

AMSAC N°17
mei 1972

Waarde Leden,

Ik kom U geen verslag brengen over de voorbije werkavond in februari en de vergaderavond van 7 maart l.l., ik hoop alleen U allen en het huidige bestuur te bedanken voor de toegewezen sekretarisfunctie.

Wanneer ik, na 11 jaar lid; de levensloop van A.H.S.A.C. terugzie; ben ik zeer tevreden over de vooruitgang welke onze club gemaakt heeft. Wat mij ook zeer aangenaam in de oren klonk, was, dat onze clubkas in januari 1972, netto 9.515,-F in kas had.

Dank zij het voorzitterschap van de heer Balot R., konden wij onze lokalen behouden; groeide en bloeide onze club uit tot een werkelijke vriendenkring, want de geest in de club is veel beter geworden en de leden kunnen vaststellen dat dynamisme en samenwerking geen ijdele woorden zijn.

Belijkt ons werk aan de clubreseau, ons bedrag in kas, herleef onze jaarlijkse reis, onze dia- en filmavonden en doe een beroep op Uw smaakzin om onze mosselensoupers in herinnering te brengen.

U kunt allen merken, wat het beduidt leden van A.H.S.A.C. te zijn.

=====

Op ons jaarlijks souper, welke plaats had op 25 maart, konden wij met een tevreden blik, zowel wat de opkomst van de leden, als op de bediening van de smakelijke frites met mosselen, terugblikken.

Waar wij verleden jaar nogal eng zaten, konden wij nu beschikken over een eigen zaal, deze van D.3 wereldgebende Raadskolder! Dus vlak onder het Belfort - De Drake - de Stenen Mannen van Gent!

Wij mogen gerust verder vertellen, dat ons lid en tevens gérant van het restaurant, zijn bovenste beste gedaan heeft om onze leden te verwennen.

Na een korte toespraak van onze voorzitter, welke ons allen smakelijk eten toewenste, kon een aanvang genomen worden met de bediening van de mosselen en frites. Leden of hun echtgenote welke koude schotel gekozen hadden, kwamen ook aan hun gading. De presentatie alleen, deed reeds het water in de mond komen. Zonder één enkele aanvraag van gelijk wie; werden de schotels aangevuld door andere - ja, de bediening werkte uitstekend en of het ons smaakte !!! Wat dit laatste betref, denk ik niet dat één lid een aan- of opmerking te maken heeft. Ons lid de heer Vermeulen heeft aangetoond dat, wat de bereiding en presentatie betref, hij een meester in het vak is.

Onnodig te zeggen, dat nog menig biertje door onze kelen gevloeid heeft en dat, tot in de late, of moet ik zeggen, tot in de vroege uurtjes

