

(1971)
AMSAC N: 13

DE AMSACLEDEN IN HET GELID MET MES EN VORK.

POUR QUI ENCORE DES
MOULES PARQUÉ, BOULEVARD
OU TROTTOIR! HAGA - HAGA
HAGA - HAGA!!



JEAN DEBROE (PEUGEOT)

In een stedelijk café te Gent, zoals de 'Bon Plaisir', kan men moeilijk veertig mensen behoorlijk herbergen. Dit betekent, dat de herberg stampvol gelopen was als de vijfendertig AMSACleden zich in de herberg bevonden op 20.2.1971.

Hoe dan ook. Voor het eerst in de geschiedenis hield AMSAC een mossel-souper. De hoofdverantwoordelijke inrichter voor dit geestdriftig souper en die de ganse avond werd opgemerkt als de gastvedette van die avond, was onze public relations man Jean DEBROE. Met een keurig embleem op zijn jas, met een allure als een gewiekste kelner, was hij druk in de weer om dit feest zo goed mogelijk te doen verlopen. Hij zelf zorgde voor de bediening van de leden. Dit was werkelijk de man die de gepaste aanloop kende naar de keuken van de uitbaatster en omgekeerd.

" Pour qui encore des moules parqué, des moules boulevard, des moules trottoir " ! Dit waren de slogans die ons de ganse avond in het oor klonken uitgebracht door deze gelegenheidskelner.

Over zijn optreden ontving hij heel wat lovende commentaren.

Van zijn kant gaf Jean DEBROE ons te kennen, dat hij in de AMSACleden en hun familie een geweldig publiek had gevonden.

Herste klasse mosselen met een aantrekkelijke geur aan bereiding, werden spontaan verwisseld van kookpot naar de borden.

Dit gezellig samenzijn werd vereerd met een kleine huldinging gericht aan de schatbewaarder van de club.

De heer VANDER STUYF Laurent die onlangs werd gedecoreerd door de Regie van Telegraaf en Telefoon, voor de vijfentwintig jaren trouwe dienst bij deze werkgever, mocht uit de handen van de heer voorzitter, BALOT Roland, een klein geschenk in ontvangst nemen.

Dit mosselsouper kende een flinke bijval onder de clubleden en hun familie.

Deze boeiende avond werd dan besloten met het drinken van een glaasje wijn of bier.

Pour qui encore des moules!

De secretaris.

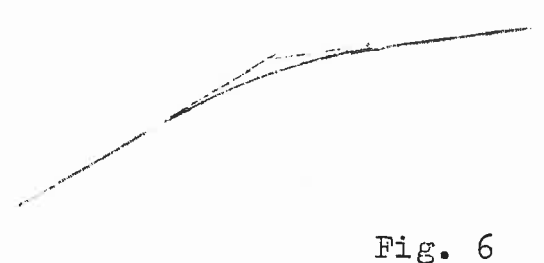
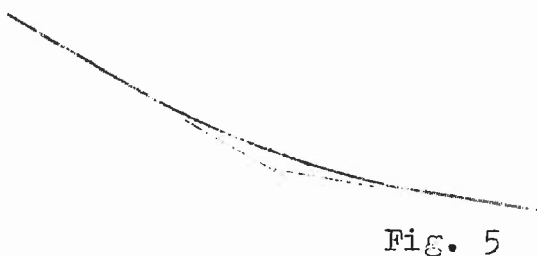
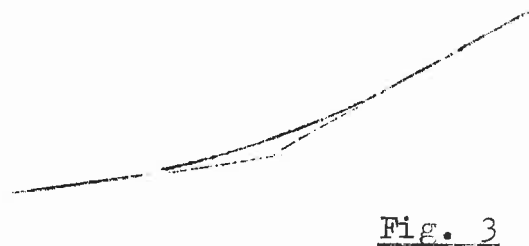
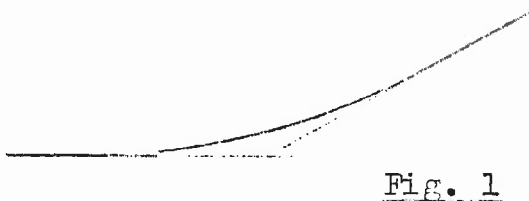
VERTIKALE BOGEN

DEFINITIE : Het is de verbindingsboog tussen twee (rechtlijnige of gebogen) alignementen die ten opzichte van elkaar in twee snijdende vlakken liggen, die onderling een willekeurige hoek vormen (niet gestrekt).
Een der beide vlakken kan het horizontale vlak zijn.

Opmerking : In de hieropvolgende uiteenzetting zal verondersteld worden dat de twee alignementen rechtlijnig zijn.

VOORKOMENDE TOESTANDEN :

Principieel kunnen volgende toestanden voorkomen, nl de stijgende en de dalende verticale boog, waarvan de principes weergegeven zijn in de Fig. 1 tot 6, 7 en 8.



- | | | | | | |
|--------|---|-----------|-----------|------|-------------------------------------|
| Fig. 1 | : | stijgende | vertikale | boog | (een vlak horizontaal) |
| Fig. 2 | : | dalende | " | " | (" " ") |
| Fig. 3 | : | stijgende | " | " | (hoekvergroting t.o.v. horizontale) |
| Fig. 4 | : | dalende | " | " | (" " ") |
| Fig. 5 | : | stijgende | " | " | (hoekverkleining " ") |
| Fig. 6 | : | dalende | " | " | (" " ") |

In de praktijk kunnen deze zes mogelijkheden herleid worden tot twee, vermits steeds een der beide vlakken als zijnde horizontaal beschouwd kan worden :

- Fig. 1 : voor principe van Fig. 1, 3 en 5 ;
- Fig. 2 : voor principe van Fig. 2, 4 en 6.

Het zijn namelijk deze twee toestanden (stijgende en dalende verticale boog) die in de constructie zullen behandeld worden.

Er kunnen nog twee andere toestanden voorkomen (Fig. 7 en 8) :



Fig. 7

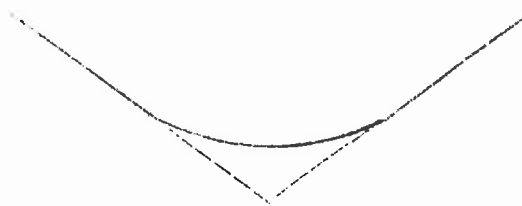


Fig. 8

Fig. 7 : dalende verticale boog (overgang van stijgende naar dalende helling)

Fig. 8 : stijgende verticale boog (overgang van dalende naar stijgende helling)

Praktisch moet betracht worden deze twee uitvoeringen zo weinig mogelijk te gebruiken, vermits zij moeilijker uitvoerbaar zijn en bijna niet voorkomen in de werkelijkheid.

