

## MODEL SNELHEID

### SUBJECTIEVE, MAAR FOUTIEVE PROBLEEMSTELLING

Het is de gewoonte de snelheid te berekenen in functie van de schaal der modellen. Maar, indien men aanneemt dat, in HO 1 mm = 8,7 cm dan is men zelf een reus van ongeveer 14 à 16 m. Op dat ogenblik geeft een waargenomen trein (model), rijdend aan 90 km/h (volgens schaal), de indruk voorbij te slenteren. Het gevoel van snelheid wordt maar merkbaar, indien deze snelheid op schaal ongeveer 200 km/h is, waarde dat men aan de snelheid moet geven, dienende als basis van de subjectieve waarneming, eigen aan de reus, dat men is t.o.v. het miniatuurspoorwegnet.

### OBJECTIEVE KRITERIA VOOR SNELHEIDSBEPALING

De snelheid van schaalmodellen is een onderwerp dat complex is en waarvan in deze studie maar enkele punten zullen behandeld worden.

Twee mogelijkheden doen zich voor, nl. snel rijden (subjectief) of het eerbiedigen van de verhoudingen (objectief).

In het eerste geval, wenst men de treinen te laten rijden, aan een snelheid welke subjectief (zoals de meest verspreide mening) overeenstemd met de werkelijkheid, maar, in feite, niet in rechtstreeks verband kan gebracht worden met de aangenomen schaal. De gevolgen, en men moet er degelijk rekening met houden, zijn een niet-esthetische snelheid, voor de treinen, die op ruwe wijze de sporen volgen, alsook stelt er zich het probleem van de baanvastheid, en gezien de samenkrimping der afstanden, word dit overdreven nog duidelijker op de voorgrond gesteld. Maar men rijdt snel !

In het tweede geval, houd men zich nauwkeurig aan de schaal, dit door de normale verhouding te eerbiedigen, m.a.w. men maakt de berekening van de snelheid.

In het gegeven voorbeeld is de omrekening als volgt :

$$90 \text{ km/h} = \frac{90000}{3600} \text{ m/s} = 25 \text{ m/s} \text{ of } 2500 \text{ cm/s}$$

$$\text{of op schaal H0 : } \frac{2500}{87} \text{ cm/s} = \underline{28,738 \text{ cm/s}}$$

$$\text{afgerond : } 30 \text{ cm/s}$$

Wel te verstaan schijnt deze snelheid op het eerste zicht zeer traag (subjectief), maar beschouwd men, dat, een trein, rijdend aan 90 km/h (op schaal), een weg aflegt tussen twee orientatie-punten gelegen op 30 cm afstand van elkaar, Het oog op 60 cm afstand van het spoor, op manshoogte (op schaal), dan moet het oog, om het traject, tussen de twee merkpunten te volgen, in één seconde een hoek van ongeveer 28° beschrijven.

Nadert men met het oog tot op ongeveer 4,5 cm van het spoor, in de tophoek van een gelijkbenige driehoek, met als basis dezelfde afstand tussen de merkpunten.

Dan moet het oog, in dezelfde tijd, een hoek doorlopen die vijf maal groter is, of 140°, en dit om de trein te volgen over dezelfde afstand. De indruk van de waargenomen snelheid zal dan proportioneel groter zijn.

Indien men plaats neemt op 4 m afstand van een werkelijke spoorlijn, ditmaal in het midden van een afgebakende sectie van 25 m, hetgeen overeenstemd met het tweede voorbeeld in H0, dan moet het oog, om het volgen van de beweging, in het afgetekend vak, van de trein, rijdend aan 90 km/h, een hoek doorlopen van 140° in 1 sec.

Dus, wanneer men het gevoel heeft van hoge snelheid in de werkelijkheid op een perron, is dat gevoel veel kleiner (dus schijbaar trager rijden) in open veld, bv op 500 à 1000 m afstand van de spoorlijn. Gezien de impressie in de werkelijkheid zo is, moet men niets meer verlangen van de modellen.

Er is een punt welk dient onderlijnd te worden, nl. de factor tijd.

Wanneer men de schaalverhouding van de snelheid t.o.v. de werkelijke tijd neemt, moeten de lijnen eveneens in exacte verhouding staan in functie van het werkelijk af te leggen parcours, dit om een juiste exploitatie mogelijk te maken. Gezien men meestal beperkt is in de afmetingen van de beschikbare ruimte, is het noodzakelijk dat men de basisverhoudingen moet vervormen, waardoor de treinen nog trager moeten rijden ! ...

Om de exploitatie mogelijk te maken volgens een uurregeling, en dit in een redelijke tijd, dient men een afzonderlijke tijdschaal op te stellen in verband met het beschouwde spoornet. De snelheid van de treinen zal moeten geregeld worden in functie van deze modeltijd, en alzo zal er geen rechtstreekse verhouding bestaan tussen de werkelijke snelheid en de modeltijd.

Tenslotte, tot besluit, moet er gezegd worden dat het moeilijker is een trage, soepele en regelmatige rit te verwezenlijken dan op volle snelheid te rijden ... en hoe aangener te zien is het.

Ten titel van inlichting, een tabel met enkele gegevens betreffende de snelheid, in werkelijkheid en op schaal HO, doch zonder rekening te houden met een "modeltijdschaal".

TYPE	werkelijke snelheid		model-snelheid	
	km/h	m/s	1/87 cm/s	afgerond cm/s
1	10	2,611	3,001	3
2	30	8,333	9,487	9,5
3	60	16,666	19,114	19
4	75	20,833	23,942	24
5	90	25	28,738	29 *
6	120	33,333	38,310	38
7	150	41,666	48,688	48,5
8	180	50	57,471	57,5

TYPE :

- 1 : rangeerbewegingen
- 2 : tram
- 3 : goederentrein
- 4 : personentrein, secundaire lijnen
- 5 : personentrein, hoofdlijnen
- 6 tot 8 : sneltreinen

OPMERKINGEN :

- \* : in de voorafgaande bespreking werd 30 cm/s aangenomen i.p.v. 29 cm/s.
- men kan eveneens meer gebruikelijke en eenvoudiger waarden aannemen, welke respectievelijk zijn : 3 ; 10 ; 20 ; 30 ; 40 ; 50 en 60 cm/s.

MAREEN G

12 Apr 70

VERSLAG VERGADERING dd 02 Jun 70

Aanwezig, de Heren CLAEYS, DE BROE, DE CONINCK, D'HOOLAEGE (laattijdig), DE WINTER, MAREEN, PUURS, RIDON, SCHELLIJNCK, VANDERSTUYF L & M, VAN DE WALLE (en zoon), VAN DURME en VAN WATERMEULEN.

