

(1371)

AMSAC N:14

Verslag werkvond d.d. 30 maart 1971.

- =====
Aanwezig: de heren Claeys, De Broe, De Decker, Haeyen, Mareen, Puur
Ridon, Van de Walle, Vanderstuyf L. & M., Van Waetermeule
Aktiviteiten: 1) gezamenlijk gesprek over meerdere onderwerpen
2) inzage der tijdschriften "Kundebrief" en "Rad und
Schiene", alsook publikatie folder AMUTRA
3) werken uitgevoerd aan clubreseau (De Broe en Maree
4) uiteenzetting gehouden door Vanderstuyf over relai
5) gezellig napraatje over allerlei problemen
6) oproep tot eerstkomende vergadering

Verslag over de filmavond ingericht door AMSAC in de zaal "VAN EYCK
=====

op 13 april 1971. De Gentse Miniatuur Spoorweg Amateursclub
===== A.M.S.A.C. gaf tijdens de voorbije maand
april een filmavond in de zaal "Van EYCK"

gelegen Lange Kruisstraat 4. Onder een ruime belangstelling had in
deze gezellige feestzaal de voorstelling plaats. Deze zaal was ons
gratis ter beschikking gesteld door de uitbater. Bij het binnentre-
den van de zaal mochten de leden enkele folders in ontvangst nemen
over de Deutsche Bundesbahn, een voorteken van de filmen die wij
tezien kregen over het moderne comfort bij de Duitse Spoorwegen.
Wij hebben het vroeger reeds gehad over een dynamische voorzitter
bij deze club. Opnieuw zorgde de heer Balot ervoor dat we verschei-
dene filmen in ons bereik kregen om aan de leden en hun familie
voor te stellen. Met Schellynck als kineast, de man die het oude
eigenzinnig projektietoestel met een vaste hand weet te leiden,
was deze voorstelling in goede handen. Achtereenvolgens kregen de
37 aanwezige personen filmen te zien over het confort van reizen
bij de D.B., het moderne container vervoer in dienst bij de Duitse
sporen, doch minder geslaagd leek ons de presentatie van een film
over de Engelse Spoorwegen, zodat deze voorstelling een weinig in
de war liep. Na menigvuldige pogingen en het geduld van de operatue
weigerde het vrijzinnig toestel maar ook deze laatste film te ver-
tonen, er werd dan maar afgezien het toestel verder te gebrui-
ken. Bij A.M.S.A.C., waar ook met alles rekening wordt gehouden,
was een reserve toestel en film in voorraad bij de hand.

Voor de aanwezige leden en familie werd de film van ons laatste bezoek aan "MADURODAM" vertoond, opgenomen door onze sekretaris op 30-8-1970. Deze filmvoorstelling werd dan met brio volbracht. Het werd voor A.H.S.A.C. een ware voorstelling, die tot 23 uur een verloop kende.

De sekretaris.

Wie herinnerd zich nog de sprekkbeurt gehouden door de heer René Delie uit Antwerpen ?

Ziehier een greep uit zijn uiteenzetting tot het maken van wit-zwart foto's !!!!!

wanneer men kleinbeeld gebruikt	geeft men een	250°
9/9		500°
6/6		500°

men gebuikt best een standaard proj. - dus ~~GEEN~~ télé of groothoek

wanneer télé - één van 85 mm

de lichtmeter houden op 3 à 4 meter - ofwel naar de grond gericht wegens hemelklaarte

aangeraden : een dunlagige film v.b.; Ilford & Adox = 17 din

wanneer in kleur : Agfa

liefst fotograferen of filmen uit of in een bocht en dan op 45 graden

wanneer 's avonds - gebruikt men best AGFA met 15' sluitingstijd

Ziedaar een kort overzicht door een specialist in het nemen van foto's - zie zijn referenties in het magazine " ~~MODERNE~~ EISENBAHNEN

ENKELE TIPS VOOR STOOMFANS

=====

door Ronald Van de Walle

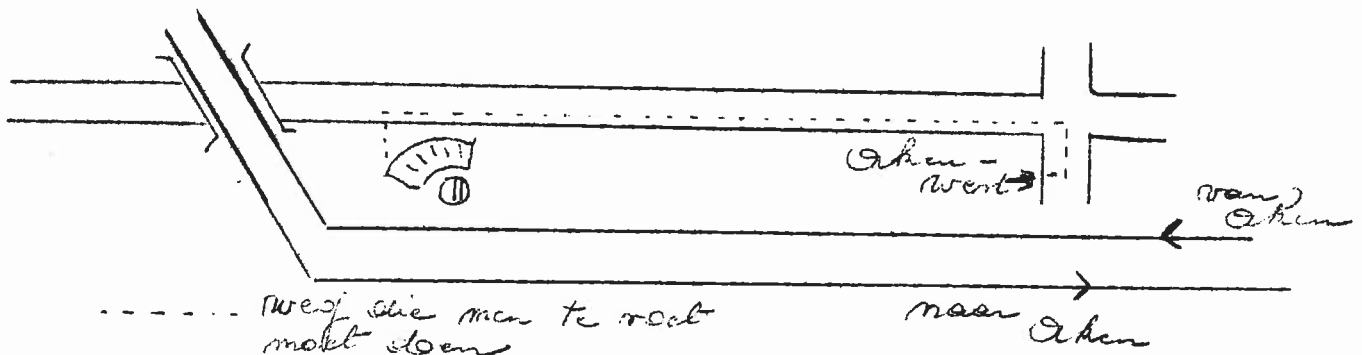
Daar ik meen dat velen nog eens graag stoomloks in bedrijf zouden zien, geef ik nu enkele gedachten waarmee je niet ver buiten België moet gaan om de belangrijkste types te zien.

1) Aachen en Montzen

Sommige mensen doen hun treinaankopen in Aachen. Inplaats van in de namiddag naar huis te gaan, kunnen ze nog eens een echt stoomdepot bezoeken: AACHEN WEST ! In deze depot zijn er nog een 15-tal types 050 in bedrijf. Aachen West is gemakkelijk te bereiken vanuit Aachen Hbf. Eerst moet je naar het station A.W. rijden per trein. Ik geef nu de uren der treinen tijdens de werkdagen, want op zaterdag is er weinig en niet zoveel goederenverkeer.