+++++

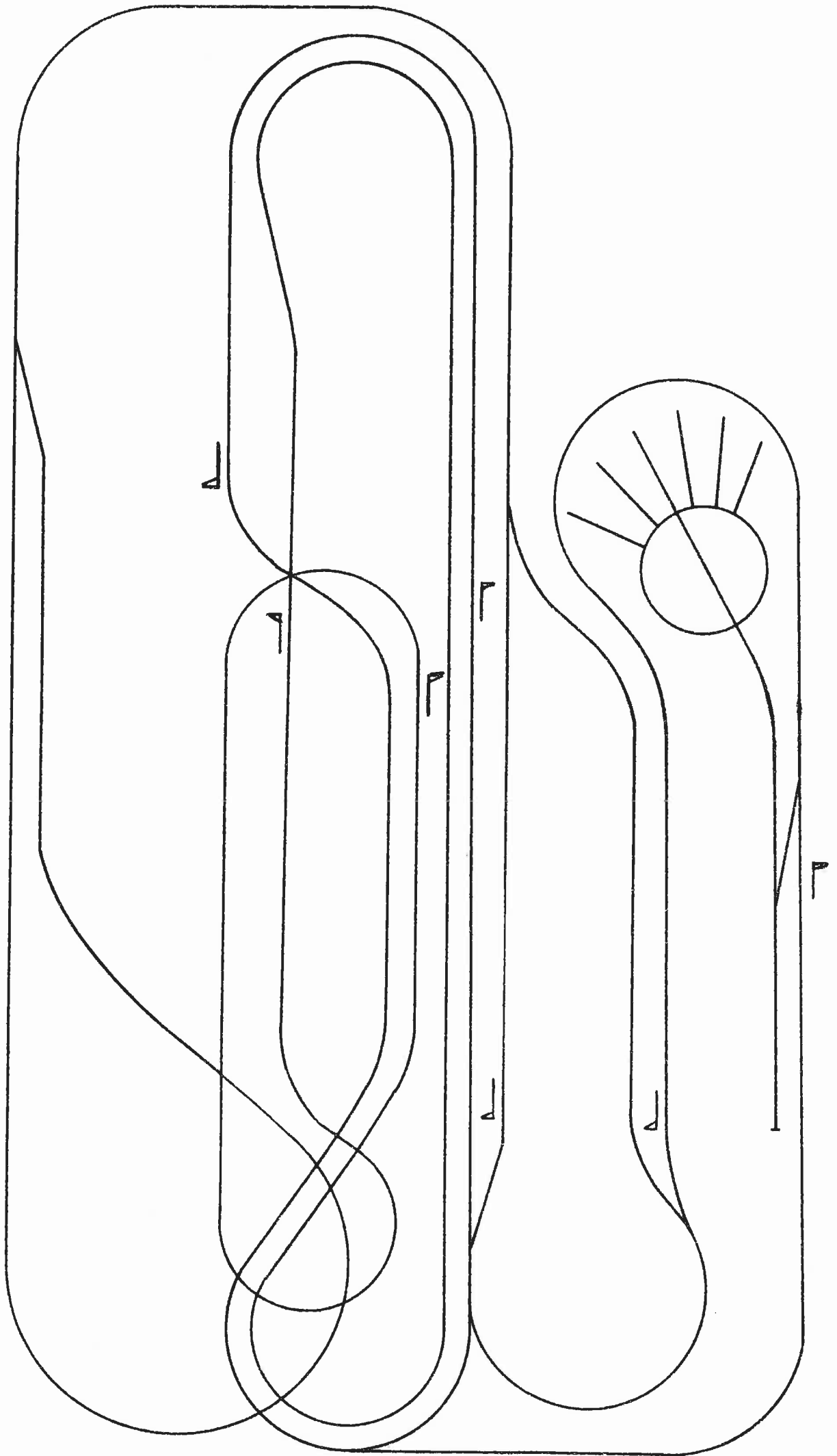
In onze voorgaande boekjes, werd reeds verscheidene malen een oproep gedaan aan de leden, om een beschrijving liefst met tekening (daarom niet op schaal) van hun reseau te brengen.

U vindt hier een voorbeeld wat mijn eigen reseau betreft. Wanneer leden dit willen als voorbeeld nemen, mogen zij op de eerstkomende vergadering een stencil komen aanvragen voor de tekening van hun railplan -- de tekst zal ik zelf overzetten op een andere stencil.

Mijn reseau bestaat uit 3 circuits. Eén zonder bovenleiding, de twee andere - zowel gevoed langs de rails als door de bovenleidingsdraad.

Het gebruikte systeem is Mä-wisselstroom; de gebruikte sporen, deze van de modelrails 3900 en 3800.

In een plaats van 21 m² - rijden naar zeven treinen, maar het zijn er van lange en zeer grote lengtes.



Op de binnencircuit, dus deze zonder bovenleiding; rijden twee goederentreinen. Eén trein getrokken door de V210 en bestaande uit 12 bierwagens en 6 gesloten goederenwagens; de andere trein wordt getrokken door de BR 044 en bestaat uit een lengte van 18 verschillende types van goederenwagens.

Op de buitencircuit, gevoed zowel langs de grond-rails als de bovenleiding, rijden twee personen en twee goederentreinen. De éne personen-trein bestaat uit rijtuigen van het merk HAG, de andere uit personenrijtuigen van het merk LILIPUT. De éne goederentrein bestaat uit wagens van het merk BUCO, de andere trein uit een wagenpark van het merk MÄ.