DE WERKELIJKE SPOORBAAN :

Hierbij heeft men individueel afgeveerde assen, een grote massa en relatief kleine hellingshoeken ($1/1000$ tot $10/1000$ als helling). Hieruit volgt dat deze overgangsboog meestal bepaald word als hebbende een straal van 5.000 meter.

HET MINIATUURSPoor :

Men heeft geen afgeveerde assen, een kleine massa en grote hellingshoeken ($1/100 - 3/100$ tot $7/100$) waardoor geen bepaalde straal kan opgegeven worden.

Indien wel een straal aangenomen word, dan is het moeilijk de uitvoering te controleren op exactheid, vermits geen reël middelpunt van de boog bepaald kan worden.

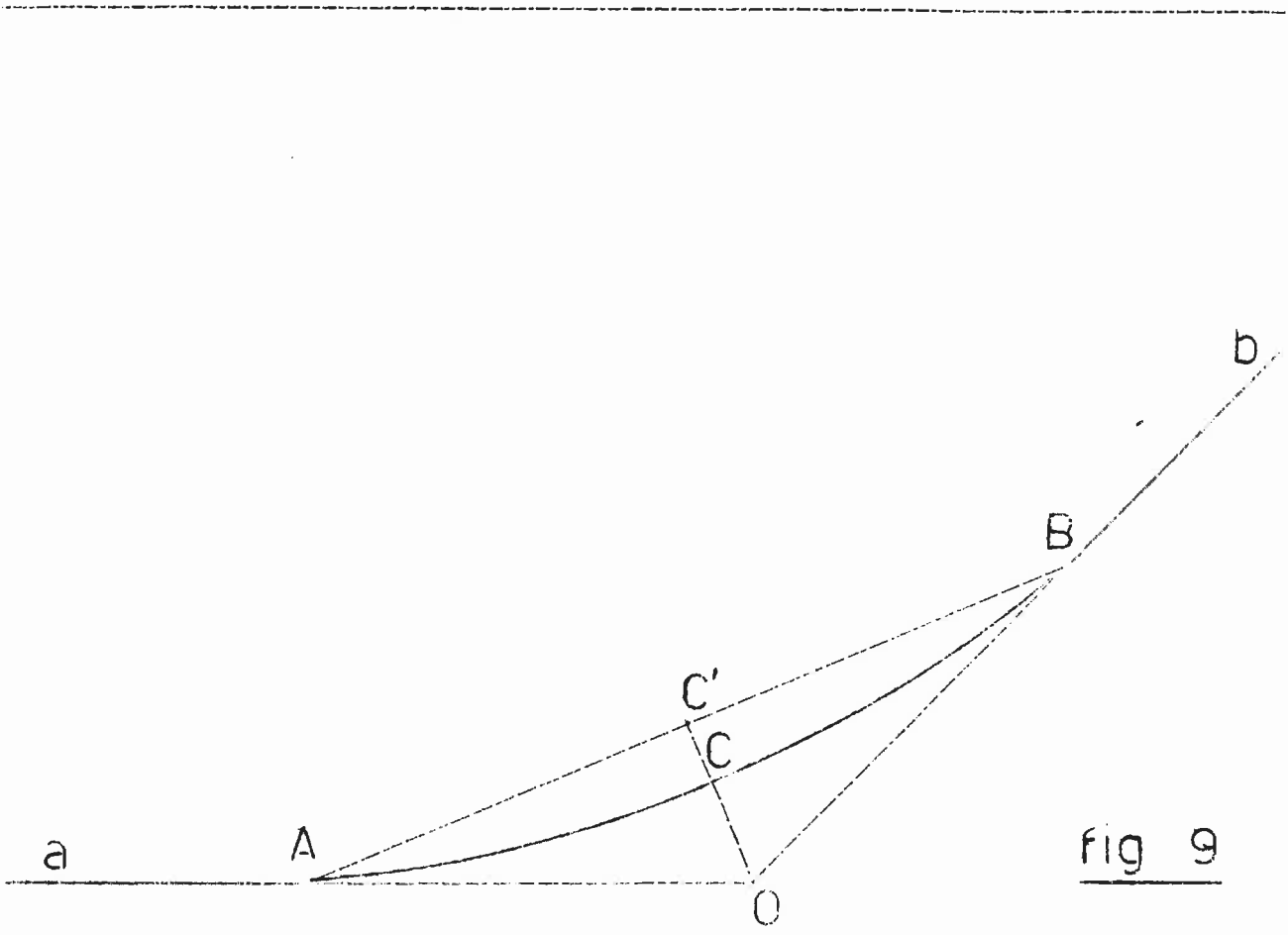


fig 9

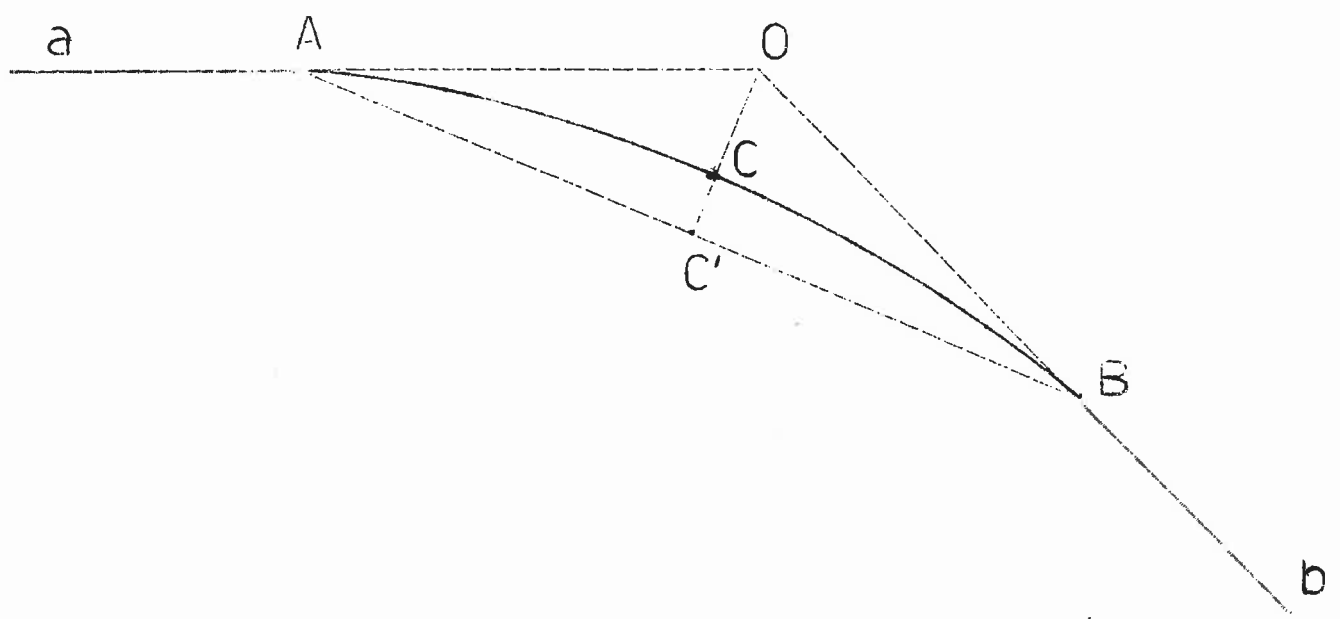


fig 10

PRAKTISCHE OPBOUW : VEREENVOUDIGDE METHODE

Zie vorig blad, Fig. 9 (stijgende) en Fig. 10 (dalende).

Bepalen basisafmeting :

maximum ondeelbare starre lengte die de helling moet berijden : l

- hieruit bepaald men de waarde van L ; $L = x.l$
- uitzetten vanaf het punt O (hoekpunt hoek aOb), op a en b de punten A en B , zodat $AO = BO = L$
- verbinden A met B , punt C' bepalen, zodat $AC' = BC' = 1/2 AB$
- verbinden C' met O , lijnstuk $C'O$
- op $C'O$, bepalen punt C , zodat $OC = y.OC'$
- punten A , C en B met een vloeiende kromme verbinden.

Waarde x : teller van de breuk die procentueel de hellingshoek uitdrukt.

Waarde y : gelegen tussen (minimum) $1/2$ en (maximum) $2/3$.
 voor hoeken kleiner dan $2/100$: $y = 1/2$