Aachen Hbf :	12.44	13.20	15.17	16.28
Aachen West :	12.49	13.24	15.12	16.23

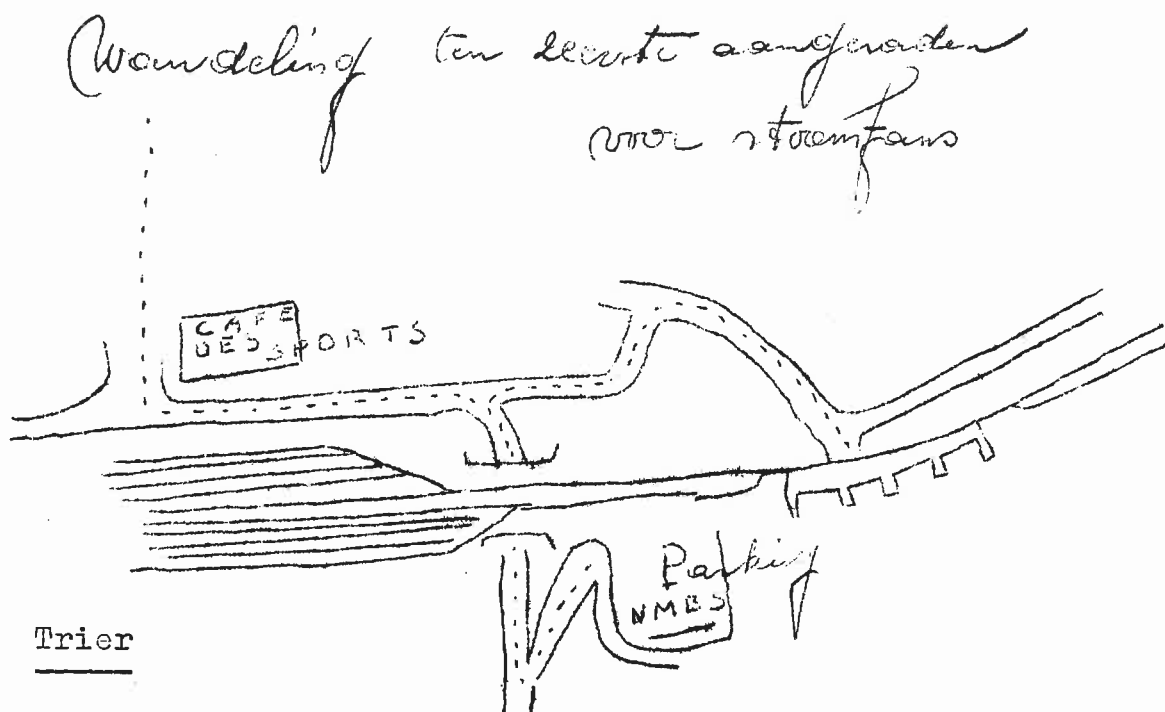
Van dit station naar het depot is het 20 minuten te voet, zoals op het plan is aangeduid.



In het depot zelf mag je navraag doen en rond de draaischijf fotograferen zo veel U wilt. De beste bezoeken zijn van 13.45 tot 14.30 uur, aangezien het dan ploegwisseling is voor het personeel. Na dit bezoek kun je in het station een verfrissing gaan gebruiken. Vanop het perron kun je het tamelijk drukke verkeer gadeslaan. Vele goederentreinen komen aan of vertrekken, getrokken door de volgende types: 050 110 140 141 212 216 290 en 200 205 van de N.M.B.S.

Maar ook op Belgisch grondgebied kun je nog het type 050 zien, namelijk te Montzen. Dit goederenstation is van Welkenraedt te bereiken met de buslijn 39a, je moet afstappen aan Café des Sports, alwaar je ook een stevig middagmaal kunt gebruiken. Rond 14 uur komt de bedrijvigheid goed op gang. Dikwijls kan men er 050 in dubbeltraktie zien. Maar het hoogtepunt van de uitstap vormt een wandeling langs de spoorlijn via het viadukt van Montzen. Op de schets is de reisweg aangeduid. Beneden aan het viadukt moet je eens wachten tot er een stoomtrein over rijdt. Dit schouwspel is iets enigszins een luide denderen van de trein over de metalen brug, en daartussen hoor je de stoomlok zwoegen.

Deze uitstappen naar Aachen en Montzen lonen dus zeker de moeite.



2) Trier

Deze uitstap is wel duurder (204fr van de grens heen en terug), maar men heeft meer waar voor zijn geld. Ik geef nu de treinen, men moet enkel overstappen in genoemde stations:

Gent St. Pieters	6.39		†	Trier	18.05
Luxemburg	10.00		††	Igel	18.20
	10.06	13.04	†		18.56
Trier	10.59	13.52	†	Luxemburg	19.52
			†		20.07
			†	Gent	00.06

In Trier Hbf kun je nog de volgende stoomtypes zien: 001 023 044 en soms de 050. De vertrek- en aankomsturen van de personentreinen getrokken door een stoomlok kan ik je geven, deze gegevens komen uit Eisenbahn-Kurier.

aankomst van een	023	:	16.24 ⁺			
vertrek van een	023	:	11.09	12.32 ⁺	13.26 ⁺	16.37 ⁺
aankomst van een	001	:	14.59 ⁺			
vertrek van een	001	:	14.45 ⁺	17.43 ⁺		

Naast deze treinen kun je dan regelmatig goederentreinen zien, getrokken door een 023 044 en soms 050.

In de namiddag kun je naar de depot van deze loks gaan, die is gelegen te Ehrang en is per trein te bereiken.

	\bar{X}		\bar{X}		
Trier	12.32	13.21	13.26	13.38	
Ehrang	12.41	13.30	13.34	13.46	
	\bar{Q}		\bar{X}		
Ehrang	14.52	16.08	16.14	17.16	17.49
Trier	14.59	16.57	16.24	17.25	17.58

\bar{Q} is een trein getrokken door een 001

\bar{X} is een trein getrokken door een 023

In Ehrang kun je de personentrein zien, gemerkt met ⁺ Maar een bezoek waard is het rangeerterrein van Ehrang. Men ziet er voordurend stoom's. Ehrang bezit een 30-tal types 044, een tien types 001. Deze beide types trekken de goederentreinen langs de Moëzel. Een bezoek aan Trier is dus zeker de moeite waard. Met deze tips wens ik je nog veel stoomvreugde.

Van de Walle Ronald.

SantaCruz - Corumba of de GEKSTE TREINREIS TER WERELD
=====

(artikel met schriftelijke toelating overgenomen uit de "Zie-magazine" nr 15/9 april 1971) ons bezorgd door de heer Vanderstuyf l.)

Op de lokomotief 562 zat Carlos Rodrigues, een door de zon gebruikte machinist met een breed gezicht, naar de treinsporen te staren die zich eindeloos voor hem uitstrekten; dan stond hij plots recht en trok aan een koord. Huilend ontsnapte de stoep. Rond hem stonden verscheidene stokers met ontbloot bovenlijf en zakdoeken rond hun voorhoofd, die stronken eukalyptushout in de verhitte ketel schoven. Zweet stroomde van hun lichaam en drupte op de grond.