Op de grote circuit, welke alleen gevoed wordt door de bovenleiding (gedeeltelijk langs de middenrail - door de slechte staat van de 3900-rails) bolt voorlopig naar één trein; het is namelijk de zelf verbouwde drie-delige-zweedse-T-lok, welke een serie wagens voorttrekt van het type Ootz 50 en KKt 57 (26 in aantal), gebruikt voor het vervoer ven ertz.

De rangeersporen welke niet afgebeeld staan, houden nog enkele kleine rames in peto.

Voor de liefhebbers van cijfers - ziehier nijj volledig wagenpark:

<u>D - wagens</u>		<u>goed. - wagens</u>	
MÄ	3	MÄ	51
Liliput	7	Buco	14
Electrotrain	2	Liliput	14
Buco	1	Ruco	4
Hag	6	Kleinbahn	1
Minex	2	Hornby	3
		Elcke	2
		Rokal	2
		Atlas	1
		Lina	1
		Minex	3

<u>Loco's</u>			<u>rails - wissels enz.</u>
MA	78	X	3900 A 45 gebogen rails
Pocher	2	X	3900 D 200 rechte rails
Hag	6	X	3900 B&D 14 contact rails
Buco	1	X	3900 MW 10 wissels
Tesno	1	X	3800 A 30 gebogen rails
Electrotrain	1	X	461 B 6 buffers
Rivarossi	1	X	7190 6 buffers
Liliput	1	X	7188 5 hoofdseinen
Antex	1	X	7039 7 hoofdseinen
Minex	2	X	7037 2 voorseinen
		X	7036 1 voorsein
Rokal	1	X	7045 1 schakelrelais
Hornby	1	X	6113 5 transfo's
Atlas	1	X	6117 1 transfo
			290 rijdraden
			7006 80 rijdraadisol.
			7028 1 loods
			7186 1 draaischijf
			5207 1 kruiswissel //
			424 B 1 st. overkapping
			5140 1 neogeb. wissel r
			5146 10 rechte cont. rails
			7009 130 bovenl. masten
			7021 12 portaal masten
			7016 6 dwarsverbind.

plus meerdere railstukken,
 reserve antislipbandjes,
 sleepkontakten, vijsjes , enz...

De werking van de reseu zal later aan het bord besproken worden
 wanneer een groot plan aanwezig zal zijn.

Ik dank U voor de aandacht.

S.

Een korte beschrijving over de T.T.A. met volledige uurrooster.
=====

Door de A.S.B.L. AMURRA (Quai des Carnes 59 - Jenepe-Liège) werd aan de heer Haeyen A. onze ere-voorzitter een rondschrijven gestuurd met een korte beschrijving over 'Le Tramway Touristique de L'Aisne' - a.s.b.l. à Frezée (Pce de Luxembourg).

Ziehier de volledige tekst: Le Tramway touristique de l'Aisne est une authentique petite ligne de chemin de fer vicinal en Belgique. Sa mise en exploitation est due à l'initiative de quelques amateurs qui y consacrent bénévolement leur temps et leurs loisirs et en font attraction unique en Belgique.

Le tramway, digne de l'époque héroïque (un authentique tramway ardennais), vous fera découvrir la magnifique vallée de l'Aisne qui, de Dochamp vers Frezée et Bonal-sur-Curthe, traverse un des plus beaux sites d'Ardennes, site demeuré dans sa sauvagerie primitive, parmi les bois, les fanges et les défilés rocheux.

Grâce au T.T.A., vous pourrez admirer, en toute quiétude, loin des routes enfiévrées, loin des visions traditionnelles, nos splendides forêts ardennaises.

En vous embarquant au Pont d'Frezée, vous remonterez sur près de 12 km la vallée de l'Aisne tout en découvrant les panoramas extraordinaires de la Famenne et de l'Ardenne, vous vous élevez progressivement, après une magnifique courbe, jusqu'au splendide point de vue de Lamornénil et ... avec un peu de chance, vous effectuerez ce voyage dans un authentique tram à vapeur de la belle époque.

