het vereenvoudigd schema: de standenschakelaar wordt vervangen door een relais met omkeerschakelaar dat zal bedient worden door de trein zelf. De schakelaar voor verandering van rijrichting is eveneens weggefallen, daar dit in een automatische regeling niet gebruikelijk is. Ingeval een enkel spoor in twee richtingen moet bereden worden, dient elke richting te worden aanzien als een afzonderlijke sectie in functie van de vorige of volgende blokken.

Op te merken is dat er voor ieder blok zo een vereenvoudigde regelaar nodig is.



L = autolamp 12v. 20 watt

Fig. 2

verklaringen bij fig. 2

=====

C. 1 elektrolitische condensator 10 micro F. 25 V.

C. 2 elektrolitische condensator 500 micro F. 35 V.

R. L instelpotmeter (zoals in fig. L)

TR. 1 zie fig. 1

TR. 2 zie fig. 1

D. 1 zie fig. 1

R. 2 is een draadgewonden potmeter 20.000 ohm, hiernede wordt de renaftand geregeld

R. 3 is 8.200 ohm, hiernede wordt de optrektijd bepaald

de punten X Y en Z gaan naar de refpektievelijke punten op de kontakten van relais B

L. is een autolamp 12V. 20 watt

WERKING van de RELAIS

=====

In ieder blok zijn er twee relais nodig. De voeding kan voor alle relais gezamenlijk zijn maar is afzonderlijk van de rijvoeding. Wanneer ik in de schemas de aanduiding + od - 48 V. gebruik dan is dit in de veronderftelling dat de relais gevoed dienen te worden met 48 V. Bij andere relais kan natuurlijk een andere voeding gebruikt worden volgens de noodwendigheden. Op te merken is ook dat het hier gelijkftroonrelais betreft. Mits enige wijziging van het schema is het natuurlijk ook nogelijk de gebruikelijke relais uit de handen te gebruiken met dubbel spoel en kortatondige bekrachtiging.

De voeding gefchiedt in serieschakeling met de lokomotief bij 2-railsysteem of in serie met de niet-geïsoleerde assen bij M₂ of 3-railsysteem. Waar in de schema's een ononderbroken rail voorgesteld wordt, is dit bij 2-rail; één der rails natuurlijk; en bij M₂ de buitenrails, bij 3-rail is het één der buitenrails. Wanneer in de schema's de gefcheiden railgedeelten voorgesteld worden die dus de blok vormen is dit bij 2-rail de andere rail (natuurlijk, hoor ik iemand zeggen) bij M₂ is dit dan de middenrail of de middenpuntkontakten, bij 3-rail is dit dan de ANDERE buitenrail. Let op, bij 3-rail kan aldus de rijftroon volledig gefcheiden worden van de relaisvoeding. Bij 2-rail en M₂ dient de gefcheiden rail dus zowel voor de voeding van de relais per blok als voor de rijftroon per blok. Bij 3-rail kan men één der buitenrails gebruiken als fcheidingsrail en de middenrail als rijftroon per blok.

Relais A is rechtstreeks geschakeld zodanig dat deze door elke trein die het blok binnenrijdt zal aantrekken en dit zolang de trein in het blok blijft. Bij 2-rail en in gebruik van een verlichte of een sluitwagen, zal het blok bezet blijven zolang deze wagens het blok niet verlaten hebben. Dit ten gerieve van personen die nog al eens wagens verliezen of achterlaten in een blok. (In het vervolg zullen wij M₂ ook als 2-rail beschouwen daar het principe hetzelfde blijft en alleen de plaats van de rails verschilt.) Bij echte 2-rail zal het blok beveiligd blijven zolang een wagen op het even of deze verlichting heeft of niet, in het blok verblijft. Voorwaarde hier is natuurlijk NIET-geïsoleerde wielen. Hier zijn de wagenachterlaters dus kennelijk in het voordeel. Relais B wordt gevoed enerzijds via de lokomotief en anderzijds over een normaal open contact van de relais A uit het volgende blok. Dit betekent dat relais B van blok 1 slechts zal aantrokken worden door een binnenrijdende lok wanneer een trein blok 2 bezet houdt en dit slechts zolang tot het blok 2 (het volgende blok ten opzichte van blok 1) terug vrij komt.

Relais B zal dus dienen om het remmen te bevelen en dit:

- 1° bij het binnenrijden van een blok achter een bezet blok
- 2° slechts zolang het volgende blok bezet blijft

Nota/ op de relais A kunnen de seinen geschakeld worden, aangezien dit slechts onrechtstreeks betrekking heeft op deze uiteenzetting en anderzijds deze eenvoudige schakelingen als voldoende verondersteld mogen worden, zal ik hierop niet verder ingaan.

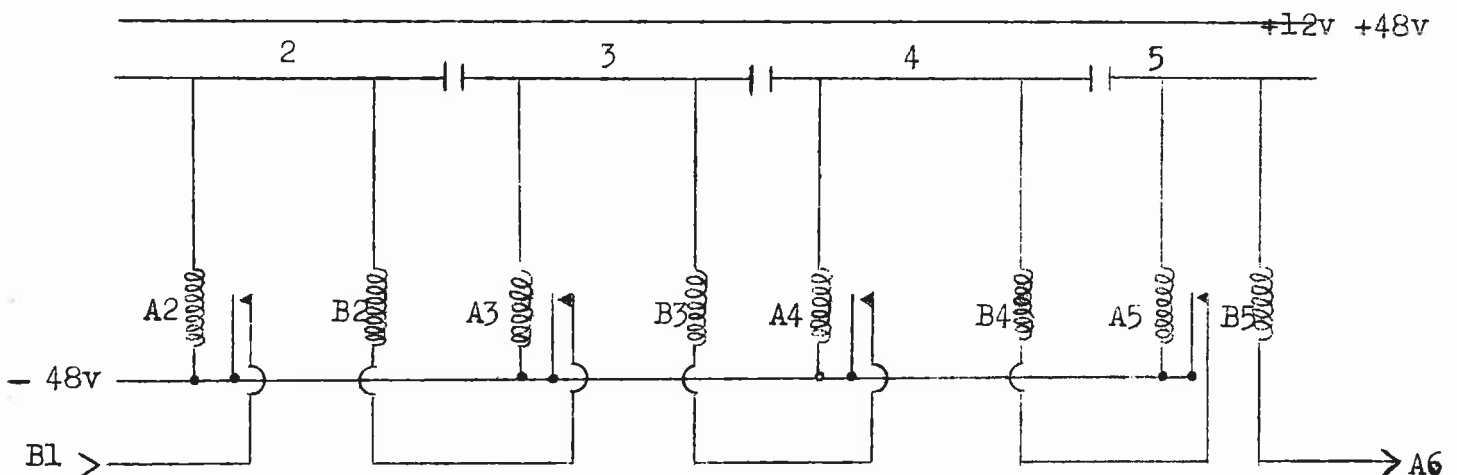


Fig. 3

detail van een relais B

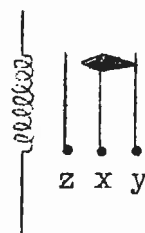


Fig. 4

Er is per sektie één voedingsblok nodig. De uitgangen plus en min hiervan worden telkens rechtstreeks verbonden met het betreffende blok-sektie- zodanig dat plus aan de gemeenschappelijke rail verbonden is en min aan het gescheiden railgedeelte. Plus vormt gemeenschappelijke leiding met plus van de relaisvoeding. Alle voedingsblokken samen hebben dus een gezamenlijke plusuitgang, en een afzonderlijke min-uitgang per sektie. Op te merken is dat hier plus als gemeenschappelijke leiding gebruikt wordt dit teneinde de transistoren op een gezamenlijke koelplaat te kunnen monteren. Het punt X dat overeenkomt met het centraal contact van de vijfstandenschakelaar in schema 1 gaat hier telkens naar de middenkontaktaansluiting van de relais van het betreffende blok.