 voor hoeken tussen $2/100$ en $7/100$: $y = 2/3$

N O T A :

- De gegeven cijferwaarden zijn niet bindend.
- Voor de duidelijkheid der epures, werden de hoeken zeer groot getekend, daardoor is het mogelijk, op deze kleine tekenschaal, toch het gewenste verloop te zien.

MARELN G

20 Jan 71

AUTOMATISCHE SNELHEIDSREGELING : HELLEND SPOOR

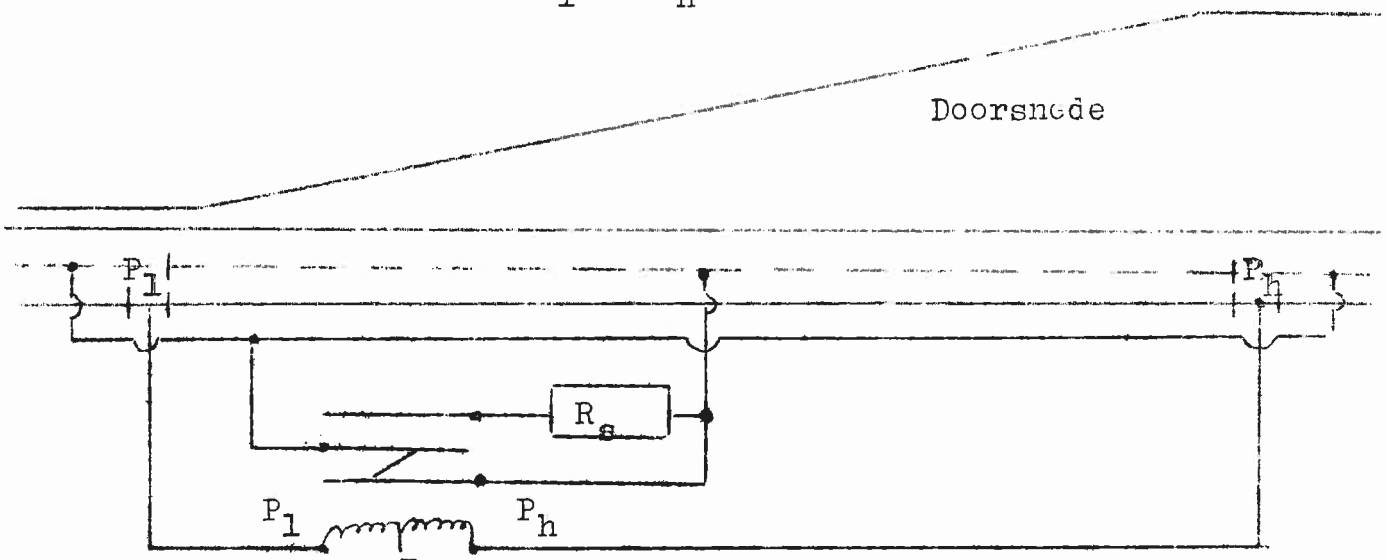
Op een in twee richtingen bereden hellend enkel spoor, stelt zich het volgende probleem : hoe men de voedingsspanning kan regelen zodat bij afdaling de snelheid niet te groot wordt, alsook, bij het stijgen, hoe de snelheid ongeveer gelijk houden.

Wij kennen het systeem gepubliceerd door de Heer P. GILLEMANN, in het AMSAC-tijdschrift Nr 2, Nov 1959 dat de beste universeel bruikbare oplossing geeft, maar waarvan de kostprijs hoog oploopt (3 voedingen)

Alzo, stel ik een systeem voor, vereenvoudigd, dat gebruik maakt van één wisselstroomrelais (Fleischmann, Märklin, Trix) en één serieweerstand (facultatief, bijvoeging van een condensator).

S C H E M A :

Nodige elementen : geïsoleerde voedingssectie, relais, weerstand R_s
pedalen P_1 en P_h

W E R K I N G :

Een trein, komende uit een willekeurige richting, bediend de bobijn van de relais die overeenstemt met zijn gevolgde richting.

Daardoor zijn er twee mogelijkheden :

- bediening relais, waardoor keuze van zijn voeding ;
- bevestiging van de stand van de relais.