Verontschuldigd, de Heer BALOT (dienstregeling - kortstondig aanwezig).

DAGORDE VERGADERING :

Voorgezeten door MAREEN G  
Geopend om 20.40 - gesloten om 22.10

Gezien geen vooropgestelde dagorde, werd de vergadering gehouden in de vorm van dialoog tussen de leden, hierbij werden meerdere onderwerpen behandeld.

activiteiten :

- 1° welkomstwoord gericht tot de leden ;
- 2° mededeling betreffend eerstvolgende filmavond ;
- 3° inleidende bespreking, door VANDERSTUYF L, over vroegere reseau (4x7 m), waarbij uiteenzetting over terminus-station en uitrit naar hoofdsporen (aanvullende gegevens MAREEN), deze beschrijving zal verder uitgewerkt en gepubliceerd worden ;
- 4° dialoog, waaruit volgende punten kunnen gecondenseerd worden :
  - a) bedieningspaneel wisselstraten (VANDERSTUYF) ;
  - b) inleiding principe berekening van hellingen (MAREEN) ;
  - c) gebruik van bruggen en viaducten, algemeen opmerkingen ;
- 5° navraag voor artikelen, te publiceren in tijdschrift (eerstvolgend nummer, begin juli 70) ;
- 6° opmerking aan de heren decorateurs betreffend het gebruik van lijm op de scheiding der tafels (MAREEN).

Waarnemend Voorzitter,

MAREEN G  
Techn Raadg

INLICHTINGEN betreffend MIVG :

=====  
Tramrijtuigen nummer 391 en 396 worden gebruikt (herschielderd en verbouwd) op het sportterrein RACING GENT, ingang Jef Vandermeulenstraat (inlichting verstrekt door de Heer VAN DE WALLE).

Het nummer 312 staat langs de Fr. Burvenichstraat (enig voertuig waarvan het nummer onder het koplicht stand - meestal rijdend op lijn 3).

WIE WET WAAR ER NOG ANDERE RIJTUIGEN STAAN ????

Stoomlokomotieven bij de Deutsche Bundesbahn.

=====

door Ronald Van de Walle

Dit jaar zal waarschijnlijk een van de laatste zijn waarin we nog stooms in West-Duitsland aan het werk kunnen zien. Daaronder volgt hier een lijst met alle lijnen waarop nog stoomlocomotieven rijden. Ze geldt alleen voor persontreinen en dit tot en met 30 juni 1970.

1) type 001

Depot Hof: lijn Hof - Regensburg

Hof - Neurenberg

Hof - Lichtenfels - Bamberg

Hof is de laatste depot die nog het type 001 in regelmatige lijndienst gebruikt

2) type 005

Depot Gremberg: lijn Troisdorf - Siegen

Depot Ulm: lijn Ulm - Biberacht - Friedrichsh.

3) type 012

Depot Hamburg: lijn Hamburg - Kiel

Hamburg - Westerland

Depot Rheine: lijn Munster - Rheine - Emden - Norddeich

4) type 023

Depot Bestwig: lijn Bestwig - Hagen

Warburg - Kassel

Depot Crailsheim: lijn Crailsheim - Heilbronn - Heidelberg

lijn Ulm - Crailsheim - Lauda - Wurzburg

Depot Emden: lijn Emden - Leer - Rheine

Depot Kaiserslautern: lijn Kaiserslautern - Bad Kreuznach

Depot Saarbrücken: lijn Saarbrücken - Trier - Koblenz

lijn Saarbrücken - Hanweiler (keertrein)

lijn Völklingen - Lebach - Neunkirchen (keertrein)

lijn Trier - Gerolstein

Enige depot die met stoomtraktie keertreinen doet.

5) type 038

Depot Rottweil: lijn Rottweil - Tübingen  
Depot Tübingen: lijn Hausach - Freudenstadt - Böblingen  
lijn Tübingen - Horb

6) type 042

Depot Rheine: lijn Rheine - Oberhausen (twee treinen)

7) type 044

Depot Crailsheim: lijn Crailsheim - Heilbronn  
Depot Ottbergen (Hann.): lijn Göttingen - Hannover  
Depot Rottweil: lijn Tuttlingen - Horb  
Depot Weiden: lijn Pressath - Kirchenlaibach

8) type 050

Depot Betzdorf: lijn Betzdorf - Siegen  
Depot Bestwig: lijn Hagen - Fröndenberg  
Depot Crailsheim: lijn Lauda - Crailsheim - Aalen  
Depot Dillenburg: lijn Gladenbach - Herborn  
Depot Darmstadt: lijn Darmstadt - Erbach  
Depot Gremberg: lijn Troisdorf - Siegen  
Depot Heilbronn: lijn Lauda - Crailsheim  
Lauda - Würzburg  
Depot Hof: lijn Hof - Marktredwitz  
Depot Kaiserslautern: lijn Kaiserslautern - Bad  
Kreuznach  
Depot Mannheim: lijn Mannheim - Heidelberg - Heilbronn  
Depot Mayen: lijn Mayen - Andernach  
Depot Neurenberg: lijn Neurenberg - Neunkirchen  
Depot Schweinfurt: lijn Gerolzhofen - Kitzingen -  
Etwashausen  
Depot Rottweil: lijn Rottweil - Villingen  
Depot Tübingen: lijn Hausach - Freudenstadt - Horb -  
Böblingen  
Depot Ulm: lijn Ulm - Aalen - Schorndorf  
Depot Weiden: lijn Hof - Marktredwitz

9) type 064

Depot Aschaffenburg: lijn Aschaffenburg - Miltenberg  
Depot Heilbronn: lijn Crailsheim - Lauda - Heilbronn  
Depot Tübingen: lijn Tübingen - Böblingen  
Tübingen - Horb  
Depot Weiden: lijn Weiden - Bayreuth

10) type 065

Depot Darmstadt: lijn Darmstadt - Eberbach

11) type 078

Depot Aalen: lijn Crailsheim - Aalen - Nördlingen  
Aalen - Heidenheim - Ulm  
Depot Mayen: lijn Mayen - Andernach  
Depot Rottweil: lijn Rottweil - Horb Tübingen

12) type 086

Depot Coburg: lijn Coburg - Rodach  
Depot Mayen: lijn Mayen - Andernach  
Depot Neurenberg: lijn Neumarkt - Beilngries  
Neurenberg- Markt Erlbach

13) type 094

Depot Dillenburg: lijn Dillenburg - Grönnern  
Dillenburg - Ewersbach

Het is de laatste depot die het type 094 in regelmatige lijndienst gebruikt.