Rodrigues haalde een hefboom over, en te 1.17 uur rolde de lokomotief met de 17 wagens het drukke station van Santa Cruz uit, een broeiend hete stad in het zuid-oosten van Bolivia. Vooraan op de vuile zittig-groene lokomotief zaten twee treinwachters op de buffers. Zwarte rook walmden omhoog toen de trein ratelend en met horten en stoten in beweging kwam. "Als je het mij vraagt, zei Rodrigues, zal die trein de ene of andere dag nog wel eens van de sporen donderen. Deze reis staat gelijk met zelfmoord, niet?"

Gevaarlijk is het wel die 405-mijlen-reis die Rodrigues' trein eens per week af te leggen heeft, van Santa Cruz naar Corumba in Brazilië. Ontsporingen zijn de oorzaak geweest van de dood van 35 mensen, dit tijdens de laatste vier jaar. En deze trein is tevens de traagste; de onberekenbaarste, en de meest voorhistorische en onkomfortabele sinds het ontstaan van personenvervoer op het westelijk halfrond.

In dit werelddeel, dat al niet erg geprezen wordt om zijn treinverkeer, steekt dit specimen al de andere nochtans stevig de loef af door een haast ongelooflijke staat van verval.

Bill Bridges de fotograaf en ik hoorden voor het eerst over dit transport toen we een andere reportage voltooiden in Peru. Een man vertelde me dat de passagiers kleren in asbest moesten dragen om geen brandplekken op te lopen door rondvliegende gloeiende sintels.

Een ander wist te vertellen dat de Chiquitanos indianen de trein met pijlen bestookten. De Boliviaanse autoriteiten aanvaardden het bestaan van dat treinmonsters, al is het dan met enige tegenzin. Maar van de dienstregeling wisten zij blijkbaar helemaal niets af.

We wendden ons tot de Amerikaanse ambassade. We hadden meeval, want we kwamen er te weten dat 'n sergeant van de American Army, verbonden aan de staf van de ambassade, met de trein zou meerijden. Zijn opdracht bestond erin zich ervan te overtuigen of een ambulancewagen - gift van Amerika wel degelijk zijn bestemming - Robore - zou bereiken. We spraken af sergeant Sergio Santos als begeleiders te vergezellen.

Slechte remmen. 's Anderendaags vlogen Bill en ik naar Santa Cruz, een stad, broeiend van de tropische hitte, en waar verzorgde wegen nog moesten uitgevonden worden. Nog niet zo heel lang geleden bestond de voornaamste toeristische attractie uit een schieterij, waarbij leden van twee konkurerende politieke partijen elkaar beschoten op de plaza centrale. In ieder geval Santa Cruz beschikt over een spoorwegmaatschappij, beheerd door de Joint Bolivian-Brazilian Railroad Commission (CN de FBB).

Deze instelling voorziet in een vervoerdienst - met onregelmatige tijdstabel - bestaande uit een kleine autobus voor personenvervoer, aangedreven door een dieselmotor, en dan de beruchte trein die instaat voor de lijn Santa Cruz-Robore. We kwamen te weten dat de trein altijd vertrekt op een zaterdag en we namen een sergeant van de Bolivian Army met ons mee, een zekere Freddy Sasserini, om ons te begeleiden. De ambulance werd opgeladen, we schraagden de wielen en bonden het tuig vast met kabels. Dan stapten we in. Toen het gevaarte in beweging kwam waren we toch onderweg aan een zekere opwinding

Onder de ambulance hadden zich enkele mensen op dekens uitgestrekt en vielen er in slaap. Hun voeten hingen te bengelen over de rand van het platform. Achter ons rammelden een grijze gesloten goederenwagen waarin een paard had plaats gevonden, een oude vrouw met een papegaai op haar schouder, een man met een dikke snor aan wiens gordel vier dod kippen hingen te zwieren en op zijn minst nog een zestigtal andere pasagiers. Van de zoldering hingen trossen bananen en hangmatten

naar beneden. De reizigers hadden plaats genomen op zakken gevuld met rijst of graan en zij grommolden een verwensing van tussen hun tanden als de wagen soms eens van de ene naar de andere kant overhield.

Te 2.03 u. bereikten we het dorpje Cotoca - de eerste van de reis. De lokomotief beschikte wel over remmen, maar die schenen niet al te best te funktionieren, met het gevolg dat machinist Rodrigues er eerst in slaagde de trein te doen stoppen toen het station van cotoca reeds een kwart mijn achter ons lag. Ten slotte stond de zogeheten trein dan toch stil en de passagiers gingen wat doelloos rondslenteren op het perronnetje van het station. De trein beschikte natuurlijk niet over een restauratiewagen, en de reizigers drumden dus bijeen rond een serie tafels waar verkopers vlees op stokjes of gebraden vis aan de man brachten, alsook een geel drankje, chicha genoemd.

Na een kwartiertje liet Rodrigues de stoomfluit horen, en even later vervolgde de trein zijn weg. Te 2.45 u. - negentig minuten waren nu verlopen sinds we Santa Cruz verlaten hadden - bevonden we ons al op 32 km van ons vertrek.

Te 3.30 u. bracht de machinist de trein tot stilstand voor een supplementaire halte. Er was tekort aan brandstof. De begeleiders ofteboleteros gaven een fluitsignaal en alhoewel er geen enkel teken van leven aan weerszijden van de spoorbaan te bespeuren was verlieten de passagiers de wagons.

Traag slenterend en met een gelaten uitdrukking op het onbewogen gelaat, als betrof het een ritueel, verdwenen zij in de bossen.

Enige tijd later kwamen ze weer te voorschijn met stukken eukalyptushout. Ze legden het hout in de kleine open wagon achteraan de lokomotie en klonnen toen weer in de wagons. De trein kwam schokkend terug in beweging.

Achter ons, op de platform-wagon boog een donkerharige man zich over een transistor. De muziek vermengde zich met het geratel der wielen. Juist tegenover ons zat een blootvoetse vrouw met kroezelig haar, omgeven door een heel gevolg bewonderaars. Zij droeg een golvend

hemd en als oringen gebruikte ze de rand van zilveren dollarstukken. Ze zegde dat ze Celia Socero heette. "Contrabandista?" (smokkelaarster) vroeg iemand. Ze schudde eens met het hoofd en glimlachte met de tanddloze mond.

De trein zou Celia Socero naar huis brengen. Zij en ongeveer 550 andere passagiers brengen hun leven zwervend door als nomaden. Sommigen voeren rijst, bonen, suiker, olie en bananen met zich mee die ze hopen te verkopen in Brazilië. anderen reizen naar Corumba om uurwerken en elektrische apparaten in te kopen, en soms ook narcotica, om die over de Boliviaanse grens te smokkelen.