Ramon De Snet.

Enkele opmerkingen: Alhoewel het schema zeer eenvoudig is gehouden wordt toch een elementaire kennis van elektronika verondersteld, dit in het verband met de praktische uitvoering zoals plaatsing der onderdelen, eventuele vervanging door gelijkaardige types, juiste aansluiting van de transistors en elektrolitische condensatoren. Let vooral op de juiste polarisatie bij de aansluiting van transistoren en elkos.

Om kortsluiting te voorkomen is het beslist aan te raden in serie met de uitgang van elke voedingsblok een autolamp te schakelen. Hiervoor kan een 12V 20 watt lamp gebruikt worden (prijs van de lamp met lampvoet ongeveer 30,-). Wanneer er per sektie een lamp gebruikt wordt zal deze aantonen wanneer in een sektie kortsluiting ontstaat of overbelasting aanwezig is.

Relais moeten hoogohmig zijn, omdat anders de lokomotief stroom trekt door de relaisvoeding. Een zeer bruikbaar relais is het type Rrls 154 d van Siemens dat veel in TV gebruikt wordt. Dit relais heeft vier omschakelkontakten zodat reservekontakten aanwezig zijn voor bijkomende functies zoals signalen en dgl. Verder zijn de meeste types telefoonrelais bruikbaar.

De kostprijs, relais NIET meegerekend, bedraagt minder dan 200,- per sektie. Daarbij is één transfo nodig met gelijkrichter, vermogen 0.5 A. PER TREIN) en één transfo met gelijkrichter (vermogen voldoende voor alle relais samen). Wanneer U bijv. 5 treinen wilt laten rijden zal één transfo 12.V. 2., voldoende zijn. Een goede gelijkrichter hiervoor is dan een B 80 C 5200. Deze kan eveneens gebruikt worden voor de relais tot 48.V.

R. DS.
25november1968.

MOROP

Technisch Comité

Congres STUTTGART

(15-20 sept 1969)

Normalisatie N.E.M. : inlichtingen

Dit jaar stonden er meerdere thema's op het programma van het "Normalisation Européenne du Modelisme Ferroviaire (N.E.M.)" instituut. De studie en de uitwerking van deze thema's hadden reeds veel tijd in beslag genomen, maar de besluiten (normen) werden nu opgesteld.

NEM 112 : TUSSENSPOOR IN BOCHTEN

(beperkt tot schaal HO)

Het betreft de juiste vormgeving van parallel liggende sporen in bochten, rekening houdend met de dimensie-karakteristieken van het rollend materieel, die op deze plaatsen kritische problemen stellen.

Het probleem, om in verband met de rijtuigen, een vrije ruimte te scheppen, waarin de treinen zich kunnen bewegen, zonder aanrijdingsgevaar, en dit zonder "overdreven" tussenspoor, rekening houdend met de estetica en de beperkte beschikbare ruimte, is zeer complex, sinds men, op aanvraag van de modelspoor-industrie, afgezien heeft van enkele standaard-diameters, waarvan de onderlinge afstand zou voldoen aan de meest eisende model-wagens.

De samengesteldheid wekt vindingrijkheid op, meerdere bepalingsmethodes voor overeenstemming met min of meer parameters zijn ontstaan. Het is te STUTTGART mogelijk geworden, van het groot aantal bestaande idëen - dank zij gelukkige sessies - een eensluitend normalisatie-project op te stellen.

NEM 108 : UNIVERSEEL GABARIT-CALIBER voor de schaal HO

Hiervan bestond het voornaamste reeds, maar het probleem was, het

tekenen van een metalen plaatje, waarbij, terzelfdertijd, volgende gebruiksmogelijkheden zijn ontstaan :

- door de algemene omtrek als schabloon voor het vrije-ruimte profiel op rechte lijn, voornamelijk op het punt van hoge en lage perrons in stations;
- als richtlijn, bestemd voor de controle op de afwijking van de bovenleiding, voornamelijk in bochten;
- door de gerechtvaardigde combinatie van inkepingen en borsten, verdeeld over de omtrek, dienstig als caliber voor de 10 afmetingen (opgebouwde as, wiel en spoor) vereist voor de zekerheid bij het rijden.

Het was enkel nodig de samenstelling en de verspreiding van de gebruikswijze van dit instrument te bespreken. De samengevatte voorstelling in een verplichtende nota van MOROP op te stellen, gaf aanleiding tot nabeschouwingen met het oogpunt op de handelsvrijheid van de producenten.

Er werd besloten dat, in samenwerking met "l'Union internationale de la Presse Ferroviaire (FERPRESS)", de verspreiding van de gebruikswijze, met de verschillende commentaren, gezuiverd van wedijver, zal toevertrouwt worden aan de gespecialiseerde tijdschriften over modelisme, op basis van documenten ter beschikking gesteld door MOROP.

Het op de markt brengen zal onmiddellijk gebeuren vanaf het ogenblik dat de tekening definitief is.

NEM 359 : GEUNIFICEERDE KOPPELING voor de schaal N

Deze koppeling is reeds twee jaar aangewezen, het is deze waarvan het principe is uitgevoerd in het ARNOLD-RAPIDO-systeem.

Het homologatie-document, voorbereid vorig jaar, is in hoofdlijnen overgenomen door het Congres te STUTTGART, mits aan de beperkingen handelend over het bereik van het koppelingshoofd en van de vasthechting - alhouwel weinig veranderingen, door zijn opvatting, mogelijk zijn - een zekere uitvoeringsvrijheid over gelaten is.

CONCENTRATIE MOROP - NMRA

(betreffende normalisatie schaal N)

Men weet dat, sinds vorig jaar, NMRA voornemens was om als basis voor het opstellen van zijn standaard, betreffend schaal N, zich te steunen op de norm NEM 009, handelend over de integratie, in de Europese normen, van het 9 mm-spoor.

Nochtans, is de omschrijving verschillend, enerzijds door het ontbreken van 2-assige wagons in de USA, anderzijds ten gevolge van het streven naar dunne wielen in de Amerikaanse en Japanse modelspoorwegindustrie.

Dank zij het TECHNISCH COMITE van MOROP en de SPECIALE COMMISSIE van NMRA, na uitwisseling van inlichtingen en argumenten, is het mogelijk geworden, door wederzijdse benaderingen, tot de opvatting te komen, dat de identiteit van de NEM-norm en de NMRA-standaard, tot het voordeel van het recent ontstaan van de 9 mm-schaal, het werk wordt van het op punt stellen van enkele laatste gegevens.

N o t a : Wanneer meerdere gegevens gekend worden, zal hiervan een bondige detail-beschrijving gegeven worden.

C o n g r e s 1 9 7 0

Het 17^e Congres van MOROP zal doorgaan in 1970, te KOPENHAGEN, gedurende de periode van dinsdag 4 ('s avonds) tot en met vrijdag 7 augustus 1970 (gedurende 3 dagen)

Hartafstand bij Dubbelspoor

schaal H0

V r a a g : Volgens de officiële normen, welke afstand moet men aanhouden tussen twee evenwijdige sporen ? (1)



A n t w o o r d : (2)

De genormaliseerde hartafstand tussen twee evenwijdige sporen, in R E C H T E L I J N , bedraagt 45 mm.