W E E R S T A N D : R_s :

Voor de berekening zijn volgende formules nodig :

$$E = I \cdot R, \text{ waaruit } : R = \frac{E}{I}$$

$$P = I^2 \cdot R$$

$$E = E_{\max} - E_{\min} ; \text{ waarbij } : E_{\max} : \text{spanning bij stijging ;}$$

$$E_{\min} : \text{spanning bij daling.}$$

Voorbeeld :

$$E_{\max} = 14 \text{ V} ; E_{\min} = 8 \text{ V} ; I = 0,5 \text{ A}$$

$$E = 14 \text{ V} - 8 \text{ V} = 6 \text{ V} \quad \text{waaruit } R = \frac{6}{0,5} = 12 \text{ Ohm}$$

$$P = 0,5^2 \cdot 12 = 3 \text{ Watt}$$

te kiezen weerstand : regelbaar 20 Ohm - 5 Watt

VERSLAG DOOR DE HEER DE BROE JEAN OVER ZIJN REIS NAAR DE
SPEELGOEDJAARBEURS TE NURNBERG. =====

=====

"Daar de heer Snetryns dit jaar geen verslag kon uitbrengen,
"en ik het genoeg had uitgenodigd te worden op deze gebeur-
"tenis, zal ik dit jaar in zijn plaats verslag uitbrengen.
"Ik moet nochtans de nadruk op zetten dat ik de speelwarennosse
"niet heb kunnen bezoeken zoals de heer Snetryns, daar zekere
"onstandigheden mij dit niet toelieten. In elk geval heb ik
"toch het bijzonderste opgenomen en dit als volgt:

MÄRKLIN H.O.: nieuwe uitvoering snelverkeersloc: 103 van de D.B.
voor gelijk- en wisselstroomspanning
stroomlijnloc: 03¹⁰ in donkerrode uitvoering
T.E.E.-treinstel - vereenvoudigde kablage
tenderlococ Br 86 (vroegere TT 800) met Telex
treincombinatie met K-rails
twee wagens voor private lijn- één personenwagen
met binneninrichting en één bagagewagen
conducteurswagen (cabose) twee-assig
twee-assige bierwagen - model van de Kulenbacher-
Mönshshof-Bräu

terug opgenomen in het programma:

loco van de bouwserie 023
bierwagen van de Dortmunter Union Brauerei
bestaande caboose op bougies
Italiaanse gesloten goederenwagen

nieuwe toebehoorten:

baanuitbreidingsset (metaalrails)
overwegseinklok met dubbele slag - handbediening
overwegseinklok (elektrisch)
ontstoringsfilter
gebogen oprit in plastic // rails
verlichting - binnenbouw privaatwagens
houtschroeven voor K en M rails
lichthoofdsein met extra rail met onderbroken
middengeleider
brochure voor baanontwerpen H.O. voor K rails

MÄRKLIN - MINEX: gesloten goederenwagen (koelwagen) 2 assig
witte kleur - dak grijs - met aan beide kanten
schuifdeuren

idem - maar in blauwe kleur - dak grijs - met
opschriften Märklin-Minex

idem - maar in bruine kleur - dak grijs - met
opschrift D.B. Stuttgart

hoofdsein - waarvan seinarm met hand te bedienen
en gelijktijdige onderbreking van rijstroon in
de middenleider van de vastgemonteerde rail -
een extra rail met onderbroken middenleider wordt
bijgeleverd

MÄRKLIN - SPOOR 1: tenderlocomotief - bouwserie 80 - deze loc
heeft zoals zijn voorganger dezelfde bouw,
maar is geschilderd als volgt: bovenbouw, ketel
zwart, watertank en machienhuis donkergroen,
raanlijsten en grijpstangen koper
elektromagnetische wissels - 30°

MÄRKLIN - SPRINT: twee race-wagens "Mercedes" wit of oranje
racebaan met verhoogde bocht met volgende wagens:
Mercedes - nieuwe uitvoering (wit) en Porche
Targa (lichtbruin)

verdwijnt uit de gamma: - elektr. snelverkeerloc E 03
===== - Br 023
- bouwpeketten E 41 en V 200
- treincombinatie 3124
- personenrijtuigen 4003-4004-TEE coupe-
lage bakwagen, rongenwagen, bierwagens
Carlsberg en Spätenbräu-bouwpakket lage
bakwagen
- toebehoren: ontstoringsrail
pijlers en fundamentplaat
sleecontact 7075
Zwitsersche personenwagens
alle metalen bruggen

- in HAMO: - O.B.B. elektr. loc
- T.E.E. treinstel
- T.E.E. coupé wagen

FLEISCHMANN - H.O.: T.E.E. sneltreinloc 103

Br 051 (stoomloc) met 2'2'T26 tender
deze loco werd uitgevoerd in D.B. en franse
versie - bij de franse versie zijn kleine
etiketten bijgevoegd om de lok te merken
in ofwel noorse, deense, hollandse, belgische,
oostenrijkse of poolse uitvoering

deze twee laatste loks zijn ook verkrijgbaar
voor het Märklin-systeem

in nieuwe kleuruitvoering - de oudste E-loc
van de D.B. de 169 (2 assig) in rode kleur

twee old-timer wagens:

één in D.R. uitvoering (groen - 3de klas)

één in europese uitvoering (3de klas)

(coupé - old - timer)

2de klaswagen van N.S. volgens de B 11
blauwe uitvoering met nieuwe ned. kentekens
en in het midden met reclame

deze wagens worden gebruikt op de lijnen:
Nederland - Zwitserland - België

Hollandse bierwagen 'Heineken'

old-timer-personenwagen - 2de klas - van de
Edelweiss-lokaal baan - wit/blauwe uitvoering

koelwagen der D.B. (Tucker-Bräuerrei-Nürnberg)

koelwagen der D.B. (Coca-cola - Essen)

containerwagens der D.B.: - Danzas
- World Transport A. +
- Crowe

Fl. - toebehoorten:

keerlusgarnituur: in de vorm van een onbewaakte overweg - met
deze ~~keerlus~~ garnituur is iedere keerlus mogelijk zonder andere
onderdelen

onbewaakte overweg met gevaarkruis

onderhoudsset: één schroevendraaier 2 mm

één schroevendraaier 3,5 mm

één schroevendraaier in kruisvorm 4 mm

één els

één pincet

set opschriften met nationale en internationale opschriften

hoofdsein met rijstroomonderbreking (armsein)

voorsein (schijfuitvoering) evenals hoofdsein met rijstroomonder-
breking - beide seinen zijn te gebruiken voor boven en beneden-
leidingen - deze zijn dubbelspoelig uitgevoerd

seinplaat voor bediening van beide seinen

seinplaat met zelfde doel, maar met zichtbare stand van bediening
seinplaat voorkruiswissel - hier ook met zichtbare aanduiding
kruising of gebogen

een beginsetgarnituur: old-timer loc met twee kipwagens, trafo en zes gebogen rails

Fleischmann - Picollo: twee garnituren:

- a) industrie loc met twee open goederenwagen
- b) V 100 met containerwagen
open goederenwagen
gesloten goederenwagen met
schuifdeuren

deze twee sets worden geleverd met rails en trafo

bij de loco-verzameling komt zoals in H.O.:

- Br 051 van de D.B.
- Br 051 in Europese uitvoering
- type 1'Ch2 - Belgische uitvoering
- type 2 Ch2 - D.B. (Br 038)
- type 2 Ch2 - doch met zwarte loopstellen en weggeplaten windscherm
- sneltreinwagen met nieuwe beschildering van de D.B.
- T.E.E. - 1ste klas
- sneltreinwagen - 1ste klas
- slaapwagen - blauw
- dubbeldek auto transportwagen met 8 auto's
- N.S. 2de klaswagen, nieuwe uitvoering met reclame
- vijf containerwagens: Dancas, D.B., Seatrain, Crowe, Worldtransport AG
- wagen met vijf af te nemen open bakken
- twee old-timer coupéwagens (zoals in H.O.)
- flexible sporen van 73 mm - deze kan men plooiën tot een radius van 200 mm
- twee kruiswissels van 15° - één links-kruisend
- één rechtskruisend
- ook de H.O. keerlusgarnituur is in Picolo verkrijgbaar
- onbewaakte overweg
- nagels voor spoorbevestiging
- één rail 55,5 mm lengte
- één gebogen rail 396,4 mm - 1/12 boog = 30°
396,4 mm - 1/24 boog = 15°

BRAWA : de containerkraan is bijzonder goed op zijn plaats en de werking is 100% - deze kraan kan aangeschaft worden ofwel niet verplaatsbaar en met twee motoren, ofwel wel verplaatsbaar en met drie motoren

voor de N liefhebbers heeft BRAWA een tran in minilife, deze heeft geen motor maar wordt nedegenomen door een stift die in een plastic ketting past

ROWA : treinstel -Olympia uitvoering - driedelig - type 480 acht personenwagens in de nieuwe D.B. kleuren
verscheidene containerswagens, silowagen, ketelwagens

LILLIPUT : de P 8 als Preussische personentreinlocomotief voor de smalspoorliefhebbers komen er drie personenwagens -
a) van de Zillertalbahn
b) van de Murtalbahn
c) van de SKGLB
(de twee eerste als 2de klas - de laatste als 3de klas)
zes verschillende goederenwagens van de hierboven beschreven maatschappijen
plus twee wagens van O.B.B.
de oude Rheingold-wagen wordt terug geleverd
ook verschillende personenwagens (604 mm lang) zijn als aanvulling op het programma

FALLER : een Hollands woonhuis
een pensioen
een cottage met dak in stroo uitvoering
voor de A.H.S. autobanen, een benzine station met carwash

VOLLMER : gebogen brug voor Ø 76 mm met twee bruggenhoofden
zelfde brug met twee pijlers, twee wippen en twee bruggenhoofden
in N een station Reith
een garnituur voor oprit tot 5 en hoogte
een hoogbrug
drie verschillende bruggen (eenvoudige uitvoering)
(zoals bij opritten in H.O. en N.

ARNOLD RAPIDO :

- treinstel Olympia - ET 480
 - beginset -goederentrein met railovaal en wissels
 - binnenverkeertrein - V 100, drie wagens(zilver)ovaal en bru
 - personentrein - kleine locn twee personenwagens, één baga-
gewagen, ovaal perron, bus en twee boompjes
 - goederentrein - kleine loc, 3 wagens, perron, trafo, water
kraan, vrachtwagen, twee boompjes en houtbundel
- de kleinste en oudste loc Bn2 (1924) en nu nog in bedrijf
in de gasfabriek te Nürnberg - als rangeerloco
- Bayerische Sneltreinloco S 3/6 met originele beschildering
 - zware elektr. goederentreinloc 1020 van de O.B.B. in 't roo
 - postwagen met schuifbare deuren
 - drie old-tiner personenwagens op bogie's
 - a) restaurant - rood-bruin
 - b) 1ste en 2de klas wagen - groen
 - c) 3de klas wagen - groen
- modellen van het bouwjaar 1905
- goederenwagens: - old-tiner twee-assige caboose - rood
 - koelwagen - zilver
 - wagens met schuin dak -bruin-zilver
de vier deuren en het dak zijn te openen
 - zelflossende erts-wagen -rood-bruin
 - teerwagen - zwart
 - set ballastbanden (ook voor H.O.) zelfklevende banden
bestaat uit 10 m ballast
 - twee soorten fijn nagehoottst ballastgrint
 - goedereloods met laadperron
 - seinhuis
 - station
 - fabriek voor het lossen en laden van stortwagens

KIBRI : - station "Dettingen", "Stgt-Rohr", "Maienfeld"
- Esso motor hotel
- benzinestation
- Kerk "Ramsau"
- steenslag silo (5 delig)
- butaangas opslagplaats (twee bollen)
- grote bolvormige gasopslagplaats (één bol)
- dubbele silo
- heektunnel - dubbelspoor met versiering

BUCH/VOLLNER : brengt tapijten-vooraf gemaakt-dit voor sporen
en landschapversiering- zowel voor H.O. als E
onder de naam T O P O R A N A
de benaming BUCH und VOLLNER is ontstaan door
combinatie van de modeltekeningen door Buch met
de versiering met Vollneronderdelen

PREISER : alleen volledig afgewerkte modellen voor versiering
sons ± 25 cm hoog

MERTEN : minder fijn dan Preiser

SEUTHE : rookgeneratoren voor H.O. - 0 - 1
evenals een produkt voor het reinigen van loco's

Alle andere merken, die ik tot mijn spijt niet of maar vluchtig
gezien heb, kan ik niet vermelden.

Maar een feit is zeker, ofwel zijn ze voor ons te duur, ofwel
moeilijk verkrijgbaar, ofwel hun geld niet waard.

Hopende U toch een klein overzicht gegeven te hebben, blijf ik
steeds tot dienst

Jean De Broe.

Vervolg der uitgebrachte nieuwigheden op de Messe in Nürnberg.