De uitstap die zij maken is bepaald onfortabel. Zo nu en dan is er een gelukkig man bij die over een eerste-klas ticket beschikte en dan de reis kan meemaken op houten zitplaatsen in de enige passagiers wagon die de trein rijk is.

Maar de mensen zijn genoodzaakt uiteengeschokt te worden in de oeroude rood-en -grijze wagons. Enkelereizen zelfs op de daken van de wagons.

De trein is niet aan een bepaald schema of andere vervelende bepalingen onderworpen. Het is werkelijk een niet juist omschreven uitstapje. Iedereen heeft een zee van tijd, lawaaijerige orkestjes geven muziek ten beste en er wordt veel gedanst.

Toen men de eerste reizen inlegde, eiste de maatschappij geen ticketten en de passagiers moesten niets betalen voor de reis. "Als er niets te betalen viel" legde een jonge, zachtsprekende OM de FBB-afgevaardigde uit (Luis Bravo heette hij) "dan was er ook geen enkele verplichting. Dus kon de machinist zich de vrijheid permitteren te doen waar hij zijn in had. Toen reed hij toch wel bijzonder traag", voegde de man eraan toe, "luidruchtige orkestjes speelden de ganse tijd en de reizigers stapten uit om te dansen in ieder dorp. Iedereen maakte er fiesta van".

wordt vervolgd

DE KLASSIFIKATIE van de STOOMLOKOMOTIEVEN
=====

door Gentil Deconinck

De klass. gebeurt volgens het aantal assen: draagassen
gekoppelde drijfassen

Er zijn vier systemen van aanduiding:

1. het Engelse systeem van Whyte, toegepast in België en Amer.
2. het Duitse systeem
3. het Franse systeem
4. het Zwitserse- of oud zuid Duitse systeem (Beieren)

Er is dan nog een aanduiding door een bijzondere benaming, door-
gaans van Amerikaanse oorsprong:

voorbeeld: oo 000 o
4 6 2 Engels systeem
2 0 1 Duits systeem
2 3 1 Frans systeem
3/6 Zwitsers systeem
Pacific Amerikaanse benaming

(zie op volgende bladzijde de meest voorkomende codes)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

EUROPESE H.O. LOKOMOTIEFMODELLEN
=====

Ziehier een overzicht van alle Europese lokomotiefmodellen die in H.O. werden vervaardigd gedurende de laatste tien jaren. Het gaat hier over modellen van bestaande normaalsporige locomotief types van de verschillende spoorwegmaatschappijen. Fantasiemodellen die sommige fabrikanten in de handel brengen komen hier niet voor, wel enkele bestaande industrietypes. Wat de Engelse modellen aangaat, zijn het hier de produkten van Tro-ang Hornby, het enig bekende Engels merk die men min of meer op het Europese vastenland kan verkrijgen. Sommige lokomotiefmodellen zijn inmiddels verdwenen door de eenvoudige reden dat de fabrikant de produktie ervan heeft stopgezet. Ook de produkten van dure merken worden vermeld: w.o. Heinen uit Duitsland, de volledig met de handbewerkte modellen van het Zwitserse merk Fulgurex, die de invoerder is van de Japanse produkten Tenshoda.

Klassifikatie van de stoomlokomotieven - vervolg

2-2-0	1A	110	1/2	Planet
2-2-2	1A1	111	1/3	Single Driver, Patentee, Jenny Lind
4-2-0	2A	210	1/3	Crampton
4-2-2	2A1	211	1/4	Bicycle
0-4-0	B	020	2/2	Four Coupler
2-4-0	1B	120	2/3	Four Wheel
2-4-2	1B1	121	2/4	Columbia, Orléans
4-4-0	2B	220	2/4	American
4-4-2	2B1	221	2/5	Atlantic
4-4-4	2B2	222	2/6	Reading, Jubilé
0-6-0	C	030	3/3	Bourbonnais, Six Wheel, Sixcoupler
2-6-0	1C	130	3/4	Mogul
2-6-2	1C1	131	3/5	Prairie
4-6-0	2C	230	3/5	Ten Wheel
4-6-2	2C1	231	3/6	Pacific
4-6-4	2C2	232	3/7	Baltic, Hudson
0-8-0	D	040	4/4	Eight Coupler
2-8-0	1D	140	4/5	Consolidation
2-8-2	1D1	141	4/6	Mikado
4-8-0	2D	240	4/6	Twelve Wheel, Mastodon
4-8-2	2D1	241	4/7	Mountain, Mohawk
4-8-4	2D2	242	4/8	Northern, Confederation
0-10-0	E	050	5/5	Ten Coupler
2-10-0	1E	150	5/6	Decapod
2-10-2	1E1	151	5/7	Santa Fé, Lorraine
4-10-0	2E	250	5/7	Mastodon
4-10-2	2E1	251	5/8	Overland, Super Mountain
2-12-0	1F	160	6/7	Centipede
2-12-2	1F1	161	6/8	Javanic
4-12-2	2F1	261	6/9	Challenger, Union Pacific
4-14-4	2G2	272	7/11	Soviet
2-4-4	1B2	122	2/5	Mogul-forney 4-cupled
2-6-4	1C2	132	3/6	Adriatic
2-8-4	1D2	142	4/7	Berkshire
2-10-4	1E2	152	5/8	Texas

EUROPESE LOKOMOTIEFMODELLEN in H.O. (normaalspoor)
 ++++++ ++++++

Productie 1960-1970

A. Stoomlokomotieven
 =====

1. Duitsland:

a) sneltreinloks:	01 (001)	MÄ, Trix - Rivarossi
	01 (001)	Fleischmann
	03 (003)	Fleischmann
	03/10 (stroomlijn)	MÄ
	S 2/6 (Beieren)	Tenshodo, Fulgurex
	18/5 (018)	Tenshodo
	S 3/6 (Beieren)	Tenshodo
	18/6	Trix - Rivarossi
b) personentrein:	23 DR	Piko
	23 DB (023)	MÄ
	24	MÄ (Hamo), Fl., Trix, Gutzold
	38/10-40 (036)	Liliput
	38 (kuiptender)	MÄ (Hamo), Liliput
	P8 (Pruisische)	Liliput
	39	Lima
c) goederentrein:	41 (041)	Fleischmann
	42	Trix - Riva, Gutzold
	44 (044)	MÄ (Hamo)
	50 (050)	Piko
	50 (kabinetender)	Fleischmann
	53	Heinen
	55/25-56 (055)	Fleischmann, Piko
d) personentrein	60	Heinen
tenderloks	62	Liliput
	64 (064)	Trix, Gutzold
	65 (065)	Fleischmann
	69	Heinen
	70	Fl., Heinen
	74/4-13	MÄ
	75/5	Gutzold
	XIV HT (Saksen)	Gutzold
	78 (078)	Liliput
e) goederentrein	80	Fl., Tr-Riv., Piko, KlBhn
tenderloks	81	MÄ, Piko
	84	Hruska
	89	MÄ
	89/2	Piko
	V T (Saksen)	Piko
	89/70-75 (T3)	Fl., Trix, Röwa, Heinen
	89 (T3 met tender)	Röwa
	91/3-18	Hruska
	93/0-4	Heinzl
	93/5-12 (093)	Heinen