Men dient echter rekening te houden, indien men sporen gebruikt van handelsfabrikaat, met het feit dat de meeste merken, afhankelijk van hun kleine draaicirkel, een veel grotere hartafstand gebruiken. Zie hiervoor Tabel I.

Algemeen zal de hartafstand bepaald worden door de straal en de afwijkingshoek van de spoortoestellen (wissels, kruispunt, engelse wissel, enz). Namelijk, twee tegen elkaar geplaatste wissels, zoals iedereen weet, laten toe een diagonaalverbinding tot stand te brengen tussen twee evenwijdige sporen. De hartafstand van deze twee toestellen, is deze die als basis gekozen werd door de constructeur.

Alzo, zal de amateur die zelf zijn sporen wil bouwen, maar die gebruik wil maken van handels-spoortoestellen, hierop bedacht moeten zijn om een homogene spoorstructuur te bekomen (technisch en esthetisch oogpunt).

Maar er is een andere factor waaraan aandacht dient besteed te worden, nl met de zijdelingse verplaatsing van de rijtuigen in de bochten. Hierdoor is het noodzakelijk de hartafstand in parallelle bochten te vergroten om te verhinderen dat de voertuigen, die zich kruisen of naast elkaar rijden, met elkaar in aanrijding zouden komen.

De hartafstand is functie van de volgende factoren : de lengte van de rijtuigen en de straal van de bocht.

Dit probleem werd behandeld in het Technisch Comité van MOROP, waarvan in Tabel II (3), de weerhouden waarden zijn opgegeven.

TABEL I

:-----:-----:		
: M E R K	: (a)	:
:-----:-----:		
: Liliput	: 45	:
: Kleinbahn	: 52,5	:
: Fleischmann	: 58	:
: Trix	: 59,2	:
: Jouef	: 60	:
: Rivarossi	: 70	:
: Märklin	: 77,4	:
:-----:-----:		

(a) : hartafstand in mm

TABEL II (4) (5)

Type Reseau	diameter		hart-afstand
	minimum	parallel	
(1) <u>TRAMLIJN SPOREN</u> (korte rijtuigen)	300	420	60
(2) <u>SECUNDAIRE SPOREN</u>	740	880	70
secundair spoor (Cat 2)	880		60
hoofdspoor (Cat 3)		1000	
(3) <u>HOOFDSPOREN</u>	1000	1110	55
hoofdspoor (Cat 3)	1110		55
hoofdspoor (Cat 4)		1220	
(4) <u>HOOFDSPOOR</u> (op gemeenschappelijke netten en clubs)	1220	1330	55
(5) Voor voertuigen op juiste schaal (Museum-modellen)	3200	3300	50

- (1) Vraag, door mij gesteld, in april 64, aan mijn franse leverancier van flexibele rails.
- (2) Zijn antwoord, aangevuld met persoonlijke gegevens.
- (3) De verwerkte normen in Tabel II, zijn niet gehomologeerd door MOROP; ze werden gepubliceerd in Frankrijk voor jan 63.
- (4) De opgegeven afmetingen zijn in mm.
- (5) De aangegeven KLEINSTE diameter, is voor ieder spoortype, de minimum-waarde.

MARREN G

02 Jan 70

Verslag over de aktiviteit en de werking van de club
in het verlopen jaar 1969.

Eerst en vooral, bij deze eerste ontmoeting tussen het bestuur en de leden in het jaar 1970, wens ik U in naam van het bestuur van A.M.S.A.C. een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar. Ook geldt deze wens uitgesproken voor de familieleden van onze leden.

Deze wens werd reeds bevestigd op de uitnodigingen van vandaag, aan onze leden toegestuurd, om de statuaire vergadering van onze club bij te wonen.

Aan deze wensen was er ook een donkere schouwzijde verbonden voor de familie Oscar DE BOEVE - VANRAFFELGHEM.

De heer Oscar DE BOEVE, ondervoorzitter bij onze club, overleed op 14 januari 1970 in de ouderdom van 35 jaar.

Spijts de beste zorgen die hem werden verleend werd hij weggerukt van zijn familie en uit onze club.

Hij was een van de grondleggers van de opeenvolgende uitgeschreven reizen, in clubverband, naar Erezée en Han sur Lesse-Erezée. Telkens had hij ingevolge ziekte aan deze uitgeschreven reizen niet mogen deelnemen.

Op 2 december 1969 konden wij hem nog begroeten bij de filmvoorstelling in ons clublokaal, samen met zijn schoonvader de heer VANRAFFELGHEM Maurice.

Volgende brief van leedwezen werd gezonden aan Mevrouw Oscar De Boeve - Vanraffelghem - Krijger, als blijk van innige deelneming bij het overlijden van onze ondervoorzitter de heer Oscar DE BOEVE.

A.M.S.A.C.
Kraaistraat,35
9000 - Gent.

Gent, 21 januari 1970

Zeer geachte Mevrouw DE BOEVE,
De Heer en Mevrouw Maurice VANRAFFELGHEM-KRIJGER,

Wij vernamen het schokkende nieuws, dat de Heer DE BOEVE Oscar, Uw echtgenoot en schoonzoon op 14 januari 1970 overleden is.

Omdat wij weten hoeveel hij voor U betekende, met wat een oneindige zorg U hem maandenlang hebt verpleegd, beseffen wij ten zeerste de droefheid dat U komt te doorstaan.

En ofschoon hij van ons allen is weggegaan, blijft hij in ons hart een ruime plaats bekleden en zal hij steeds in onze herinnering voortleven als een edel en hoogstaand mens.

Beter dan wie ook, weten wij wat je aan hem verloren hebt.

Hij was altijd goed en zacht, vriendelijk en dienstvaarig voor allen, begrijpend in de moeilijkste ogenblikken. Ook wij verliezen in hem een liefbare trouwe vriend en bestuurslid van onze club.

Wij aanvaarden graag het voorstel van de Heer Vanrafelghem Maurice, in vervanging van zijn zeer geliefde overleden schoonzoon de Heer De Boeve Oscar, dat hij regelmatig de vergaderingen zal bijwonen.

Kamens de bestuursleden en leden van A.M.S.A.C. betuigen wij U hierbij de gevoelens van ontroerde deelneming in het ontstelbaar verlies dat U treft.

Heel genegen vanwege het bestuur en leden van A.M.S.A.C.

De secretaris,

Langs deze weg bieden het bestuur en leden van A.M.S.A.C. nogmaals hun innig rouwbeklag aan de families DE BOEVE - VANRAFELGHEM KRIJGER.

Vandaag 27 januari 1970 of de dag dat A.M.S.A.C. zijn statuaire vergadering houdt, is het een logische handeling dat de secretaris U een verslag uitbrengt over de aktiviteit en de werking van de club in het voorbije jaar.

Vóór dat ic dit thema in behandeling neem wil ik mijn verslag beginnen, net zoals in het jaar 1969, met een droevige herinnering op het voorplan te brengen namelijk het overlijden van een van onze leden de Heer ROMBAUT Gilbert, overleden tijdens het verlopen jaar namelijk op 8 mei 1969.

Dit alles achter de rug zijnde komen wij nu aan het feitelijke punt van dit programma.