Deze lijst werd geplubliceerd door Eisenbahn Kurier  
Winterfahrplan 1969-1970

Voor de prijs van DM. 2,- kan men een lijst van de zomer 1970  
bekomen. Dit vanaf de maand juli aan volgend adres:

Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Kurier  
Ferdinand Martens

565 - SOLINGEN

Alfred Nobel Strasse 56



## Onderhoudspunten van Uw Modelspoorweg.

=====

door Jean De Broe

Zoals in het grootbedrijf moet elke miniatuurspoorweg ook zijn onderhoudsbeurt krijgen. Met onderhoud verstaan we dat de sporen, wissels, draaischijf, enz ... regelmatig stofvrij gemaakt worden, dit kan geschieden door een kwast of stofzuiger. Bij zeer vuile spoorstaven is het aangeraden deze te reinigen met een vod doordrenkt met wasbenzine. Ook moet men geregeld de elektrische verbindingen nazien, b.v.b. schakelaars, fichen, soldeerpunten, snoeren, trafo's, enz ... Het is aan te bevelen bij het aanleggen van een miniatuurbaan, deze te verdelen in sekties, daar men bij gebeurlijke storingen, dit maar beperkt blijft in een zekere kring en deze dan zeer vlug gevonden wordt.

Zijn de stabiele delen nagezien, dan kan men overgaan tot de nobiele delen, zijn de de wagens en de traktievoertuigen.

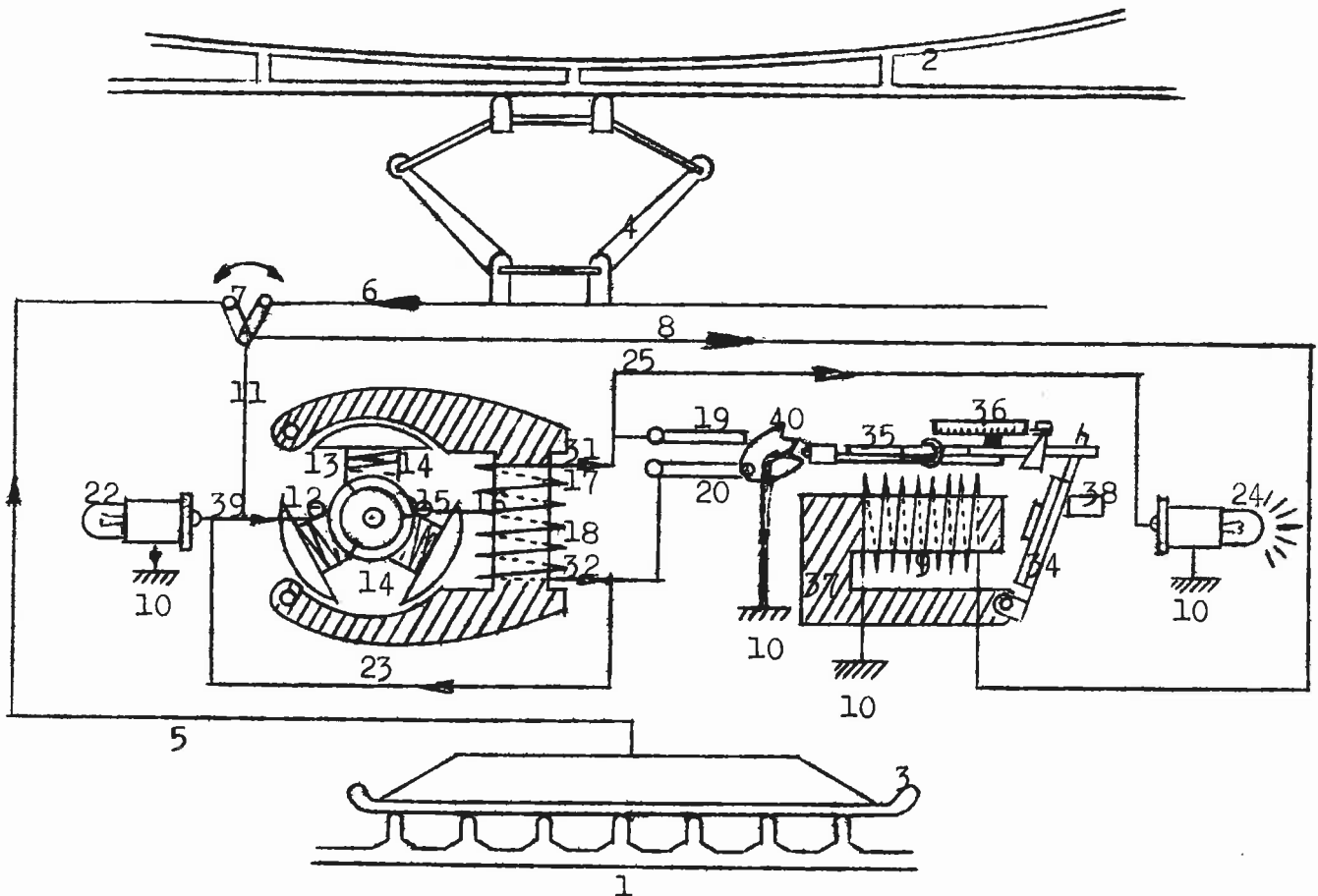
De onderhoud van de wagens is niet veelleisend, daar dit zich maar beperkt tot het eventueel reinigen van de wielen en het smeren van de wielassen. Men kan eventueel ook de bougies nazien of deze normaal verdraaien en of dat de koppelingshaken niet beschadigd zijn bij gebeurlijke ongevallen.

Zijn deze zaken afgehandeld dan kan men de lokomotieven onder handen nemen. Deze moeten meer vertroeteld worden daar dit dure stukken zijn en men er lang plezier moet aan hebben. De normale onderhoud beperkt zich tot het kuisen van de wielen, nazicht van de sleper(s) bij MM-modellen, nazicht van de kontaktlippen welke tegen de wielen wrijven bij gelijkstroommodellen, nazicht van de koolborstels, nazicht van de wielassen (gebeurlijk omringt van haartjes of dergelijke, deze moeten absoluut verwijderd worden door middel van een naald of pincet). Zijn deze punten gedaan, dan kan men alle draaiende punten smeren met LEM druppeltje olie (goede auto-olie 20/30). Opgelet!!! geen andere oliën, daar men dan onherroepelijk zijn loko vermoord. Oliën doet men best met een naald; deze in de olie steken en zo dit vocht naar het te smeren deel te brengen. Het ideaal middel om niets onnodig te bevuilden, is gebruik te maken van een oud injectiespuitje of van een speciale stylo welke in de handel verkrijgbaar is. (b.v.b. in een horlogenakershandel of in technisch speelgoedwinkel).