f) lokaalbaanloks	98 (Mallet)	Rivarossi
	98/3 (Glaskasten)(098)	Heinzl
	PT 2/2 " (Beieren)	Heinzl
	98/6	Heinen
	98/75	Merken+Fischer
	98/8	Heinen
	Adler	Trix - Rivarossi
	Dampftriebwagen Kittel	Heinzl, Heinen

2. Frankrijk:

121	PLM	Fulgurex
030	Bourbonnais	Rivarossi
030TU	U.S.A.	Hornby
130TB	T9/3	Hruska
131TB	XIV HT	Gutzold
131TB		Hornby, V.B.
230F	P8	Liliput
231C		Joueff
231E		Rivarossi
040TA		Joueff
040	G8/1	Fleischmann, Piko
140C		Joueff
141R		Joueff, Lima, Tenshodo
141TA	T14	Heinzl
241P		Fulgurex
242AT	PLM	Fulgurex
150X		M(Hano)

3. Italië:

221	2B1	Rivarossi
270	Type Castano	Rivarossi
	C-tenderlok	
625	1C	Rivarossi
680	1C1	Rivarossi
685	1C1	Fleischmann
S685	1C1	Rivarossi,
691	2C1	Rivarossi, Fulgurex
740	1D	Rivarossi
835	C-tenderlok	Rivarossi
851	C-tenderlok	Rivarossi
940	1D1-tenderlok	Rivarossi

4. Zwitserland:

A 3/5	recks 600	Liliput
E 3/3		Fulgurex
E 4/4		Heinzl
Ed2/2	STB	Heinzl

5. Oostenrijk:

Type 12	1D2	Kleinbahn
Type 78	2C2-tenderlok	Kleinbahn

6. België:	Type 81 Type 93	G 8/1 T 9/3	Fleischmann, Piko Hruska
7. Denemarken:	Type N	Br 44	MÄ
8. Zweden:	1C1	tenderlok	Tenshodo

B. Elektrische lokomotieven

=====

1. Duitsland:	E 03	103	MÄ (Hamo)
	E 06		Heinen
	E 10	110	MÄ, Trix, Fl., KlBhn
	E 10	(neu)	Fleischmann
	E 10/3		Trix
	E 10/12	112	Fleischmann, Trix
	E 10/12	(neu)	Fleischmann
	E 16		Heinen
	E 17		Heinen
	E 18		MÄ
	E 32	132	Fleischmann
	E 40	140	MÄ, Fl., Trix
	E 41	141	MÄ
	E 410	Europalok	Trix, Lima
	E 42	DR	Piko
	E 44	144	MÄ, Fl., Piko
	E 44	Bauart AEG	Piko
	E 46		Piko
	E 50	EP 235	Heinen
	E 50	150	Trix
	E 63		MÄ
	E 69		Fl., Piko, Lima
	E 70/2		Merken+Fischer
	E 94	194	MÄ, Hamo, Trix, Liliput
	EA 800	industrielok	MÄ
2. Frankrijk:	2D2		Jouef
	BB 8100		MÄ; Riva., Hornby
	BB 9000		V.B.
	BB 9200		MÄ, Hamo, Jouef, Lima, VB
	BB 9200		MÄ, Hamo, Jouef, Lima
	BB 12000		Fleischmann, Hornby
	BB 15000		Jouef
	BB 16000		Jouef, Hornby
	BB 17000		Lima
	CC 7000		Piko
	CC 7100		Jouef, Hornby, Lima
			Pocher
	CC 40100	T.E.E.	Jouef, Lima

3. Italië:	E 424		Rivarossi, Trix, Lima, MÄ-Hamo, Kleinbahn
	E 428		Fleischmann, Rivarossi
	E 428-013	prototype	Rivarossi
	E 444		Rivarossi, Lima
	E 636		Rivarossi
	E 645		Rivarossi, Lima
	E 646		Rivarossi, Trix, Lima
4. Zwitserland:	Ae 3/6		Heinen
	Ae 4/4		Ruco
	Ae 4/4	BLS	Trix, Rivarossi
	Ae 4/7		HAG, Fulgurex
	Ae 6/6		HAG, MÄ-Hamo, Fl., KLBhn
	Ae 6/8	BLS	Fulgurex
	Be 4/4		Kleinbahn
	Be 4/4	EBT	Liliput
	Be 4/6		Fulgurex
	Ce 6/8	krokodil	MÄ
	Ce 6/8	II krokodil	Fulgurex
	Re 4/4		HAG, MÄ, Kleinbahn
	Re 4/4	II	Fleischmann, HAG
	Ee 3/3		Fleischmann
5. Oostenrijk:	1010		Liliput, Kleinbahn
	1020	E 94	MÄ, Liliput, Kleinbahn
	1041		Kleinbahn
	1042		Liliput
	1141		MÄ
	1245		Liliput
	1280		Kleinbahn
6. België:	Type 125		Lima
	Type 150		Lima
7. Nederland:	1100		MÄ, Rivarossi
	1200		MÄ, Hamo, Fl., Lima
	1300		Jouef, Lima
8. Zweden:	Da		MÄ, Fleischmann
	Re		MÄ-Hamo
	Ub		Fleischmann
9. Tjecho- Slowakije	E 499		Kleinbahn