Wegens de tegeringe belangstelling kon de statuaire vergadering, voorzien op 9 december 1969, niet doorgaan. De reden hiervan was wel terug te vinden in het feit dat wij teveel opeenvolgende vergaderingen en filmvoorstellingen hadden uitgeschreven tijdens de maanden november en december.

In het verlopen jaar hebben wij tal van filmvoorstellingen in ons clublokaal mogen bijwonen. De laatste boeiende filmvoorstelling had plaats op 2 december 1969.

Dank zij de tussenkomst van onze voorzitter die er voor zorgde deze filmen, eigendom van de Deutsche Bundesbahn, in zijn bezit te krijgen en voor ons leden van de club was het een waar genoegte volgende filmen in oenschouw te mogen nemen: " Schienen im Schnee ", " Mit Containern durch die Nacht ", " Der Wald " en " Die frühen Züge ".

Daarbij kregen wij nog een reeks prachtige dijs te zien, opgenomen door onze voorzitter bij zijn laatste vakantie-reis in Oostenrijk. Niet minderwaardig was het filmpje dat wij te zien kregen van een van onze leden van de club, de heer Desmet Ramon, opgenomen bij ons laatste clubbezoek aan Han sur Lesse en Erezée op een 16mm. film.

Deze beide voorstellingen werden met veel lauweren van handgeklap onthaald.

Gedurende het voorbije jaar hebben wij kunnen vaststellen dat, door de voorzitter, alles in het werk wordt gesteld om de leden in het bereik te stellen van al dat gene in zijn mogelijkheid ligt.

Zo kregen wij in de loop van het verlopen jaar de theorie over de seinrichting in toepassing bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, waarover hij ons nadien bij later uitgeschreven vergaderingen de nodige uitleg verschafte.

Tijdens de vergadering van 7 oktober 1969 kregen wij van de voorzitter de praktische proeven te zien van een zelfgebouwde snelheidsregelaar en waarvan het schema later werd bijgewerkt door de heer Desmet Ramon. Het plan tot zelfbouw verscheen later in ons clubblad.

Verder noteren wij het uitgebreid verslag over zijn vakantie-reis aan Oostenrijk tijdens de maand oktober 1969.

Dit zijn toch wel nagels met koppen, rekening houdend met de menigvuldige dienstwijzigingen die de heer Balot de laatste tijd te slikken kreeg en geen ogenblik verzuimde om als voorzitter zijn club op een hoog pijl te houden.

In de loop van het voorbije jaar kregen wij verschillende theoriën en schemas ingezonden door verschillende leden van de club, over hun persoonlijke bevindingen in toepassing bij de miniatuur spoorwegen. Dit alles ten gunste van de leden die hiervan inzage konden nemen in het clubblad.

Nu we toch aan het woordje 'clubblad' zijn gekomen, zouden wij misschien beter het woordje 'clubboek' gebruiken. Het is werkelijk een boek geworden waarin alle nuttige gegevens in voor komen en aan ieder lid van de club gratis wordt uitgereikt.

In het voorbije jaar werd door de club terug een reis uitgeschreven naar Han sur Lesse en Erezée waaraan tal van leden hebben deelgenomen. De vreugde aan deze reis lag niet aan de zonnige kant wat het weder betref, doch wel aan de film en klankopnamen die door de leden werden vastgelegd en nadien in de vergaderingen werden vertoond en

beluisterd.

Over dit alles gesproken zijnde, krijgen wij dan nog onze réseau zelf op het voorplan.

Over dit laatste punt is er maar weinig aktiviteit te bespeuren.

Meerdere vergaderingsavonden worden opgeslorpt langs de theoretische kant, van daaruit dat de réseaukamer in de vergeethoek wordt gestopt en op zich laat wachten voor een verdere afwerking.

Het clublokaal en de réseaukamer is net een siamese tweeling die niet van elkander te scheiden is en er zoveel aandacht moet worden geschonken aan de praktische uitvoering of aan de lessen zelf.

Mijn persoonlijke mening hierover, als ik mij zo mag uitdrukken, valt de reden wel gezocht dat er bij de aanvang van een werkvergadering niet onmiddellijk wordt ingegrepen met de aanvang van het werk zelf. Soms worden theoretische lessen naar voregebracht en is de tijd nadien te kortstondig om dan nog het werk te beginnen aan de réseau zelf. Een définitief werkschema zou hieromtrent best vooraf uitgeschreven worden.

Met dit laatste ben ik de mening toegedaan dat alles werd aangehaald wat de aktiviteit en de werking van onze club betreft.

Als laatste punt wil ik U echter ter kennis brengen dat de heer Vanderstuyf Laurent, schatbewaarder bij onze club, U op de hoogte zal brengen over het bedrag dat momenteel in de clubkas aanwezig is.

Leden die hun bijdrage voor het jaar 1970 willen storten als lid van onze club, kunnen dit van heden af doen in handen van onze schatbewaarder.

Ik dank U voor Uw aandacht. Leve A.H.S.A.C.!

De secretaris,

Verslag over de bestuursvergadering van 6.1.1970.

AMSAC hield op 6 januari 1970 zijn eerste bestuursvergadering van het jaar. Waren aanwezig de HH. Haeyen, Balot, D'hoollaeghe, Schellynck, Vanderstuyf en Mareen. De heer De Boeve, dan nog in leven had zich laten verontschuldigen wegens ziekte. Tijdens deze bestuursvergadering werden de antwoordformulieren nagezien en besproken waarbij de meeste antwoorden positief waren voor de verdere afwerking van de réseau.

Er zullen twee groepen worden gevormd met vooraf bepaalde of aangedeelde werkleiders. Een eerste groep zal samengesteld worden voor de verdere afwerking van het elektrisch gedeelte. De tweede groep zal zorgen voor het décorgedeelte.

Verder werd besloten dat de eerste vergaderingsavond van iedere maand zal aangewend worden voor de theoretische lessen. De tweede

vergaderingsavond van iedere maand zal uitsluitend het voorwerp uitmaken voor de verdere afwerking van de réseau. Bij een algemeen akkoord werd besloten een aanvang te nemen met de volledige afwerking van het elektrisch gedeelte en nadien komt de signalisatie.

De leden die zich wensen op te geven om deel uit te maken van een van deze twee groepen worden vriendelijk verzocht hun naam op te geven.

Vervolgens werd de aankoop besproken van het nodige materiaal voor de verdere afwerking van de réseau.

Dit materiaal omvat twee borstels, strooi materiaal, witte houtlijm, plastic bomen en twee elektrische transfo's van 48 volt ieder aan de som van 200fr. 't stuk. De aankoop van 250 postzegels à 1,50fr. voor de briefwisseling.

Na al deze punten te hebben besproken werd deze bestuursvergaderingsavond dan besloten.

Het sein staat op 17 februari 1970 veilig voor de verdere afwerking van onze réseau.

Het bestuur rekent op een gulle medewerking vanwege de leden.

De secretaris,

TE KOOP bij clublid Gentil DECOLLIERE, Kogelstraat, 71, te Gent.(9000)

MÄRKLEIN

3 ketelwagens 'Esso'	4501	à 45 fr. per stuk
1 vierassige huifwagen	4517	à 65 fr.
1 gesloten goederenwagen 'liko' (Belgische)		à 30 fr.
1 paar handwissels	5121	à 70 fr.
2 aansluitrails	5111	à 15 fr. per stuk
12 masten	7009	à 5 fr. per stuk
16 hangdraden	7019	à 4,50 fr. per stuk
13 rijdraden m. holstuk	7014	à 2,50 fr. per stuk
6 rijdraden m. nokstuk	7015	à 2,50 fr. per stuk
2 steekverbindingen	7013	à 4 fr. per stuk
7 onderbreekstukken	7022	à 6 fr. per stuk
14 verloopstukken v. steekv. 7032		à 2,50 fr. per stuk
1 kruistuk	7007	à 6 fr.
1 uitlegger	7025	à 4 fr.
2 zakjes bevestigingsgarnituur 7004		à 3 fr. per zakje
2 seinplaten	7072	à 20 fr. per stuk
1 verdeelplaat	7209	à 5 fr.