Bij grote schoonmaak van loks gelden de voorgenoemde punten, maar men moet ook eens de motor uiteen nemen ( vooral opletten bij het lossolderen van de bedrading!!! niet te lang verwarmen, daar de plastische onderdelen kunnen smelten.) Wanneer alles uiteengenomen is, kan men dan ieder onderdeel in een potje gevuld met lichte benzine wassen, gebruik makend van een klein zacht penseel (nr 8)

Bij het terug monteren van de lok, moet men opletten dat er geen verbindingsdraden van de motor en omschakeling geklond zitten tussen vijzen of wielen.

Met deze punten denk ik, dat bij normale behandeling van het materiaal voldoende is om veel genot van Uw hobby te hebben.



Märklin Motor

Deze punten afgehandeld zijnde, geef ik nog enkele voorbeelden van gebeurlijke storingen welke zelf en vlug kunnen verholpen worden.

L) Rijdt de lok niet of rijdt ze stotterend, dan kunnen de koolborstels ofwel versleten zijn (te vernieuwen), ofwel door eventuele lange rust geoxydeerd zijn, deze borstels neemt men even uit de motor en men wrijft ze op een proper bladje papier tot de oppervlakte effen en gesatineerd is (bij gelijkstroommodellen de twee koolborstels; bij MA-modellen één koolborstel, aangezien de andere van koper is, is dit niet nodig deze op te poetsen). Ook moet men de drukveren nazien, dat ze genoeg drukken op de kooltjes. Bij gelijkstroomloks moet men ook bij deze storing de wielen nazien, daar bij bevuilding, slecht contact is met de sporen. - Bij wisselstroommotoren (loks) is dit zo erg niet, daar de twee wielkanten één massa vormen, maar men moet echter de sleper nazien of deze niet te zeer versleten is.

2) Bij MA-loks kan het gebeuren dat er bij een tamelijke hoge snelheid, de motor vanzelf omschakeld, dit is doordat de spanning van het net (220 V.) groter is en bijgevolg de laagspanning ook. Om dit heuvel te verhelpen, moet men de spanning van de trekveer op de omschakelaar wat meer aanspannen, dit kan gebeuren door het in de schuiver aangebrachte veerhaakje met een kleine schroevendraaier iets te verbuigen. Schakeld de motor niet goed door eventueel te lage spanning, dan moet men dezelfde bewerking uitvoeren, maar dan het veertje wat lossere zetten.

3) De antislipbanden: deze dienen om meer trekkracht te geven aan de lokomotieven. Wanneer deze versleten zijn, vervang ze na de gleuven in de wielflenzen te hebben gekuist. 't is goed voor opletten dat de antislipbanden goed in de gleuven rusten en niet verdraaid liggen.

N.B.: bij aankoop van een loko is een klein onderhoudsboekje bijgevoegd, welke aantoond hoe de verschillende stukken zoals: kooltjes, lampjes en sleepers moeten geplaatst worden.

Als besluit over de onderhoudswerken wil ik er nog aan toe voegen, dat alle andere ernstige storingen zoals: loszittende wielen (geldig zowel voor stoom - diesel - en elektrische loks, alsook versleten tandwielen, en als de amateur niet beschikt over het nodige materiaal en ervaring en hoedanigheid; het zeker minder zal kosten, dit te laten herstellen door een ervaren hersteller, welke bij ernstige miniaturhandelaars in dienst zijn.

Aansluitend op dit verslag geef ik nog een korte uitleg van gelijkstroommotoren en een schema met uitleg van een MÄ-lok met wisselende verlichting. (zie figuur voorgaand blad).

Hopend dat de amateur met deze uitleg voldoening zal hebben ... bij nodige moeilijkheden U steeds van dienst te zijn.

De Broe Jean.

=====

Iedere amateur zal wel weten dat het verschil tussen een gelijkstroommotor en een wisselstroommotor is, dat die ééne alleen op gelijkstroom draaid en de andere op gelijkstroom EN wisselstroom. Wel te verstaan die motoren welke in loks ingebouwd zijn. MÄ-loks hebben een serie universele motor, t.t.z.: een rotor met een stator met veldspoel gewikkeld in twee delen, één in tegenstelling om de motor in beide richtingen te doen draaien; natuurlijk door tussenkomst van een omschakelaar. De borstels zijn tweeërlei: één van gerold geweven koper, de andere van grafiet. MÄ-loks hebben een driepolige rotor.

De gelijkstroommotoren bij loks zoals Fl., Jouoff, Piko enz ... hebben ook een driepolige rotor (Anker), maar inplaatst van een veldspoel heeft de stator twee permanente magneten; één als Zuid- en één als Noordpool. Wil men nu de motor anders doen draaien, dan moet men de polen van de stroomtoevoer onkeren. Bij loks welke een lampje hebben, welke brand volgens de richting van de rijvaart, zijn uitgerust met een gelijkrichter en doordat de stroom naar in een richting door een gelijkrichter gaat, zal het lampje naar branden, welke geschakeld is op de doorlaatrichting. Deze motoren hebben twee grafieten borstels.

Om te eindigen geef ik nu de uitleg van een wisselstroom/gelijkstroomloko (Märklin) met verwisselbare verlichting.

N.B.: Stoomloks en andere zouden verwisselbare verlichting hebben, indien dezelfde kablingsschema buiten deze welke dienen voor de verlichting zijn, rechtstreeks op de toevoerspanning.

Het is niet aan te bevelen, deze verlichting anders te doen branden daar de inwendige weerstand van de motor geen voldoening zou geven.

Er is namelijk dan teveel spanningsverlies en de lampjes zouden dan minder gloeien. Ik heb zelf de proef gedaan.

Er zijn wel een paar uitzonderingen maar laat liever alles zoals de fabriek ze heeft gemonteerd.