C. Diesellokomotieven.

=====

1. Duitsland:	V 20		Merken+Fischer
	V 36	236	Trix, Rivarossi
	V 60	260	MÄ, Fleischmann
	V 80		Hanon Heinzl
	V 100	212	MÄ, Fl., Trix
	V 100	DR	Gutzold
	V 160	prototype	Hano, Tempo, Rivarossi
	V 160	216	MÄ, Hano
	V 164		Trix
	V 180	DR (twee versies)	Gutzold
	V 200	220	MÄ, Fl., Trix, Riva., Gutzold
	V 200	221	Fleischmann
	V 320		Rivarossi
	Type K8f II		Merken+Fischer
	MV 9	industrielok	Fleischmann
	DHG 500	industrielok	MÄ
2. Frankrijk:	Y 51000		Jouef
	C 61000		Hornby, Lima
	BB 66000		Jouef
	BB 67000		Jouef, Lima
	CC 060DB		Hornby, V.B.
	CC 68000		Fleischmann
	CC 70000		Jouef, Tempo
	CC 72000		Jouef
3. Italië:	D 234		Rivarossi
	D 341		Rivarossi
	D 342		Lima
	GR 215	Type Badoni	Rivarossi
	V 36	Ferr?Valle Seriana	Rivarossi
4. Oostenrijk:	2050		Kleinbahn
	2060		Kleinbahn
5. België:	Type 202		Fleischmann
	Type 204		MÄ, Fl., Piko
	Type 260		MÄ, Fleischmann
6. Denemarken:	My 1100		MÄ; Fl., Piko
7. Noorwegen:	Di 3		MÄ
8. Luxemburg:	1600		MÄ
9. Tjecho-Slov.:	BN 150		Gutzold
10. Hongarije:	M 61		Piko

D. Motortreinen en Treinstellen

=====

1. Diesel:

=====

- a) Duitsland: VT 08 608 driedelig Trix-Rivarossi
VT 75 railbus+aanh. Trix
VT 95 795 railbus+aanh. MÄ
VT 98 798 railbus+aanh. Fl., Trix
VT 115 T.E.E. vijfdeilig Heinzl
VT 135 DR railbus+aanh. Piko
SVT 137 DR twee en dried. Gutzold
Type Wismar DR schienenomnibus Heinzl
- b) Oostenrijk: VT 5045 tweedelig Liliput, Kleinbahn
VT 5046 motorrijtuig Kleinbahn
VT 5081 railbus+aanh. Fl., Trix
- c) Frankrijk: RGP 825 eh T.E.E. 3-delig Lima
X 3800 autorail Jouef
X 4200 autorail Jouef
? motorrijtuig Hornby
+ aanhanger
- d) Italië: T.E.E. tweedelig Rivarossi
Breda motorrijtuig Rivarossi
+ aanhanger
Aln 668 " " Rivarossi
hpBDz 685 " " Lima
- e) Nederland- T.E.E. vierdelig MÄ, Hamo
Zwitserland
- f) Denemarken: ? motorrijtuig Long
+ aanhanger

2. Elektrisch:

=====

- a) Duitsland: ET 88 motorrijtuig Heinzl
- b) Frankrijk; BUDD motorrijtuig Jouef, V.B.
- c) Italië: FNM motorrijtuig Rivarossi,
+ aanhanger
Ale 803 tweedelig Pocher
- d) Zwitserland: RBe 2/4 Rode Pijl HAG, Kleinbahb
motorrijtuig
BDe 4/4 motorrijtuig HAG
RBe 4/4 motorrijtuig Lima
- e) Oostenrijk: 4130 vierdelig Kleinbahn
- f) Nederland: ELD 2 driedelig Trix-Rivarossi

3. Accu
====

Duitsland: ETA 150 motorrijtuig + ESA aanhangwagen	Mü-Hano, Lima
ETA 177 tweedelig	Heinzl
ETA 178 driedelig	Heinzl

ENGELSE MODELLEN (Tri-Ang Hornby)
=====

1. Stoomloks

0-2-2	Rocket
4-2-2	The Lord of Isles
4-2-2	Caledonien Single
4-4-0	LI Class 3P
0-4-4	Class M7 Tank
0-6-0	Class 3E Tank
0-6-0	Class 2F Saddle Tank
0-6-0	Class 3F
2-6-2	Class 3MT Tank
2-6-4	Class 4MT Tank
4-6-0	Class B12
4-6-0	Castle Class "Cardif Castle"
4-6-0	HALL Class "Albert Hall"
4-6-2	Battle of Britain Class 7P5F "Winston Churchill"
4-6-2	Brittannia Class 7P6F "Brittannia"
4-6-2	8P Class "Princess Elisabeth"
4-6-2	8P class "Princess Victoria"
4-6-2	8P Class "The Princess Royal"
4-6-2	Flying Scotsman
4-6-2	City of London
4-6-2	West Country Class "Barnstaple"
2-8-0	8F Class "Stanier"

2. Dieselloks

0-6-0	Diesel Shunter	
AlA-AlA	Brusk type 2D 5572	
AlA-AlA	Brush type 2D 5578	
Bo-Bo	Hynck type 3	
Bo-Bo	Warship Class D 800	Mü-Hano
Bo-Bo	65 D 6500	Lima
Bo-Bo	North British T2 D 6100	Jouef
Co-Bo	D 5702	
Co-Co	Type 3 D 6800	
Co-Co	?	oude Hornby-lok

3. E-loks

Bo-Bo	Class E 3001 typa A
CoCo	Class EM 2 "Electra"

4. Dieseltreinstel

SR	Suburban Motor Coach + aanhangwagen
----	-------------------------------------

=====

vervolg van het artikel de "Gekste treinreis ter wereld" met schriftelijke toelating door Zie - Magazine - nr15/9 april 1971

..... Snokkelaars

Tot de spoorwegmaatschappij dan in 1957 het filosofisch besluit nam de vrijheid op te heffen. Nu kost een ticket van Santa Cruz tot Corumba 6000 bolivianos - ongeveer 250Fr - maar de boleteros schijnen nog altijd niet erg geïnteresseerd in het vragen naar betaling. Er is een ongeschreven wet in gebruik dat diegenen die op de dakens van de wagons kruipen en daar blijven, niet zullen gestoord worden door de bileteros. Daarom is er de daken van de wagons altijd een geharrewar van jewelste aan de gang.

Hoe zij ook schipperen om in de trein te blijven toch profiteren de nomaden zelden van dit vervoer. Officiële douanebeamten, aan weerszijden van de grns, rollen van tijd eens een sluikhandel op, en de snokkelaar die betrappt wordt is erg in zijn nopjes als hij met een gemiddelde boete van 250Fr per week kan van af komen. De controle werd ooit zo stipt uitgevoerd dat het snokkelen tot het verleden behoorde. Maar daarop kwam reactie: de "contrabandistas" vormden een groep, het "Syndikaat der lagere handelsrijzigers" genoemd.

Ze vroegen om meer samenwerking met de grenswachters, daarom riepen zij een staking uit en bleven voor enkele maanden van de trein weg. Maar men verteld hebben de douanen na verscheidene weken gekapituleerd en de snokkel bloeide weer op

Bij zonsondergang liep de trein puffend het dorpje Puerto Pallas binnen. De halte kwam juist op tijd voor sommige passagiers. Ze vlogen van de wagons, renden een veld in en verdwenen achter twee stilstaande lokomotieven: op de trein zijn er geen W.C.'s voorzien.