HORNBY - ACHO

1 tenderloc 131 T	6360	à 300 fr.
2 inoxrijtuigen	7370	à 50 fr. per rijtuig

JOUEF

6 rechte onderbrekingsrails 475/20		à
20 gebogen rails	870	à
2 gebogen rails	870/2	à allen 3 fr. per rail
36 parallel gebogen rails	920	à
1 paar elektrische wissels 8485 E		à 90 fr.

LIMA

6 aansluitrails 3024 en 3 scheidingsrails 3024/R		à 5 fr. per stuk
2 scheidingsrails 3022/A		à 3 fr. per stuk

FLEISCHMANN

11 overgangrails 1700/4U		à 5 fr. per stuk
--------------------------	--	------------------

DE BELGISCHE ELLOCS.

Door de beheerraad van de NMBS werd in januari 1933 besloten de lijn Brussel-Mechelen-Antwerpen te elektrificeren. De gekozen spanning was 3000 volt gelijkstroom. De elektrificatie werd voltooid in 1935 en de diensten werden verzekerd door 12 vierdelige elektrische treinstellen, type 1935. Brussel-Antwerpen was dus de eerste geëlektrificeerde lijn van de NMBS.

Verdere toekomstplannen waren de hoofdlijnen, uitgaande van Brussel naar Charleroi, Oostende, Luik e.a., eveneens onder draad te brengen. Door het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden al deze voorziene werken uitgesteld tot na 1946. Nochtans werd door de NMBS in 1943 de studie aangevat voor het ontwerpen van een elektrische locomotief. Naar buitenlandse voorbeelden verkoos men een type locomotief met de asopstelling Bo-Bo. Uiteindelijk werd in 1946 een bestelling geplaatst van 20 locs type 101 en twee groepen van drie prototypen 120 en 121. Zij werden geleverd in 1949 en in dienst gesteld in 1950. Uitgaande van de prototypes 120 en 121 en als gevolg van de elektrificatie van de hoofdlijnen Brussel-Oostende en Luik, werden in 1952 vijftig locs type 122 geleverd. Voor de zware lijn Brussel-Luxemburg kwamen dan nog in 1955, 83 locs type 123 bij.

De elektrificatie van het Belgische net nam verder een uitbreiding, zodat naast verschillende locotypes ook nieuwe treinstellen in dienst genomen werden. Wat betreft ellocs, zijn de laatste aanwinsten de blauwe locomotieven type 150 van 1963 (driestroom, Neerland-Frankrijk-België) en het type 160 van 1966 (vierstroom + Duitsland). Binnenkort verwacht men de levering van 15 nieuwe locomotieven type 126. Het effectief begin 1969 van de NMBS bedroeg 196 elektrische locomotieven.

TYPEVERDELING NMBS ELLOCS.

Het typegetal van de elektrische locomotieven gaat van 101 tot 199. De stoomlocs vroeger van 1 tot 100 en de huidige diesellocs van 200 tot 299. De ellocs krijgen hun typegetal volgens de snelheid.

Van 101 tot 109 max. snelheid lager 109 km./u.
van 110 tot 119 max. snelheid 110 tot 119 km./u.
van 120 tot 129 max. snelheid 120 tot 129 km./u.
van 130 tot 139 max. snelheid 130 tot 139 km./u.
van 140 tot 149 max. snelheid 140 tot 149 km./u.
van 150 tot 159 max. snelheid 150 tot 159 km./u.

NMBS ELLOCS.

De locs hebben allen de Bo-Bo asopstelling.

TYPE		BOUWJAAR	AANTAL	MAX. SNELHEID
101		1949	20	100 km.
120	prototype	1949	3	125 km.
121	prototype	1949	3	130 km.
122		1952	50	125 km.
123		1955	83	125 km.
125		1960-1961	22	125 km.
126		1964	5	130 km.
150	driestroom	1963	5	150 km.
160	vierstroom	1966	8	160 km.

Prototype 121 wordt niet meer gebruikt.

In miniatuur HO hebben wij het type 123 en 150 van Lima.

DECONINCK Gentil.

Verslag over de statuaire vergadering van 27.1.1970.

Als de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te Gent een merkwaardige bloei kent, dan is dit ongetwijfeld grotendeels te danken aan de bevoegdheid, de ijver en de toewijding van haar voorzitter, de heer BALOT Roland, die de meeste uren van zijn schaarse vrije tijd aan deze club en het welzijn van de leden wijdt.

Stellig kan van heden af beklemtoond worden dat AMSAC een onverwacht succes tegemoet gaat.

De statuaire vergadering van AMSAC, die op dinsdag 27.1.1970 doorging in haar lokaal onder voorzitterschap van de heer Balot R., kende een waar succes aan belangstelling.

Naat de heer voorzitter ons de uitslag had bekend gemaakt van het uitgeschreven referendum, werden dan de inzichten in overweging genomen door de leden ingezonden om terug een uitstap te ondernemen in het jaar 1970. Door de meeste leden werd er trouwens naar gestreefd om een vernere afwerking van de clubréseau. De heer voorzitter gaf het voorstel een reis uit te schrijven naar onze oosterburen alwaar mogelijks de gelegenheid bestaat, juist over de grens, een reis te maken met verschillende treinstellen voortbewogen door stoomlocomotieven. De deelnemers in de gelegenheid stelt klank en film opnamen uit te voeren.

Na dat deze diverse punten, op het programma vermeld, werden afgehandeld werd het woord verleend aan de secretaris.

Deze bracht een overzicht van wat tijdens het verlopen jaar werd gepresteerd en in de toekomst nog moet gepresteerd worden o.a. de vernere afwerking van de clubréseau.

Om in dit voorstel te slagen moet de club over bereidwillige leden beschikken die de taak op zich nemen om de clubréseau een vernere afwerking te gunnen. En daar heeft de club geen beoefte aan. Dit werd echter bewezen bij de jongste werkvergadering van 3 februari 1970. Met een onverwachte ijver waren de talrijke leden aan het werk gegaan. De hamerslagen en het slurpende geluid van de stofzuiger, die onophoudend de tafels en de vloerbekleding een fraaiere kleur gaf, overtroffen het lawaai van de voorbijrijdende diesellocomotieven waarvan de sporen naast het clublokaal gelegen zijn.

We keren terug naar onze statuaire vergadering van 27.1.1970 en na dat de secretaris zijn verslag had uitgebracht, werd de stand van de clubkas door de heer VANDERSTUYF Laurent aan de leden bekend gemaakt. Op 27.1.1970 had de club 6259fr. in kas.

Vervolgens werd overgegaan tot de verkiezing van het nieuw bestuur terwijl intussen het kasboek werd nagezien door twee leden van de club, namelijk de heren Deconinck en Van de Walle.

Aangezien er geen nieuwe candidaturen, binnen de voorgeschreven termijn werden ingezonden, was het vorige bestuur volledig herkiesbaar.