=====

### Samenstelling Märklin-lok met verwisselbare verlichting.

(zie schema bladzijde 10 van dit boekje)

a) De stroom wordt door de sleper 3 langs de geleider 5 naar de omschakelaar 7 gebracht (voor benedenvoeding 1. Door de panto 4 en geleider 6 eveneens naar de omschakelaar 6 voor bovenleiding voeding 2. Volgens de stand van omschakelaar 6 wordt dus de lok geschakeld op boven of benedenleiding. Op dit schema is de lok geschakeld op benedenleiding. De kromme pijl duidt de omschakelstand.

Twee geleiders vertrekken van omschakelaar 7: de ene 3 voedt de teleomschakelaar 9 en de stroom gaat dan naar de massa van de lok; de andere kabel 11 brengt de stroom naar de motor., kabel 11 is verbonden aan borstel 12 van de motor. Vervolgens omvat de circuit de collector 13 derotor wikkeling 14, borstel 15 en kabel 16 die de stroom brengt op het gemeenschappelijk punt der twee wikkelingen van de veldspool. Volgens de stand van de teleomschakelaar zal de elektrische stroom ofwel door spool 17 of 18 vloeien. Nu is de stroomkring gesloten door tussenkomst van de kontakten 19 of 20 en de kontakttrommel 21, welke eveneens aan de massa 10 van de lok verbonden is. De lampjes van de lokkoplichten zijn verbonden aan de kontakten 19 of 20, de lampjes van de voorkant 22 met kabel 23 en de lampjes van de achterzijde 24 met kabel 25. De onderdelen 4 en 7 bestaan niet op de diesell- en stoomloks.

b) de schakelwals 40 is rechtstreeks met de massa van de lok verbonden. De tweekontakten 19 en 20 worden afwisselend verbonden met de schakelwals 40 en dit volgens derijrichting. Wanneer een verbinding met schakelwals 40 tot staan is gebracht, is de overeenstemmende circuit gesloten en de stroom kan verder vloeien. Wanneer dus kontakt 19 verbonden is met wals 40, de de stroom door spool 17 en kabel 13 vloeit. DE LOK RIJDT.

Schakelwals 40 wordt bewogen door armatuur 35 van het relais. Bij bediening van de telekommande wordt schakelwals 40 opgeheven

en het kontakt wordt maar tot stand gebracht wanneer armatuur 34 in rusttoestand komt en dit door middel van het veertje 36. Als slot hebben we nog de kern 37 en de spoel 9 van de onschakelaar.

c) Telekommando Perfekt van de lok: een voldoende stroomimpulsie in bobijn 9 trekt armatuur 34 aan welke ook wals 40 van plaats veranderd zodoende aan de rijzin van de lok. De standen zijn: 1. vooruit, 2. achteruit.

De omschakelrelais kan werken: ofwel door handbediening met mainnette 38 welke armatuur 34 medeneemt en deze tegen kern 37 duwt; of door de elektro 9 die armatuur 34 aantrekt.

De boblijn 9 wordt constant gevoed door de rijstroom, maar het magnetisch veld is zodanig klein dat dit geen invloed heeft op armatuur 34, daar deze tegengehouden wordt door het veertje 35.

Door een hogere spanning te geven met de transfo wordt het magnetisch veld groter en is het veertje 36 te flauw om armatuur 34 vast te houden. Deze wordt tegen spoel 9 aangetrokken, hefboom 35 medeneemend die op zijn beurt schakelwals 40 bediend.

d) Verlichting van de lokomotieven: de lampjes worden zoals de motor gevoed door de traktiestroom. Onze getekende schema van de lok geeft de stand van verlichting aan lok vooruitrijdend.

De zeer zwakke stroom van de lampjes 24 gaat door de rotor 11, de veldspoel 17 en kabel 25. Het magnetisch veld van de inductor wordt ontstaan door spoel 18. In geval van achteruitrijden worden de lampjes 24 kortgesloten door wals 40. Bij achteruitrijden wordt kontaktveer 19 kortgesloten, de traktiestroom van de motor gaat door bobijn 18 en kontakt 20 met kortgesloten lampjes 22.

De lampjes 24 zijn dus onder spanning, wanneer de lampjes 22 kortgesloten zijn.

Bij loks zonder omschakelbare verlichting bestaan de kabels 25 en 23 niet. Deze worden vervangen door de verbinding 39, gestippeld getekend op de tekening.

De Broe Jean.

=====

VOLGT HET VOORBEELD VAN DEHEER VANDERSTUYT \$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$  
G EEF DE BESCHRIJVING VAN UW RESEAU - ZOWEL PLANISCH ALS  
TECHNISCH - IEDEREN KAN ER GOED BIJ VAREN -  
LEDEN DIE (NOG) NIET BESCHIKKEN OVER EEN RESEAU - MAAKT UW  
TOEKOMST PLANNEN BEKEND !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

touristische inlichtingen : Frankrijk

.....  
: MUSEE DES TRANSPORTS DE PITHIVIERS :  
.....

gelegen te PITHIVIERS (RN 51 : FONTAINEBLEAU-ORLEANS)  
opningsdata (1970) : 26 Apr tot 25 Okt, alsook 02 Mei en 13 Jul  
(zon- en feestdagen)

opningsuren : 14.30-18.00

inlichtingen : Musée des transports de Pithiviers  
Siège social  
7, rue Lacuée

PARIS-12<sup>e</sup> - Tél : 628-23-47

(La Vie du Rail N° 1243)

.....  
: MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS - A.M.T.U.I.R. :  
.....

gelegen : 150, bd Gabriel-Péri, Malakoff

geopend : iederen zondag van 15.00 tot 18.00

inlichtingen (onder voorbehoud) :

J. ROBERT  
32, avenue du Roule  
92-NEUILLY-SUR-SEINE

(La Vie du Rail N° 1247)

.....  
: CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE MLYZIEU :  
: CHEMIN DE FER DU VIVARAIS :  
.....

touristische spoorweglijn tussen TOURNON en LAMASTRE (RN 534)  
gelegen ten noord-oosten van VALENCE (département ARDECHE) :

- VALENCE-TOURNON (RN 7 of 86) : 19 km

- VALENCE-LAMASTRE (RN 533) : 34 km

inlichtingen - plaatsbespreking : C.F.T.M.  
boîte postale 37  
69-LYON-GROLÉE

(La Vie du Rail N° 1246)

NOTA : bijkomende inlichtingen (plaatsbepaling) steunen op  
kaarten MICHEMIN en HALLWAG.