Een gefluit van de stoomfluit riep hen terug en de lokomotief stommelde weg van het station. Enkele gloeiende sintels vlogen weg toen de stokers nieuw hout in de gloeiend-hete oven wierpen. Vele jaren geleden, verklaarde Rodrigues, toen de trein zo hevig slingerde dat men er werkelijk zenuwachtig zou van geworden zijn, ondersteunden boomstammen de rails over heel de afstand die 650 km bedraagt.

Brandende sintels hebben sindsdien echter al veel van die boomstammen in as gelegd, en nu - meer nog bij regenachtig weder - vertonen de rails de nare gewoonte onder het gewicht van de trein weg te zinken. "Oh, voegde hij eraan toe, er zouden aardig wat meer ontsporingen gebeuren als we niet zo traag reden." Hij glimlachte eens flauwtjes, met een uitdrukking van "laat ons hopen, hé ..."

Het is bepaald ontzuochterend zich even voor te stellen dat deze trein ooit de gemeenschappelijke hoop van een hele natie verpersoonlijkte. In 1884 werd er een plan ontwikkeld om de Braziliaanse stad Santos aan de Atlantische Oceaan te verbinden met de Chileense haven Arica? Deze spoorlijn zou 4.023 km lang moeten worden, dwars door Latijns Amerika heen, een weg door de uitgestrekte vlakten van Brazilië en Bolivië.

Beide naties onthaalden het plan entoesiaat. Brazilië stelde ernee in de verbinding tussen Corumba en Santa Cruz op zich te nemen. In ruil daarvoor zou Brazilië dan de rechten op olie en mineralen mogen opeisen die langsheen de nieuwe spoorweg zouden gevonden worden. Het duurde echter een tijdje voeraleer dat uitbundig entoesiasme ongezet werd in daden. Hoe dan ook, eerst in 1939 - 55 jaar na de geboorte van het plan - werd met de bouw een aanvang genomen.

Van bij het begin maakten de ingenieurs reeds zoveel problemen dat het plan begon te wankelen.

De lijn zou honderden kilometers door de jungle moeten lopen. Gelekoorts, malaria en andere aardigheidjes, maakten het er niet gemakkelijker om. Daarbij kwam dan nog een Indiaanse aanval nabij Puerto Pailas. In 1955 ten slotte waren de sporen gelegd. De CM de FBB was klaar om van wal te steken. Het 71-jarenplan was voltooid

..... Militaire Controle

De spoorweg leidde regelrecht naar het faillissement. Zijn stap-naar-in-en-betaal-later-ooit-wel-eens-ticket droeg er niet erg veel toe bij om de toestand houdbaar te maken. Toen nam de maatschappij het verbluffende besluit 1.180 bedienden in dienst te nemen - hoe meer zielen hoe meer vreugd.

En vermits de trein maar eens per week de hele afstand aflegde hadden ongeveer 1.000 van hen nu niet bepaald veel te doen. Ze kregen hun salaris uitbetaald zonder iets gepresteerd te hebben, en de totale jaarlijkse inkomen scheen de behoeften niet volledig te lenigen. Dit is een van de vele redenen waarom de CM de FBB verleden jaar meer dan 35.000.000Fr verlies leed.

Al dadelijk kwamen de Brazilianen tot de droevige vaststelling dat er van olie en mineralen vinden niet erg veel in huis sdehen te komen. In 1961 stelden zij de Bolivianen voor of zij de spoorweg niet lever zelf wilden uitbaten. deze van hun kant schenen niet veel voor dit zaakje te voelen, maar zij hadden geen keuze: de spoorbaan lag op hun grondgebied. De Brazilianen hielden hun kapitaal in en in juli 1964 slaugden zij erin alle verantwoordelijkheid voor de uitbating van hun schouders te schudden.

De Boliviaanse minister van Openbare Werken en Kommunikatie ging de nieuw verworven spoorbaan eens bekijken en besloot toen zonder omwegen dat de uitbating een aangelegenheid was voor het leger. Op het einde van het jaar kregen de meeste spoorwegbedienden hun ontslag. Zij hoopten dat een maatregel in laatste instantie de militaire controle nog zou kunnen verhinderen, en ze verspreidden deze hoop onder de contrabandistas.

Maar de keliene snokkelaarsklasse reeds gewoon heen en weer zoals ze dat altijd al gedaan had en liet niet veel tijd over voor passinistische gedachten. De passagiers hadden gehoord van de planne die het leger maakte om het smokkelen te elimineren. Maar de stemming bleef opgeruind, ook tijdens de reis die wij meenakten, want ze zaten rond onze kostbare ambulance te lachen en plezier te maken, en sliepen 's nachts aan één stuk door.

Even na vijf uur viel de duisternis. Tgen het vale licht aan de horizont, was de silhouet van een man afgetekend die juist voor ons op het dak van een wagen lag uitgestrekt. De wagen schudde plots hevig, de man kwam overeind zitten, geeuwde en wreef een door zijn ogen.

Te 7;36 u. bracht machinist Rodrigues zijn trein tot stilstand in het dorpje San José. De passagiers sprongen uit de wagons en dronden rond de zijde van de lokomotief bijeen. Rodrigues liet een reusachtige grote wolk stoom uit de lokomotief komen. De reizigers wasten hun gelaat in de stoom; en spoedden zich dan naar de kraampjes om eieren en worstjes te kopen.

De boloteros rekenden Celia Socero in de twintig over negen, ze troonden als naar gewoonte met haar hele gevolg tegenover de ambulance. Ze zag de boloteros afkomen en ze stopte de smokkelwaar snel onder haar hemd: Amerikaanse waar, die blijkbaar voor een andere bestemming bedoeld was. Ze was niet snel genoeg. De boloteros hielden haar staande en grabbelden de smokkelwaar bijeen. Ze mocht alles behouden, stelde een van hen voor, als ze er taks op betaalde. Celia Socero haalde haar beurs beven en gaf een pak bankbiljetten aan een van de twee. De man vroeg er nog een bij. Celia Socero stiet een rauwe vloek uit en twee jongens die naast haar zaten schudden eens glimlachend het hoofd. "Deboloteros zullen terugkomen en ze zal nog eens moeten betalen zei een van hen, dit wordt beslist geen voordelige reis voor haar." Juist voor de middag passeerde de lokomotief kilometer 326 - halfwegen Corumba. Het terrein werd van vlak tot heuvelachtig.