Allie bestuursleden werden door de aanwezige leden herkozen en behielden hun voorgaande functie in het bestuur.

Dit is het bewijs dat de leden het volledig vertrouwen hebben geschonken in het verder beleid van de club onder het huidige bestuur.

Het bestuur dankt de leden voor deze uitgebrachte stemmen.

Er werd nu een goede start genomen zowel door de leden als door het bestuur. Laat ons deze goede start afwerken voor nu en in de toekomst lat ieder vreemde bezoeker een gunstig aandenken mag opnoteren van A.M.S.A.C..

De secretaris,

Verslag over de vergadering van 17.2.1970.

Nürnberg

Tijdens de jongste algemene ledenvergadering van A.M.S.A.C. te Gent, was het de heer voorzitter BALOT R. die de zeer talrijke opgekomen leden hartelijk verwelkomde en onmiddellijk het woord verloende aan de secretaris D'hoolaeye A. die zijn verslag uitbracht over de statutaire vergadering van 27 januari 1970.

Geen wonder dat de belangstelling van de leden groot was want, de maand februari van ieder jaar is voor de spoorweg miniatuur liefhebber 'de heilige maand' van het jaar.

En nu kwam het belangrijkste punt van deze vergadering.

wie de benamingen Wieseler Haus, Messenalle, Leichtbauhalle A, Leichtbauhalle B, Messehaus, Max Scheerer Haus en Gemeinue Haus noort uitspreken denkt onmiddellijk aan de INTERNATIONALE SPIELWARENMESSSE te Nürnberg. En wie aan Nürnberg denkt denkt tegelijk aan de heer SMETRYNS Jacques, lid van onze club en trouwe bezoeker van de speelgoed jaarbeurs te Nürnberg, die ons ieder jaar een verslag uitbrengt over zijn bezoek aldaar.

Als een voorbode van een hoopvolle en jonge lente kwam de heer SMETRYNS aan het woord. Zijn belevenissen tijdens de reis waren niet zo lentevol. Spreker bekleemtoonde met welke tegenslagen hij af te rekenen had bij zijn terugreis uit Nürnberg. De reis per auto van Gent naar Nürnberg verliep in 5 uur, de terugreis nam 10 uur inbeslag in-gevolge de overvloedige sneeuwval.

De heer Smetryns J., die telkens over een rijkdom aan documentatie beschikt bij zijn terugkomst uit Nürnberg, bracht ons hierop in kennis over de nieuwigheden tot in de fijnste details weergegeven van al datgene dat hij had opgemerkt bij zijn bezoek aan deze tentoonstelling.

Hierna volgt deze détail weergave, van de voornaamste merken, vernoemd door de heer Smetryns Jacques.

ROBAL : voor zover de heer Smetryns gezien heeft was Robal niet aanwezig

LIMA : nieuwe katalogus, één voor 'N' en één voor 'NO', 1/2 reus verschenen modellen.

Stoomlocomotief DB type 39 - Engelse Diesel - SNCF 61.000 diesel C + TC 61.100 - zeer mooi LTA 150 DB autorail accu + remorque - SNCF 141 R Mikado - terug zeer mooi een voiture piloté NS met twee verdiepingen en moteur, - reizigerswagens van de SNCF 1-2 Klasse en 1^o Klasse plus bagageruimte - voiture Capitole + bagageruimte - een Engelse reizigerwagen in de kleuren van wit en groen - 8 verschillende citerne wagens met 4 assen voor het vervoer van verschillende producten en verschillende firma namen - 5 container wagens van diverse merken - gesloten goederenwagens met verschillende beschriften zoals Kronenbourg-Bvian-Sillan Gelati, enz. - 6 twee assige citernes - 4 container wagens - 4 cimentwagens en een overgrote keus van Amerikaans materiaal in 'N' schaal.

EGGERBARN : niet gezien op deze tentoonstelling.

SCHNEIDER : verlichting voor de openbare wegen in schaal HO - TT - N lampen - draden - kabel dragers - lusterklemmen - schakelaars - transfos enz. enz.

- MERTEN : in voorbereiding personages DB en reizigers voor schaal '0'.
- SAUTHE : nieuwe verpakking - uitbreiding voor 0 + 1
- BRWA : nieuwe signalen voor 'N' schaal - mini straat met kabel geweldige keus van verlichtingsbronnen - baan van 340cm. lang met 2 keerlussen waarbij auto's kunnen worden op aangebracht zonder voorzien te zijn van een motor - schone catalogus.
- HELPA : station Rottenberg in schaal 1 + bomen en locoloods in schaal 1
- MOSSMER: ballast voor de sporen 0 - 1 - G (LGB) Minitrix - Märklin - Ieco
- TITAN : transfos
- JOUEF : gelijk altijd was er geen catalogus verkrijgbaar, was nog in druk - een Italiaanse loc 2D2 en enkele nieuwe huisjes.
- MARLII: HO - nieuwe versie voor E 03 is nu 103 geworden, nieuwe decoratie stoomlocomotief 03 half Old Timer - 3 wagons die verdwijnen en komen terug met binnenversiering - twee vierassige citernes met de beschrifting van AVIA en GASOLEN - autorail accu 515 (ETA 150)+ aanhangwagen ook in HAMO - platte wagen met rongen lengte 22,7cm. - twee bouwdozen gesloten wagens - een nieuwe driewegwissel - signalen - brug - luchtlijn - 2 nieuwe gebogen rails met een andere straal en dan het alier nieuwste van de tentoonstelling de 0 HO (Minex) stoomlocomotief, diesellocomotief, goederenwagens en rijtuigen van de schaal 0 die rijden op het spoor HO van Märklin. (stoomlocomotief WEG en diesellocomotief SWEG)
Deze nieuwe uitvinding heeft tot doel om te beginnen als speelgoed en te eindigen tot het modellisme.
Schaal 1: voitures met binnenversiering - rongenwagen en een open goederenwagen in de oranje kleur voor de kinderen.
Verdwijnen uit de catalogus: elektrische loc SMCF (Alsthom) DB man Elec - 2^e clas DB - verschillende bouwdozen - E3 Hamc Zweedse Hamc.
- KIBRI : Oude statie CALW - statie Steinheim - modern postgebouw Bauenweiler - water kasteel - beton - locomotievenloods 2 sporen - instalatie bij het laden van locomotieven van kolen en zand - oude school - tunnel.
In 'N' statie Miltenberg - huisjes en twee windmolens.
De kwaliteit bij deze firma is vooruit gegaan, de modellen achteruit er wordt niets moderns op de markt gebracht.
- LGB: spoor 1 - de keus is dubbel zo groot geworden - bovenleiding elektrische loco - loco van de ZillertalBahn - citerne - kraan silowagen - personenwagen - sporen kuiser - transfo, enz.
- VOLLMER : raffinaderij in HO - industrie gebouwen - kraan voor containers in 'N' een koophuis - een speelwarenhuis - bankgebouw - geschenkenhuis.
- REOLD : 5 nieuwe loco's - 5 voitures - 13 wagens - een kruising - huisjes - en binnen verlichting.
- TRIX : HO v 218 - in 'N' industrie diesel - CC 204 Belg. Lux. en Deense 260 Belg. - Santa Fé - 18 wagens.
- RIVAROSLI : in 0 een geweldige uitbreiding, maar Amerikaanse modellen - binnen versiering voor Amerikaanse wagens.