: : : : :  
 : EUROPESE SPOORWEGEN :  
 : internationaal verkeer :  
 : : : : :

Volgende letterwoorden kunnen voorkomen op spoorwegmaterieel (goederenwagens, personenrijtuigen, locomotieven, enz.) die de nationaliteit aangeven van het materieel. De officiële term voor dit letterwoord is "eigendoms(ken)merk".

BDJ	: Bulgarski Darjauni Jeleznizi (BULGARIJE)
BR	: British Railways (GR.-BRITANNIE)
CEH	: Chemins de Fer de l'Etat Hellénique (GRIEKENLAND)
CFE	: Chemins de Fer Fédéraux Suisses (ZWITSERLAND)
CFL	: Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (LUXEMBURG)
CFR	: Căile Ferate Române (ROUMENIE)
CIE	: Coras Impair Eirean (IERLAND)
CP	: Companhia Caminhos de Ferro Portugueses (PORTUGAL)
CSD	: Československe Statni Drahy (TSJECHO-SLOWAKIJE)
DB	: Deutsche Bundesbahn (W.-DUITSLAND)
DR	: Deutsche Reichsbahn (O.-DUITSLAND)
DSB	: Danske Statsbaner (DENEMARKE)
FFS	: Ferrovie Federali Svizzere (ZWITSERLAND)
FS	: Ferrovie dello Stato (ITALIE)
JZ	: Jugoslavenskih Zeleznice (JUGO-SLAVIE)
MAV	: Magyar Allamvasutak (HONGARIJE)
NMBS	: Nationale maatschappij der Belgische Spoorwegen (BELGIE)
NS	: Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NEDERLAND)
NSB	: Norges Statsbaner (NOORWEGEN)
OBB	: Österreichische Bundesbahnen (OOSTENRIJK)
PKP	: Polskie Koleje Państwowe (POLEN)
RENFE	: Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles (SPANJE)
SBB	: Schweizerische Bundesbahnen (ZWITSERLAND)
SJ	: Statens Järnvägar (ZWELEN)
SNCB	: Société Nationale des Chemins de Fer Belges (BELGIE)
SFCE	: Société Nationale des Chemins de Fer Français (FRANKRIJK)
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TURKIJE)
VR	: Valtionrautatiet (FINLAND)

Opmerkingen :

- deze lijst is alfabetisch gerangschikt
- de gegevens zijn niet volledig, bepaalde maatschappijen zijn niet opgenoemd, gezien ze weinig in internationaal verkeer komen, en dat de benaming mij onbekend zijn.
- België en Zwitserland komen 2 en 3 maal voor (afhankelijk van voertalen)
- Griekenland komt voor onder de franse benaming (internationaal verkeer)
- er kunnen zich mogelijke schrijffouten bevinden in de vreemde benamingen (talen)

Verslag over de filmavond ingericht door  
A.M.S.A.C. op 22.6.1970.

---

A.M.S.A.C. is wellicht één van de weinige clubs die het nooit moeilijk heeft bij het zoeken naar onderwerpen voor het inrichten van een filmavond in clubverband. Geen wonder als men weet dat de heren Balot R. en Schellynck Fr. de organisatoren waren van de filmvoorstelling op 22 juni 1970.

In een restaurant, gelegen aan de voet van het Belfort, had de voorstelling plaats.

De uitbater van dit restaurant, de heer Desmedt C., had voor deze gelegenheid zijn vergaderzaal speciaal ingericht tot bioscoopzaal en prodeo aan onze club afgestaan.

Bij een temperatuur van 25 graden, ingevolge het gunstig weder, werd het restaurant spoedig bezet door een twintigtal bezoekers, leden en hun familie, en werd dan rond 20u. door de voorzitter besloten plaats te nemen in de vergaderzaal op de 1<sup>o</sup> verdieping van dit gebouw.

Bij het betreden van deze vergaderzaal waren de zitplaatsen zo opgesteld dat men zich werkelijk in een bioscoop waande.

Nadat de 24 aanwezigen hadden plaats genomen werden zij verwelkomt door de voorzitter de heer Balot R. en werd het startsein gegeven van deze filmavond.

De cameraman, de heer Schellynck Fr., die niet alleenlijk voor het projectietoestel had bemiddeld, had er tevens voor gezorgd dat hij over een film kon beschikken waarbij wij de opeenvolgende bewerkingen op de voet konden volgen bij het vervaardigen van het Märklin materiaal. Dit werd dan ook de eerste film van deze filmavond.

Als tweede film kregen wij dan te zien "Filmspiegel der D.B. 25" en als derde film "Beglückender Tal", en vóór de pauze een film waarbij het miniatuur materiaal aan de beurt kwam uitgegeven door de firma "Shell".

Ingevolge het gunstig weder was de warmte temperatuur in de vergaderzaal nog gestegen en kwam deze poos op een wel gelegen moment. Iedereen ging terug naar de gelagzaal op het gelijkvloers en nam het frisse nat of de bestelde dranken in ontvangst.

Het was voor niemand een geheim dat, na deze pauze van 20 minuten, de mooiste filmen zouden vertoond worden.

Nadat iedereen terug had plaats genomen in de vergaderzaal werd een aanvang gemaakt met het tweede gedeelte van deze filmavond.

De eerst opvolgende film na deze pauze die wij te zien kregen droeg als opschrift "Zich Zach Reise durch Frankreich". Een film die zich uitstreckte over gans de Azurenkust van Frankrijk en waarbij wij verschillende types van lokomotieven en treinstellen kregen te aanschouwen in dienst bij de S.N.C.F.. Een prachtige en aangename reisfilm.

Tot het besluit van deze voorstelling kregen wij dan de 'STER' van deze avond, een film die door iedereen zo graag werd gezien bij een voorgaande voorstelling "Wie war Sie eigentlich die Dampflokomotive."



Deze film is een weerspiegeling over de levensbaan van een stoomlokomotief bij de D.B. in contrast met de huidige elektrische en diesellokomotieven. Een film die aan kwaliteit van opname en geluidswaergave geen zwakke punten kent en een unicum is in dit soort filmen.

Na het afrollen van deze laatste film betekende dit meteen ook het einde van deze filmavond ingericht door A.M.S.A.C.

Iedereen was tevreden over deze voorstelling en ging blijgezind terug naar huis.

De secretaris.

-----

Verslag over de bestuursvergadering van 23.6.1970

Pas was deze filmavond achter de rug of A.M.S.A.C. ging over tot het beleggen van een bestuursvergadering in het vooruitzicht een reis uit te schrijven in clubverband waaraan de leden, familie en kennissen kunnen aan deelnemen.