HAG:-drie delige motrice - bijwagen 1ste en 2de klas + pilote rijtuig
kleur: groen-crème - zowel voor wissel als voor gelijkstroom

-gelde lokomotief Re 6/6 - op drie bogies
voor wissel of gelijkstroom

LIMA: - spoor 0 - dieselloco van de SNCF - serie 67000

- elektr. loc E 424
- elektr. loc E 69 ook uitvoering in de FS kleuren
- 8 D-wagens - lengte 492 mm
- 9 goederenwagens - lengte 260 mm
- sporen, handwissels en kruispunt

spoor HO - tenderloc - type 0-2-0

- loc met losse tender - type 0-2-0
- stoomloc met losse tender - klas 230G - SNCF
- stoomloc met losse tender - klas 141R - SNCF
- elektr. loc type E400 van de FS (Valtellina)
- D-wagen - Touropa
- D-wagen - Scharnow-Reizen
- restauratie-rijtuig "Grill Express" - SNCF
- restauratie-rijtuig (rode uitvoering) SNCF
- open kipwagens : N.M.B.S. - S.N.C.F. -
- gesloten goederenwagens - F.S. - S.N.C.F.
- wijntransport-wagen - S.B.B.-C.F.F.
- open wagen - F.S. met koelcontainers
- silo-wagen S.N.C.F. (OMYA)
- drie wagoons voor het transport van poederproducten
- open goederenwagen van de S.N.C.F.
- open wagen met afneembaar dak van D.B.

spoor N - geen nieuwigheden

POLA : spoor 0 - stoomloc (3-assig) met losse tendons (3-assig)

- dieselloco V 20 van de D.B.
- industrie loc (Henschel) 2 motoren
- rongenwagen (afneembare rongen) 26,6 cm
- rongenwagen beladen met container HAPAG FLOYD
- lage bakwagen
- twee gesloten wagens - type GLENIS 50 - D.B.
type INOIS (bierwagen) D.B.

RIVAROSSO O : type 80-038 van de D.B. (tenderloco)
 elektr. loc 444
 rangeerdiesel van de Plymouth Locomotive Works
 twee-kleurige D.B.-D-wagen
 2de klas wagen van F.S. (old-tiner model)
 rongenwagen - gasolin wagen - Staufen Brau wagen

RIVAROSSO HO : gestroomlijnde "HUDSON" loco - klasse J-3a 4-6-4
 mallet-tenderloc - BR 98
 type 231 van de S.N.C.F. - kleur zwart - groen
 twee kleurige D.B.-D-wagen

RIVAROSSO N : E 444 van de F.S.
 type 231 van de S.N.C.F.
 type GR 460 van de F.S.

MINITRIX : tenderloc BR 64 BR 24
 Elloc E 44 Dieselloco "Warship" blauw
 stoomloc "Britannia" Dieselloco "Warship" groen

ontkoppelingsset voor Minitrix
 licht- en vleugelsignaalset
 twee container wagens gasdrukketelwagen
 geladen lage bakwagen open wagen op bogies
 gesloten goederenwagen gesloten wagen op bogies
 rongenwagen goederwagen met dekzeil
 silowagen goederwagen met zwenkdak
 olie wagen

treincombinatie - V 160 + vier goederenwagens
 treincombinatie - V 200 + drie D-wagens
 treincombinatie - rangeerdiesel + drie goederenwagens

LILIPUT : tenderloco 2'C2-h2 der D.B. Br 78 0-5
 4-6-0 stoomloc van de Pennsylvania R.R.
 elektr. 1020 - zware goederenloc van O.B.B. rode kleur

Verslag van de vergadering van 16-2-71.

Aanwezige leden: Dhr. Balot - kortstondig door dienstreden, dhr. Marcen, Schellynck, Delboke, De Pourcq, Van de Walle en zoon, Van Waeterneulen, Puers, Ridon en Van der Stuyf M.

Afwezig met verontschuldiging: Dhr. D'hoolaege - dienstreden en Dhr. Vandebstuyf L. - werkongeval

De vergadering werd geopend door de voorzitter dhr. Balot R., welke het woord gaf aan de heer J. De Broe, die in plaats van de heer Smetryns J. verslag uitbracht over zijn reis naar de Spielwarenmesse te Nürnberg. Het programma vulde rijkelijk de avond en er werden heel wat vragen beantwoord gesteld door de aanwezige leden. Er werden ook enige folders rondgegeven ter inzage. Het volledig verslag over deze interessante uiteenzetting zal volledig verschijnen in dit boekje. Deze vergaderingsavond werd besloten door dhr. Marcen, welke een woord van dank uitsprak aan de heer J. De Broe voor het verslag en de inlichtingen betreffende de nouveautés 71. Dit verslag is gemaakt door dhr. De Broe bij afwezigheid van onze sekretaris dhr. D'hoolaege.

DB.

=====

Gent, 23 februari 1971.

Geacht Bestuur en Leden,

Langs deze weg wil ik U allen danken voor de blijken van vertrouwen en kameraadschap mij door U betuigd.
Ik kon U niet direkt danken, daar ik vreesde sommige der aanwezige leden en vrienden verdriet aan te doen. Ik was namelijk zo blij AMSAC in feest te zien, na de tijd waarin zulke grote gaten in onze rangen waren geslagen en aan sommige leden zoveel onnoemelijk verdriet was aangedaan, dat ik de juiste woorden niet vond, mijn geluk onder woorden te brengen. Ik heb met onze club alle lief en leed gedeeld, ik heb mij ook gelukkig gevoeld na onze geslaagde werken, naar zo goeddelijk als op 20 februari 1971 heb ik mij nog nooit gevoeld. Er was bij vroegere gelegenheden altijd iemand die zich hoger voelde dan anderen, en dit was nu NIET het geval, en dat verheugd mij zozeer dat ik mij verplicht zie dit te schrijven. Ik hoop dat deze sfeer verdragende gevolgen nag dragen en dat wij dit zullen merken op onze volgende reizen.
Ik dank nog eens hartelijk al onze leden en in het bijzonder dhr. Jean De Broe voor zijn schitterend voorstel en zijn voortreffelijke bediening.

Laurent Vanderstuyf
schatbewaarder - AMSAC.
Kraaistraat 35
9000 - Gent.

Vervolg aan het artikel door de heer Vanderstuyf over de zelfbouw
van telefoonpalen -

Hiermede krijgt U een vervolg op datgene welke
in ons boekje verscheen, en waarvan ik gebruik
maak om enkele punten recht te zetten.