in HO V 320 DB - 231 SNCF bruin lora - DB 98
Belgische wagen in de groene kleur - FS - DB
in 'M' BR 10 - SNCF 231 - FS 444 - USA - Belgische wagen groen

- HAUG : niet meer te zien
- BOCH : geen nieuwigheden - réseaus voor HO en N
- POLA : DB 89 loco + tender - container wagen - gesloten wagen Spatenbrau - DB - open wagen DB.
- QUIC : in HO villa - kapel - hangar - beweegbare ophaal brug voor HO.
- REINER FISCHER : Mico wagens in 'M' - signalen in 'M' - Old Timers
- JORDI : voor HO en N nieuwe bomen.
- WIAD : snelheidsbaan - presentatie van de kraan - HO bulding - modern station, niet geheel gelukt bij de afwerking.
in 'M' kleine huisjes.
- LILIPUT: HO BR 78 - 232 loc / tender - mooie nieuwe rijtuigen SBB
1^o classe - 1^o - 2^o classe - 2^o classe bagage - nieuwe Zwitserse rijtuigen typ X RIC - transport rijtuig extra plat, zeer kleine wielen - 4 assige citerne OBB Esso - 4 assige rongen wagen 22cm.
4 assige rongen wagen + containers - gelijk altijd uitzonderlijk materiaal.
- ROWA : HO V 100 DB in nieuwe uitvoering 212 - Mallet USRA 2882 Y 6^b
lorfolk en Western - verzilverde rijtuigen - 4 assige citerne wagens - 4 assige bagage wagen DB in hout model - restaurantwagen TBB nieuw model van de DB - extra platte wagen voor net vervoer van autovrachtwagens.
- FULGUREX: Hag Blanche Rouge komt erg naar voren
herman materiaal in O, bijzonderlijk Zwitserse modellen pracht exemplaren
Fulgurex SNCF 241 P = 1500 Zwitserse franken.
- HELI : tunnels en bomen
- RICHTER : mooie verlichtingsbronnen
- WILING : verschillende containers voor HO - autovrachtwagens en personenwagens voor HO en N.
- BUSCH : gebouwde onderdelen van tunnels met verschillende verdiepingen tunnels voor HO - N - 1.
- FLEISCHMANN : Old Timer Loco "Die Schwarze Anna" met de daarbij benorende reizigerwagens, 3 wagens - post rijtuig - rijtuig 3^o classe - rijtuig 3/2^o classe, betere schaalverhouding - nieuwe versies op de 4 assige citerne wagens - wagen om de rails te reinigen met de benaming "FLEISCHMANN" - 3 Amerikaanse wagens.
Bij Fleischmann PICCOLO stoomlocomotief type DB 91 - V 100 diesel 212 - rijtuigen die reeds bestaan in de HO schaal, met of zonder platforma - vier 2 assige citernes - verzilverde rijtuigen 1/2 - 2^o classe - diesel tractor DB - enkele nieuwe rails.
- SOMMERFELT : geen nieuwigheden voor HO - O - 1. Frans materiaal 2 D 2 en 141 te lora.
- GÜTHER : BR 078 - V 188 dubbele diesel - E 52.
- LOCHER : niets belangrijks te melden.

HERMANT : niets belangrijks te melden.

FALLER : speciale wagen voor het laden en lossen van personenwagens geschikt voor Märklin en Fleischmann systeem - oude fabriek - oud stadhuis - 99 kleine villas - terrassen - moderne statie de Faller piste voor auto races en kleuren zoals NUNBROL.

FREISER: buitengewone voorstelling vanwege deze firma zoals een uorpje aan een riviertje - een landschap onder de sneeuw - verkeer personages voor de DB en de USA. Intractige afwerking!

HERMANT : wagen om de rails te reinigen.

TYCO : Amerikaanse modellen HO

LOGGIEF: nieuwe F en HO vrachtwagens voor container vervoer.

VAUPE : molen - kapel - restaurant - bungalo's - locomotieven depot - bloementeelt.

De heer Smetryns J. besloot zijn verslag met zijn eigen bevindingen over zijn bezoek aan Nürnberg aan de leden ter kennis te brengen.

- 1) men blijft stationair stilstaan bij de fabricage van de HO modellen.
- 2) dat de modellen bij het bouwen van de O - TT - N een grotere bloei kennen en de modelbouwers gaan aanleunen bij de meest biedende afzet gebieden.

Bij het afsluiten van zijn verslag mocht de heer Smetrijns J. vanwege de talrijk opgekomen leden een warm applaus in ontvangst nemen.

Vanwege de heer voorzitter mocht de heer Smetryns J. een woord van dank in ontvangst nemen voor zijn uitgebrachte commentaar en wij waren ten zeerste verneugt zo intensief op de hoogte gebracht te worden van deze nieuwigheden.

De secretaris.

Vanaf zondag 1 maart 1970 betaalt u meer op het spoor.

Het biljet en het abonnement op het spoor zijn duurder van zondag 1 maart af. Die dag wordt de verhoging toegepast waartoe de regering besloot ondanks het eensgezind verzet van werkgevers en vakbonden in de prijzencommissie.

De prijs van het biljet stijgt met 2,5 t.h. en de eindtaks wordt van 2 op 3 fr. gebracht.

Al de sociale abonnementen en eveneens de schoolabonnementen worden 10 t.h. duurder. Bedienden mogen voortaan echter tot 200.000 fr. per jaar verdienen, in de plaats van 180.000 fr., om recht te hebben op een sociaal abonnement.

Op 1 maart wordt ook het reisgoedtarief verhoogd.

De spoorwegmaatschappij verzocht om deze aanpassing ten einde de begroting evenwichtiger te maken dank zij meerinkomsten ten bedrage van 347 miljoen frank.

De staatstussenkomst bedraagt dit jaar 11,4 miljard fr. zegge 300 miljoen fr. minder dan in 1969.

DB type CC-E103 (ex E03)

S N E L T R E I N L O C O M O T I E V E N :

l i c h t e t r e i n e n : 2 0 0 Km/h
z w a r e t r e i n e n : 1 6 0 Km/h

- - - - -

Men weet dat de DB, in 1962, overgegaan is tot een bestelling van 4 prototypes - CC-E 03 - geschikt voor de maximum snelheid (in regelmatige dienst) van 200 Km/h en 250 Km/h bij proeven.

Een reeks afgeleide locomotieven, maar met een groter vermogen, werden besteld in 1968, voor levering 1970. Deze 30 loco's zijn genummerd 103-005 tot 034. Er werd overgegaan tot een aanvullende bestelling, in 1969, van 45 locomotieven, en er werd voorzien dat deze reeks loco's 200 exemplaren zal bedragen in 1975.

Men moet evenwel opmerken dat, in tegenstelling met de prototypes, voorzien voor het slepen van lichte treinen tegen 200 Km/h, de loco's van de reeks 103, wel uitzonderlijk deze snelheid kunnen bereiken, maar bestemd zijn voor het slepen van express- en zware sneltreinen van 600 à 700 Ton aan 160 Km/h.

De vooruitzichten zijn dat, binnen enkele jaren, het type 103 de diensten zal overnemen, verzekerd door de types BB-110 (ex E-10) en 112 (ex E-10¹²), namelijk deze van de snelste en zwaarste personentreinen op het net van de DB, en van de TEE-treinen waarvan de samenstelling jaarlijks uitbreiding neemt.