Waren aanwezig op deze vergadering de heren Balot R., Vanderstuyf L., Schellynck Fr., Mareen G. en D'hoolaeye A..

Aan de hand van de voorstellen, ingezonden door de leden zelf, kwam MABURODAM op de eerste plaats te staan als eerstvolgende reis uitgeschreven door AMSAC.

MADURODAM is gelegen in Nederland in de stad DEN HAAG, een miniatuur stadje - schaal 1/25 - en bezit op zichzelf een miniatuur spoorwegnet met een baancircuit van 3,5km.. De treinen rijden er met een automatische beveiliging of blokaftand en een handbediening van de treinbewegingen in de stationd.

Bij deze vergadering werd besloten de reis uit te schrijven op 30 augustus e.k., per autocar naar DEN HAAG en van daaruit met de tram tot MADURODAM.

Ziehier de te volgen reisweg: Gent - Antwerpen 55km., Antwerpen - Breda 52km., Breda - Rotterdam 46km., en Rotterdam - Den Haag 24km.

Een eerste halte zou gemaakt worden te Breda, dus op 107km.

Wat de kostprijs van deze reis bedraagt, per autocar Gent - Den Haag heen en terug, kan ik u echter zeggen dat door het bestuur van AMSAC nog navraag dient gedaan te worden bij de verschillende autocar uitbaters om een vergelijk te kunnen opmaken met de opgave van hun prijzen. Zoals bij de voorgaande uitgeschreven reizen zorgt ieder deelnemend lid voor eigen mondivoorraad.

Verder werd ook nog, tijdens deze bestuursvergadering, overwogen met de leden in beperkt getal wegens de verantwoordelijkheid tegenover de N.M.B.S., een bezoek te brengen aan het lokomotievendepot van Merelbeke.

Hiervoor is een speciale toelating vanwege de N.M.B.S. vereist.

Bij de eerstkomende vergaderingen zullen wij de leden verder op de hoogte houden van deze geplande uitstap naar MADURODAM.

De leden hebben er dan ook alle belang bij regelmatig aanwezig te zijn op de vergaderingen zodat het bestuur de leden kan inlichten over de prijs van deze uitstap, de inschrijvingen en alle andere nuttige gegevens. Wij rekenen op een talrijke opkomst.

De secretaris.

VERSLAG VERGADERING dd 04 Aug 70

Aanwezig, de Heren CLAEYS, DE BROE, MAREEN, PUURS (laattijdig),  
SCHELLIJNCK, VANDERSTUYF L & M, VAN DE WALLE en zoon  
en VAN WATERMEULEN.

Verontschuldigd, de Heren BALOT en D'HOOLAEGE (dienstregeling).

DAGORDE VERGADERING :

Voorgezeten door VANDERSTUYF L (schatbewaarder)

Geopend om 20.30 - gesloten om 21.50

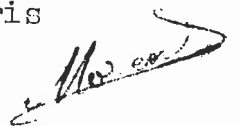
Er was geen vooropgestelde dagorde, vermits deze vergadering  
als werkvond was gepland.

activiteiten :

- 1° Welkomstwoord gericht tot de leden ;
- 2° Mededelingen betreffend de eendagsreis (Madurodam) ;
- 3° Bespreking van de ontsporingsrail toegepast bij de NMVB  
en NMBS (VANDERSTUYF L);
- 4° Hierop aansluitend, bondige uitcenzetting en schetsen door  
MAREEN G, handelend over :
  - a) beschermingswissels (DB);
  - b) wissel met omgekeerde tongen;
  - c) spoor aansluiting van goederenemplacement op hoofdlijnen  
(SNCF) ;
- 5° Varia.

Waarnemend Secretaris

MAREEN G  
Techn Raadg



Hier volgen nu twee afschriften gestuurd door uw sekretaris aan leden die getroffen geweest zijn in familieaangelegenheden:

de eerste brief werd verstuurd op 17 juli 1970

De heer Haeyen Albert  
Ere-voorzitter bij A.M.S.A.C.  
Koning Albertlaan 41  
9000 - Gent.

Geachte Heer Haeyen Albert,

Het droevig nieuws dat Uw echtgenote zo plots is overleden, heeft ons allen erg geschokt. Ofschoon woorden je geen troost zullen brengen bij het zware verlies dat je heeft getroffen door het plotse overlijden van Mevrouw A. Haeyen-Tournier, bieden het bestuur en leden van AMSAC, de betuiging van hun innige deelneming aan. Namens het bestuur en leden van A.M.S.A.C.

get.  
de secretaris,  
A. D'hoolaeghe.

de tweede brief werd verstuurd op 27 augustus 1970

Geachte Mevrouw Weduwe Schellynck en kinderen,

Het droevig nieuws dat Uw echtgenoot zo plots is overleden, heeft ons allen erg geschokt. Diep getroffen door dit plotse overlijden van de Heer Bernard Schellynck, bieden de bestuursleden en leden van A.M.S.A.C. de betuiging van hun innige deelneming aan.

Namens het Bestuur en Leden van  
A. M. S. A. C.

de secretaris, A. D'hoolaeghe.

=====  
+++++

Verslag over de vergadering van 1-9-1970.

Deze vergaderingsavond werd voorgezeten door de heer voorzitter Balot. Nadat de heer voorzitter ons kennis had gegeven over de verschillende onkosten en uitgaven gewijd aan de uitstap naar Madorodan, was het hoofdthema natuurlijk onze belovenissen verbonden aan deze uitstap.

Het bezoek aan Madurodam werd zo druk besproken dat er van de praktische oefeningen in de modelkamer niet veel in huis kwam. Deze vergaderingsavond werd dan ook besloten met de weergave van het bezoek aan Madurodam aan de leden die aan dit bezoek niet hadden kunnen deelnemen.

De secretaris.

Verslag over de uitstap naar Madurodam op 30-8-1970.

=====

Toen enkele maanden geleden, door de leden van A.M.S.A.C., de keuze werd uitgebracht een bezoek te brengen aan het miniatuurstadje Madurodam - Den Haag - werd op zondag 30 augustus 1970 deze uitstap ondernomen.

Zoals naar gewoonte had de bijeenkomst plaats op de vooraf afgesproken plaats van samenkomst, de Darma, op de Koornmarkt.

Rond het tijdstip en volgens het uurschema van 7h30 waren alle ingeschreven leden op het appel aanwezig, waarbij nog twee niet ingeschreven leden mits betaling, konden plaats nemen in de bus.