1. Iedereen zag dat er meestal lucifertjes gebruikt werden, dat gaat
natuurlijk niet meer, nu heeft de firma Waller het nodige mate-
riaal om werkelijk met hoek- en plat ijzer te werken.
2. Het woord luchtkabel is gans uit onze Van Daele verdwenen, deze
kabel was namelijk elk seizoen het slachtoffer van onze heren jagers
die de onhebbelijke gewoonten hadden onze luchtkabel te veranderen
in een verzijsp.
3. En als laatste, wanneer dit artikel verschijnt was H.C. = koning !!
Ik ga niet zeggen dat dit systeem dood is, we werken zelfs dat de
doden "0" en "1" terug levend geworden zijn en daaronder volgende tabel

<u>werkelijke gr.</u>	<u>schaal N</u>	<u>schaal H.C.</u>	<u>schaal o</u>	<u>schaal l</u>
7;50 m	6;25cm	8, --cm	16,--cm	25,--cm
9,-- m	7,50cm	10, --cm	20,--cm	28,--cm
10,50 m	8, 75cm	11,-- cm	22,--cm	32,--cm
12,-- m	10,--cm	13,-- cm	26,--cm	37,--cm
14,-- m	11,60cm	15,-- cm	30,--cm	43,--cm
18,-- m	15,--cm	20,-- cm	40,--cm	56,--cm
20,-- m	16,--cm	22,-- cm	44,--cm	62,--cm
22,-- m	18,--cm	24,-- cm	48,--cm	68,--cm

Verslag vergadering dd 2 maart '71.

Aanwezig: de heren De Broe, De coninck, De Decker, De Winter, Haeyen,
Mareen, Puers, Ridon, Schollynck, Van den Bulcke, Vander-
stuyf L & N, Van de Valle, Van Durne, Van Watermeulen

Teattijdig: Glaeys, Delbeke, D'hoolsege, Thysebaert

Verontschuldigd: Balot (voorzitter)

geopend om 20 uur - gesloten om 21;50 uur

- Activiteiten:
1. welkomst woord tot de leden
 2. uiteenzetting handelend over ombouw loco's tot gelede
eenheden (type Dn 3 der SJ)
 3. aanvullend commentaar door De Broe
 4. uitdeling documentatie
 5. bondig verslag door Van Waetermeulen van bouwer van
tuinspoor (spoorbreedte 20 cm) te Enghien (1970),
dit naar aanleiding van TV-programma Icho
 6. bekendmaking van eerstvolgende filmpavond
 7. voorstel van bijkomende werkvond op 30 maart '71
 8. varia

De waarnemende sekretaris
G. Mareen - Techn. raadgever.

DE ERTSBAAN VAN KIRUNA NAAR RIKSGRANZEN =====

en verder naar de ijsvrije haven Narvik is de zwaarst belaste lijn van Zweden in goederentransporten.

De 474 km lange enkelsporige lijn kwam in 1904 gereed en werd tussen 1915 en 1923 geëlektrificeerd.

Deze spoorweg heeft 56 tunnels en zeer vele betonnen, ijzeren en zelfs houten lawine-galerijen.

De grootste en nieuwste ertswagens hebben een capaciteit van 79 ton.

De omlooptijd van het traject bedraagt 31 uur.

De 34 loks van 6000 pk en de 3 loks van 9000 pk voldeden nietmeer, daarom werden nieuwe reusachtige drieling-loks (Dm 3) gebouwd.

Deze hebben elk een vermogen van 9750 pk, zijn ieder 35,25 m lang, hebben een gewicht van 266,8 ton, een topsnelheid van 75 km/uur en kunnen een trein trekken van 5.200 ton.

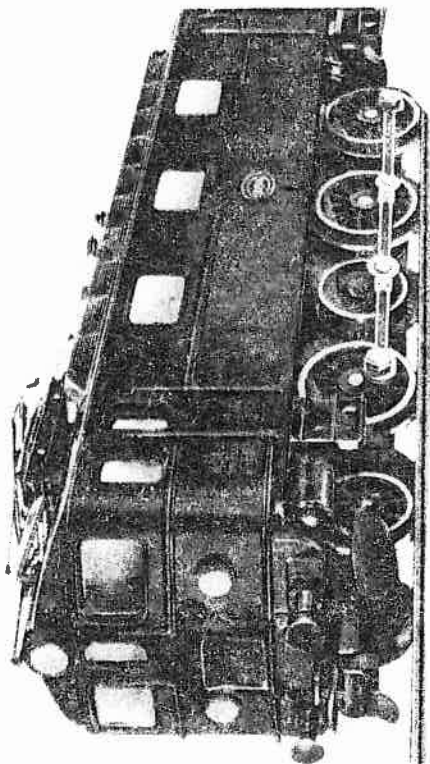
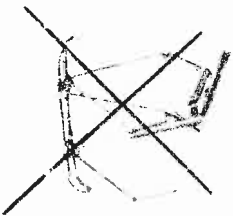
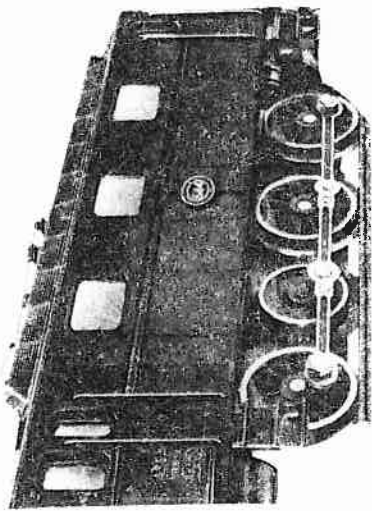
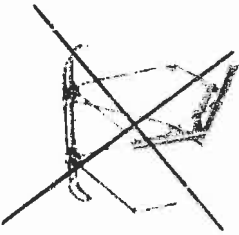
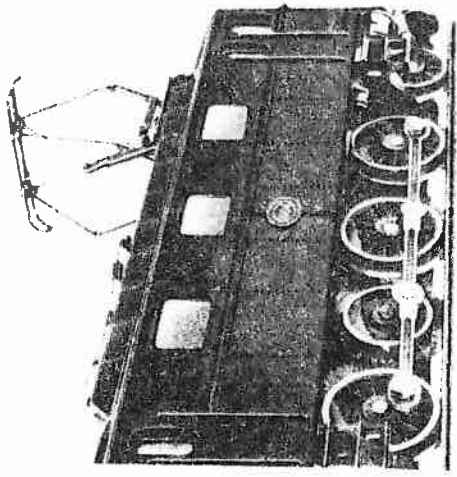
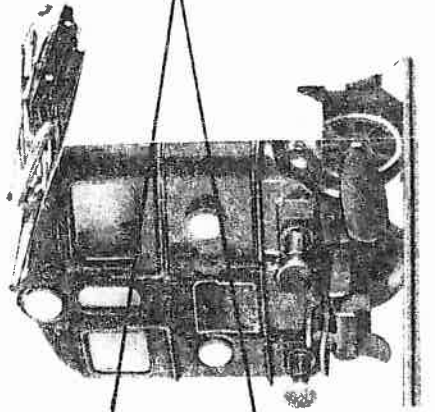
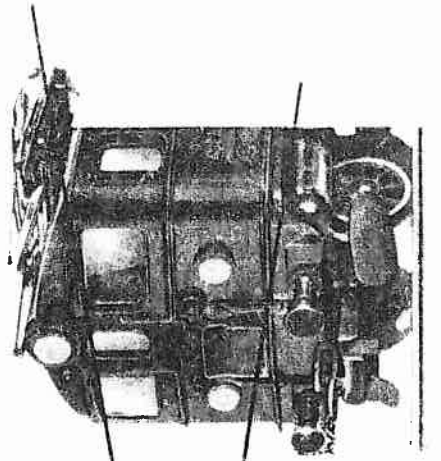
Omdat de gewone standaard-koppeling te zwak was voor dergelijke zware lasten, kregen de loks een middenkoppeling gelijk aan deze van de ertswagens.