- - - - -

VERSLAG VERGADERING dd 03 Mar 70

Aanwezig, de Heren CLAEYS, DE BROE, DE CONINCK, HAYEN, MAREEN, PUURS, RIDON, SCHELLYNCK, THEYSEBAERT, VANDERSTUYF M, VAN DE WALLE, VAN DURME en VAN WATERMEULEN.

Verontschuldigd, de Heren BALOT (dienstregeling), VANDERSTUYF L en D'HOOLAEGE (medische redenen).

Voor de opening van de vergadering, werd overgegaan tot volgende activiteiten :

- verkoopsaanbod tweedehandsmateriaal (Märklin) door de Heer HAYEN ;
- inzage tijdschriften : "Rail et Traction" n° 114 (ARBAC)
"Rad und Schiene" n° 2/70 (DB)
"Kundenbrief" (DB)

DAGORDE VERGADERING :

Voorgezeten door MAREEN G (technisch raadgever)
Geopend om 20.10 - gesloten om 21.30

activiteiten :

- 1° welkomstwoord en verontschuldigen gericht tot de leden ;
- 2° voorlezing verslag vergadering dd 17 Feb 70 (get. BALOT) ;
- 3° voorlezing van dankbetuiging van de families DE BOEVE en VANRAPELCHEN-KRIJGER, voor medeleven met het afsterven van de Heer O DE BOEVE, in leven, ondervoorzitter ;
- 4° navraag inlichtingen met het oog op de samenstelling programma theoretische lessen (zal uitgewerkt worden onder vorm van referendum) ;
- 5° vraag welke activiteiten de leden verkiezen tijdens de werkavonden (decor, electriciteit, enz.) ;
- 6° vraag gericht aan de Heer DE BROE, en principieel akkoord betreffende theoretische behandeling en praktische demonstraties onderhoud rollend materieel ;
- 7° oproep om aanwezig te zijn op 17 Mar 70 tijdens werkavond (opmerking : vuile handen) ;
- 8° bespreking uitdeling tijdschrift, vergadering 17 Mar 70 ;
- 9° Allerlei :
 - a) schrijven publiciteitsdienst DB betreffend programma touristische sociale reizen ;
 - b) EXPO-TREIN NMBS
data : 08/09 Mar 70 - openingsuren : 10.00 - 19.00
plaats : Station GENT ST PIETERS, spoor 6
toegang gratis en uitdeling documentatie
(discussie van al of niet aanwezig zijn van Bar-afdeling, door en voor onze dorstige leden).

Waarnemend Voorzitter,

MAREEN G
Techn Raadg 

LES LOCOMOTIVES ARTICULEES DU SYSTEME MALLET DANS LE MONDE
=====

auteur : L.M. VILAIN

uitgever : Edition Vincent Fréal et Cie
4, rue des Beaux-Arts
PARIS-6^e

prijs : ongeveer 500 F (onder voorbehoud)

beknopte inhoud :

- algemeen overzicht van de verschillende types gelede locomotieven
- algemene evolutie van de Mallet-locomotieven, van in de beginperiode tot nu
- bespreking van 300 types loco's uit 60 landen (verschillende spoorbreedten, trace's en profielen)
- geïllustreerd met 228 fotos
- index der besproken types

=====

" FLYING SCOTSMAN "
=====

auteurs : A. PEGLER, C.J. ALLEN en T. BAILEY

uitgever : Ian Allen, editor
Terminal House
Shepperton, Middlesex
Great Britain

formaat : 18x24 - 65 pagina's

prijs : 12/6

Beknopte inhoud :

weelderige geïllustreerde verhalen (fotos en tekeningen) betreffend deze beroemde britse trein.

- "The "Flying Scotsman" Story" (Cecil J. ALLEN)
- "Living with n° 4472" (Alan PEGLER)
- "King's Cross-Edinburgh" (Trevor BAILEY)

=====

METRO DE PARIS
=====

documentaire fotoalbum uitgegeven door Librairie HACHETTE , PARIS

prijs : ongeveer 420 F (onder voorbehoud)

Brochures betreffende tramwegen

KOBENHAVNS SPORVESE OVER MORE THAN A CENTURY
=====

door M.R. TAPLIN - 40 pagina's, formaat 13x21, 56 fotos, 6 plans
prijs : 5 sh 6 d (engelse tekst)

PRAGUE 180
=====

door J.H. PRICE en P.J. WALKER - 12 pagina's, formaat 13x21,
11 fotos - prijs : 2 sh

uitgever : L.R.T.L. Publications
35 Montholme Road
Battersea, LONDON S.W. 11.

= = = = =

JAHRBUCH DES EISENBAHNWESENS - FOLGE 20/1969
=====

onder leiding van pr. Dr ing. Th. VOGEL

uitgever : Hestra Verlag
61 DARMSTADT
Postfach 4.164

prijs : 19,8 DM

inhoudsbespreking :

Geeft een overzicht van het technisch en bedrijfseconomisch beleid met betrekking op het vervoer in het algemeen, en bijzonderlijk aangaande de spoorwag en in Europa.

titels :

- De moderne spoorwag en in verband met de transportpolitiek
- Investeringsplan van de DB
- De Nieuwe elektrische treinstellen der Zwitserse federale Spoorwag en
- Modernisatie van het dieselmotormaterieel der DB
- Geschiedenis der werkplaatsen der DB
- Nieuw nummeringssysteem voor europese loco's, enz
- Vooruitgang bij de spoorwag en op gebied van hoge snelheden
- Overzicht van de DB in 1968
- Het oostenrijks transportmuseum
- Vooruitgang op gebied der spoorwag en

medewerkers : M.H. BÖRNER - M.Fr. LAEMMERHOLD (dipl. ing.) -
M.P. WINTER (ing. dipl. te BERN) - K. FRIEDRICH
(dipl. ing. dr techn.) - M. DEHM (dipl. ing.) -
W. KILLI (dipl. ing.) - Br. BÖHM - O. SEIDELMAN
(dr jur. te WIEN) - H.G. SPERKUHLE (dipl. ing.)

= = = = =

Verslag van de vergadering van dinsdag 17 februari 1970.
=====

De vergadering werd geopend door de voorzitter Balot R., die de talrijke aanwezigen verzekerde dat zij niet al te lang zouden moeten wachten en hun geduld verder op de proef stellen en het grote nieuws uit Nürnberg te aanhoren.

Hij gaf dan ook onmiddellijk het woord aan de heer D'Hoollaeye secretaris, die ons een uitvoerig verslag uitbrengt over de werkzaamheden van de club in het voorbije jaar en daarna waas op het succes van onze eerste werkvond van 1970.

Hierna verleende de heer Balot het woord aan de heer Spetryns die ons na een vernieuwende reis gezien de slechte weersomstandigheden, een zeer uitgebreid verslag over de "Spielwarennesse" bracht. Het zou ons te ver leiden nog eens al die nieuwigheden op te sommen, doch we moeten wel vermelden dat er voor de liefhebbers van H.O. (dat zijn we praktisch allemaal) weinig nieuws op de markt komt.

Wij willen hier nogmaals de heer Spetryns van harte danken voor de moeite die hij zich getroost heeft om ons nog een het nieuws uit Nürnberg "in primour" te brengen.

De Voorzitter.

VOLG ENDE VERGADERINGSVOND : 7 APRIL 1970
WERKVOND : 21 APRIL 1970

In ons volgend boekje komt er een artikel over de onderhoud van lokomotieven gepaard met kleine herstellingen - zelf uit te voeren - door Jean Debree.

Een tweede artikel aan de hand van Ronald Van de Walle zal handelen over de Stoomlokomotieven bij de D.B.