Onder de aanwezigen, buiten de normale bekende gezichten en leden van onze club, mochten wij begroeten de heer Haeyen, ebe-voorzitter van onze club die kortelings werd getroffen door het afsterven van zijn dierbare echtgenote, de heer Balot Roland voorzitter van de club, diens echtgenote en kinderen, mevrouw weduwe De Boeve Oscar, de grondlegger van deze uitstappen, maar die echter nooit zelf heeft kunnen deelnemen wegens ziekte; de moeder en mevrouw weduwe De Boeve en twee vrienden van deze laatste de heer en mevrouw Hoste Marcel, welke een goede indruk hebben behouden van deze uitstap.

Voor de eerste maal in de geschiedenis konden wij de aanwezigheid waarderen van een van onze winkeliers en trouwens enig lid van onze club, mevrouw Verborgh.

Wat ons pijnlijk opviel was de afwezigheid van de heer en mevrouw Schellynck die, vóór een paar dagen van deze uitstap werden getroffen door het afsterven van zijn vader, welke voor hem een zeer zwaar verlies betekende. Langs deze weg bieden wij nogmaals in naam van de club, onze innige deelneming aan bij dit overlijden.

Dit alles gezegd zijnde, keren wij terug naar ons vertrekpunt en stipt om 7h30 werd de motor aangezet en met een niet vernooibare autocar reden wij bij een dichte mist en een zichtbaarheid van 300 meter naar de baan van Antwerpen.

Onderwege werd de boordradio opgezet om de weerberichten voor deze uitstap te aanhoren en het verloop van de lossing der duiven te noteren tot wij Antwerpen in het zicht kregen.

Voor velen onder ons was het de eerste maal dat zij kennis kregen met de indrukwekkende verkeersknooppunten rondom de stad Antwerpen en de zon haar eerste warme stralen liet doorschemeren.

Zonder enige verkeersbelemmering en zonder te merken hadden wij Antwerpen verlaten, Ekeren doorgeren en de steenweg naar Brasschaat genomen om verder Breda op te rijden.

Juist 9uur wees de klok toen wij de grens controlepost hadden bereikt. De douanebeambte doorzag dat wij eerbare burgers waren, oefende geen controle uit en liet ons onze weg vervolgen naar Breda alwaar een eerste halte werd gehouden.

Een raadzame tip van onze busgeleider, tevens een vakkundig chauffeur, liet ons uitstappen om 9h30 aan het motel-snakbar "BREDA" alwaar men kon genieten van een drankje, eten, zelfs een plasje kon maken en een stortbad nemen. Alle konfort was aanwezig in dit druk bezocht motel.

Na een oponthoud van een half uur namen wij terug plaats in de autocar en reden wij de E 10 weg op, na eerst de km Noordijkbrug te zijn overgereden, in de richting van Rotterdam. In parallel met deze autobaan zagen wij reeds de Nederlandse Spoorwegen rijden. Bij het naderen van de stad Rotterdam kregen wij de reusachtige Europast in het zicht en een nog uitgebreider verkeersknooppunt van wegen dan dit van Antwerpen. Door deze drukke stad rijdend, bereikten wij rond 11h30 ons eerste bestemmingspunt "3D M HAAG", alwaar wij vrijaf kregen tot 12h50 om om 13h te vertrekken, met een speciaal voor ons voorbehouden tramrijtuig der lijn 9, van het station Hollandsch Spoor naar Madurodam.

De leden gingen naar verschillende gelegenheden om te middagen en enkele gingen zelfs lunchen in het stationsrestaurant. Vrijuit kon men dit restaurant bereiken in het station langs de trap op een van de perrons. De bediening lag wel in een langdurig wachtende servering, niettegenstaande de bestellingen reeds een half uur waren genoteerd. Na het nutten van ons middagmaal, en het sturen van kaartjes naar vrienden, was het intussen tijd geworden plaats te nemen in de voor ons speciaal voorbehouden tramrijtuig, dat ons zou voeren naar MADURODAM - het miniatuurstadje. Deze rit nam ± 20 minuten in beslag en daar gevoelden deze die voor de eerste maal een bezoek brachten zich als ... Gulliver op wandeling in een miniatuurstadje met zijn verantwoordde weergave van een stad met omgeving, lucht- en zeehaven inbegrepen en dit op schaal 1/25.

Bij de N.S. te Madurodam wordt het modernste materiaal gebruikt. Zijn gestroomlijnde elektrische treinstellen, waarin men de reizigers ziet zitten, zijn verschillende goederentreinen, olietrein, en het treinstel voor het vervoer van diverse goederen, enz ... De strooivoeding geschiedt door de bovenleiding langs alle sporen. Buiten de verschillende loodsen loopt het circuit tussen drie stations: het Centraal- het Haven- en het Scharpenheuvel station. Het Havenstation dat een aansluiting geeft met het vliegveld, is voorzien van 8 sporen naast elkaar gelegen. Het baancircuit heeft een totale lengte van 3,5km, met verscheidene sierlijke spoorbruggen, waaronder een ha brug over een rivier naar het model van de brug over de Koningshaven te Rotterdam. De beveiliging van dit baancircuit gebeurt door automatische beveiliging op de hoofdsporen en door handbediening in de stations, waardoor op diverse sporen willekeurig treinen kan laten bollen en stilhouden.

Buiten de andere detailweergaven aan monumenten, bedrijven, sport (zoals waterskiën= is Madurodam een weergave aan het ongelooflijke oog begrenst van ieder bezoeker. Vele leden hadden zich niet kunnen voorstellen welk een pracht in dit mini-stadje werd verwezendlijkt. Na een rondgang van anderhalf uur kon men uitblazen op een van terrassen om een fris drankje te genieten.

Om 17h30 was de aftocht voorzien te Madurodam, met terug een halte aan het motel-snakbar "BREDA" (voor een lekkere avondsotel) om terug te keren naar Gent. Het was een bijzondere ontspanningsdag voor iedere deelnemer, het goede weder was dezeker van de partij geweest, met dank denken wij terug aan de bestuurder van de autocar, over de manier van het besturen van zijn voertuig, en de tip welke hij gaf te gaan eten in het motel. Een bijzondere brief werd hierom gestuurd aan de firma De Swaef. ANSAC dat reeds een paar jaar staat onder het voorzitterschap van de heer Balot, boekt sedert geruime tijd een merkbare vooruitgang aan activiteit, wij hopen bij een volgende reis een nog talrijkere opkomst van leden te mogen begroeten, en dat zij veel sympathiesanten medebrengen.

De secretaris.