Elk geheel van de drieling-lok, draagt aan beide zijden het embleem van de Zweedse Spoorwegen.

OP DE ZUIDELIJKE LIJN KIRUNA - LULEA =====

wordt het traject berekend op 48 uur. Gedurende de vijf wintermaanden is echter deze haven (Lulea) dichtgeworren en moet het aangevoerde erts worden opgeslagen. Deze opslagplaatsen kunnen tot 5 miljoen ton erts opnemen. Soms komt het voor dat het verworren erts met vlammenwerpers weer ontdooid moet worden en door middel van trilapparaten uit de wagens moet worden verwijderd, tengevolge van de moeilijke temperatuursverhoudingen op deze lijnen (van +25° in de zomer tot -40° in de winter). Het bestrijden van opgewaaide sneeuw in de wissels geeft ook hier bijzondere problemen, want er kunnen zich in korte tijd aanzienlijke hoeveelheden sneeuw ophopen. Alle wissels worden daarom elektrisch verwarmd. De bediening van deze verwarming heeft plaats vanuit het centrale seinhuis in KIRUNA, dit seinhuis op afstand heeft niet minder dan 44 wissels en 146 seinen te bedienen.....

Ik dank Prof. ir. G. Tourbier uit Kungälv in Zweden voor deze mededelingen.



Benodigheden:

=====

- twee of drie loks (twee- of drie-rail naar keuze)
- aceton
- harde (oude) borstel
- kleine schroevendraaiër
- pincet
- gewone ijzerzaag (groot model)
- fijne rasp
- houten blokje (welke past in lokhuis)
- derde hand
- verf en borstels

Werkwijze:

=====

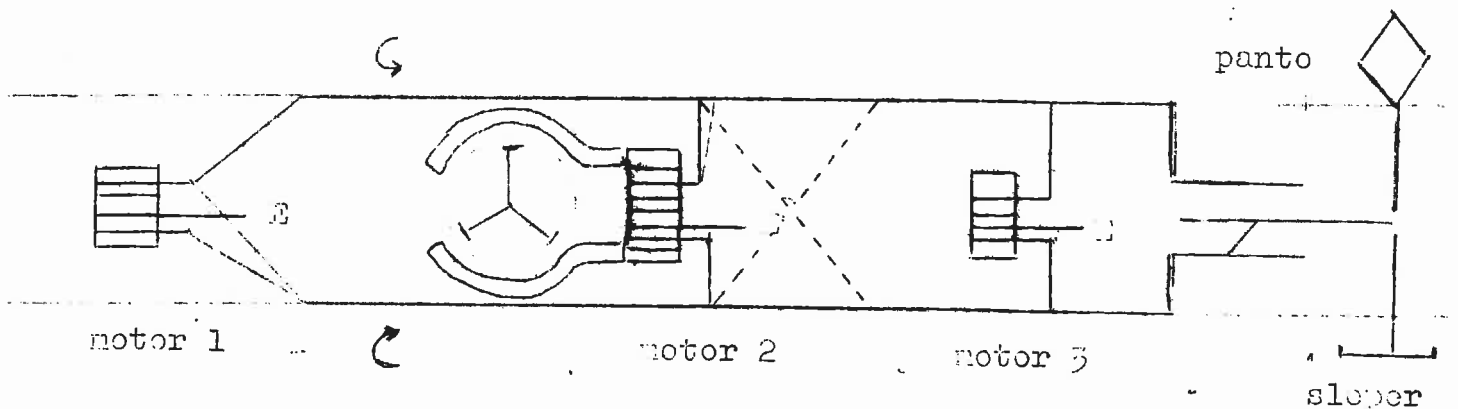
- volgens de stencil-foto
- cablage, getekend door onze schatbewaarder
- de **loks zo** plaatsen dat de tandwielen gekruist staan op de sporen - geeft evengewicht bij het grote trekvermogen

Proef:

=====

deze drie-delige lok heeft reeds 180 assen getrokken bij een stijging van 6 % en bereed met haar last de bochten van 76 cm - 91 cm en 1.20 m diameter, zelfs bij hoge snelheid.

=====



zie beschrijving door de heer L. Vanderstuyf in het boekje - uitgegeven op de statuaire vergadering van 19 januari 1971.

ADDENDUM aan atikel gepubliceerd door de heer Schellynck
betreffende ombouw van lokomotieven tot gelede eenheden.

Bij voorafgaande lektuur is mij opgevallen dat, volgens de uiteenzetting er zich bepaalde ELEKTRO-MECHANISCHE problemen kunnen stellen.

Het artikel vermeld:

- 1° benodigdheden: twee of drie los (twee- of)
- 2° werkwijze : de loks zo plaatsen dat de TANDWIELEN GEKRUISE staan)

Hierin schuilt een gevaar: namelijk wanneer men als beschreven te werk gaat, en men de behuizingen of chassis "mechanisch koppelt" door een niet elektrisch geïsoleerde koppeling beide spoorstaven kortgesloten worden.

Dit is op te lossen op twee wijzen/:

- 1° de mechanische koppeling elektrisch te isoleren:
- 2° alle geïsoleerde wielen langs eenzelfde zijde (spoorstaaf) te plaatsen.

Nota: er dient eveneens rekening gehouden te worden met de problematiek gesteld door de bedrading der motoren.

Marcen G.
Techn. Raadgever.

Algemeen
===== voor TWEE - RAIL - SYSTEEM:

Deze problemen kunnen zich ook stellen bij het koppelen van twee of meer TWEE-RAIL loco's (met of zonder bovenleiding) naar gelang het type der mechanische koppeling (geïsoleerd of niet) en de wijze van plaatsen op het spoor.

H.G.