De trein sukkelde Ponton binnen, stopte ven en zette zijn reis voort. Het gevaarte reed traag over een brug die de Rio Plato overspande. Te 4 uur kwamen we te Roboré aan, een dorpje dat bestond uit stuntelige huisjes met houten daken van appelsienenbomen. We stopten aan een rommelige kade.

Kooplui kwamen hun waar aan te bieden en om bolianos om te wisselen tegen Braziliaanse cruzeiros. Kinderen liepen blootvoets rond met sneden vlees, vis en chicha.

Iemand zegde dat men voor tien frank van een koel stortbad kon genieten. Vroeger was er te Roboré een indrukwekkende herstellingsplaats voor de treinen, eigendom tevens van de spoorwegmaatschappij. De activiteiten moesten echter stopgezet worden bij gebrek aan kapitaal voor de reparaties. Er is geen olie of vet meer voor de machines en daarom worden ze dan van tijd tot tijd eens gesmeerd met zeep

Omwille van dit technisch probleem zijn er 29 van de 37 MC de FBB lokomotieven geblokkeerd: ze staan werkloos langsheen de spoorbaan op een zijspoor te roesten, terêrgeefs wachtend op Europese wisselstukken. De acht nog bruikbare lokomotieven zijn moderner van model - maar ook zij zijn alom berucht voor sukkelgangetje. Nog niet zo heel lang geleden had men gedurende de reis met een technisch defekt af te rekenen, zodat de 46-urentocht er eentje werd van negen dagen.

"De laatste jaren is de kwaliteit van de spoorweg er erg op achteruit gegaan, gaf de CM de FBB-afgevaardigde hoofdschuddend toe, er is een zeker gemis aan discipline in de onderneming".

Toen we Roboré passeerden zagen we een Boliviaanse kolonel in het station rondslenteren met zijn bediende, een kapitein. Zij stonden ons op te wachten, zo legden ze uit, om de ambulance in bezit te nemen. Met een schok realiseerden we ons dat het luxueuze gedeelte van onze reis afgelopen was. De ambulance werd van de trein gehaald. "Maakt u zich naar geen zorgen, glimlachte de kolonel geruststellend, ik zal een privéwaggon opeisen voor de rest van uw uitstapje."

De enige bezwarende omstandigheid tegen de wagon die de kolonel voor ons had gereserveerd, was dat er reeds 50 passagiers een plaatje hadden in gevonden. Ze hadden er reeds heel de tijd ingezet, van het vertrek af te Sante Cruz (en wie weet hoe lang daarvoor al?). Ze schenen het niet erg toe te juichen dat ze hun leefruimte moesten delen met vreemdelingen.

Van zodra de kolonel ons verlaten had begonnen ze al op boosaardige wijze te grommen. Het zag er even naar uit dat de sergeanten Santos en Sasserini een kleine oproer zouden moeten onderdrukken. Maar ze spreidden onze slaapzakken op de vuile vloer uit en het genompel hield snel op, overstemd door het aanhoudend geratel van de wielen en door het gehuil van de stoomfluit die zich zo nu en dan eens liet horen. Te negen uur de volgende morgen bereikte de trein de stad Puerto Suarez op de grens van Bolivië en Brazilië. Honden kropen onder de wagons, op zoek naar voedselresten. Een varken baggerde naast de lokomotief in een luxueuse modderpoel. De rood-groen-gele Boliviaanse vlag wapperde aan de top van een hut op het einde van het platform waar immigratieofficieren onze paspoorten afstempelden.

Na de grans te zijn overgestoken pufte de trein Corumba binnen te 10.28 uur: 45 uur en 11 minuten na uit Santa Cruz te zijn vertrokken. De Douanen keken onze bagage na en lieten ons in Brazilië binnen. Ze lieten na onze toeristenkaarten en paspoorten af te stempelen. Ze schenen het de nocite niet waard te vinden.

We bleven juist lang genoeg in Corumbá om het vuil en het roet van ons gezicht te wassen. Toen vlogen Bridges en ik naar Sao Paolo en reserveerden er onze plaatsen voor het vliegtuig naar Panama. We passeerden een controle in een bureukratische grenspost. Het koste ons zeven uur tijd en drie verschillende tolken.

De politie van de vlieghaven vertelden ons dat we Brazilië niet mochten verlaten. Onze toeristische kaarten waren niet afgestempeld en daarom was de oplossing ook voor de hand liggend: we waren het land nooit binnengekomen.

De man die de verantwoordelijkheid droeg voor deze beslissing was een magere, gebrilde politieinspecteur. We zegden dat de douanen te Corumbá hadden nagelaten onze kaarten af te stempelen. Hij fronste de wenkbrauwen en lachteeven toegankelijk.

"Toeristen komen op alle mogelijke manieren in Brazilië binnen, zei hij. Zij komen per schip of per vliegtuig. Soms zelfs met de bus. Allemaal goed. Maar toeristen die komen met de trein van Bolivië -- oh nee: dat is onmogelijk"

=====
+++++++
=====

Bestaande spoorbreedten:

381 mm was een spoorbreedte welke voorkwam bij de verkeerstentoonstelling in München 1953

in Engeland vindt men nog amateurslijnen, bestemd voor het openbaar vervoer

600 mm treft men meestal aan bij fabrieken, bergwerken en dergelijke (vervoer van bomen, steenslag, enz ...)

750 mm komt eveneens voor bij bedrijfsbanen

760 mm is het snalspoor

1000 mm is het meterspoor, voornamelijk in Duitsland en Zwitserland
1435 mm is het wijd verbreide normaalspoor
1524 mm is te vinden in Rusland, Finland en Zweden
1600 mm kent men in Ierland en niet Europese spoorwegen
1676 mm is een spoorbreedte in Spanje en Portugal

=====

Enkele tips om musea te bezoeken tijdens de vakantie-periode:

er is een museum te ... Brussel Noord en Schepdaal
... Nürnberg en München
... Londen, York, Swindon, Birmingham, Glasgow
... Muhlhouse en Uzerche (beide in Frankrijk)
... Milano
... Hamar (Noorwegen)
...

er is een museumlijn te ... Tramway de l'Aisne
... Maribo-Bandholm (Denemarken)
... Bruchhausen-Vilsen
Chiensee
Achern-Otthofen
... Severn Valley
Dart Valley
Newton Abbott/Bleubell
Keighly and Worth Valley
Sittingbourne and Kemsley
... Setersdalbanen nabij Oslo
... Blonay-Chanby (Zwitserland)

er is een tuinspoor te ... Ravenglass and Eskdale
... Barmouth
... Romney Hythe and Dymchurch
...

er is een actief museumpot voor normaalspoorloks te ...
... Carnforth
... Dinting, Didcot
... Tysoloy met veel sloop (\pm 250 machines)