L'ambition des promoteurs du T.T.A. est de conserver en un musée vivant le souvenir des chemins de fer secondaires et archaïques qui, pendant la première moitié du siècle, sortirent le Luxembourg de sa torpeur et de son isolement économique, de montrer aux jeunes générations comment on voyageait il y a 50 ans! Près de 35 véhicules divers enrichissent les collections du T.T.A.

Cette entreprise fut possible grâce au généreux concours de la S.H.J.V. et au dynamisme de bourgmestres ardennais.

La société du T.T.A. est une association sans but lucratif avec siège social à Blier (Amonines), dont les statuts ont paru au Moniteur belge du 19 novembre 1964.

Renseignements pratique: Par suite du démontage de la station de Dochamps, et en attendant la construction d'un évitement à cet endroit, l'exploitation est limitée au tronçon Pont d'Erezée - Forge à l'Aplez (longueur 6 km). Le passage à Dochamps permettra de porter la longueur à 11 km. La ligne est exploitée par autorails et locomotives à vapeur. De nombreuses voitures remorquées sont également utilisées. L'entretien est effectué à l'aide de plusieurs wagons.

La ligne est aisément accessible par la route, par chemin de fer (descendre à Melreux, ligne 43) et par les autobus de la S.N.C.V. (Melreux-Erezée-Manhay; Liège-Manhay-Dochamps-Laroche:.

=====

T.T.A. a.s.b.l. - Horaire 1972.

Les samedis du 01 au 23 avril (par beau temps), du 29 avril au 24 juin et du 06 septembre au 29 octobre.

Les dimanches du 01 au 23 avril (par beau temps), du 01 au 29 octobre.

Les mardis et jeudis du 01 juillet au 31 août (service renforcé en cas d'affluence).

	1	1-4	3			
Erezée Pt	10.30	11.30	13.30	14.50	15.30	16.30
Blier	10.33	11.33	13.33	14.33	15.33	16.33
Amonines ^a _d	10.39	11.39	13.39	14.39	15.39	16.39
	10.40	11.40	13.40	14.40	15.40	16.40
Forge	10.50	11.49	13.50	14.50	15.50	16.50
Forge	11.00	11.52	14.00	15.00	16.00	17.00
Amonines ^a _d	11.10	12.01	14.10	15.10	16.10	17.10
	11.11	12.01	14.11	15.11	16.11	17.11
Blier	11.17	12.07	14.17	15.17	16.17	17;17
Erezée Pt	11.20	12.10	14.20	15.20	16.20	17.20

- 5 On 17.30 u vertrekt er nog een tram naar Forge welke er aankomt
 on 17.50 - de terugreis geschiedt om 18.00 - terug in Erezéz om
 5 18.20 -- de rit om 18.30 u gaat naar tot Aninines en terug.

Les dimanches et jours fériés du 30 avril au 24 septembre.
 Les samedis du 01 juillet au 31 août(ainsi que 20 mai et 14 août)

	1	1-4	R-2										
Erezée	10.30	11.30	12.10	13.30	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30			
Blierd ^a	10.33	11.33	12.15	13.34	14.14	14.54	15.34	16.14	16.54	17.34			
	10.33	11.33	12.16	13.35	14.15	14.55	15.35	16.15	16.55	17.35			
Amonines ^a	10.39	11.39	12.25	13.43	14.23	15.03	15.43	16.23	17.03	17.43			
	10.40	11.39	12.26	13.45	14.25	15.05	15.45	16.25	17.05	17.45			
Forge	10.50	11.48	12.40	13.57	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57			
Forge	11.00	11.52	12.00	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.05			
Amonines ^a	11.10	12.01	12.14	14.02	15.02	15.42	16.22	17.02	17.42	18.17			
	11.11	12.01	12.15	14.24	15.04	15.44	16.24	17.04	17.44	18.20			
Blierd ^a	11.17	12.07	12.22	14.31	15.11	15.51	16.31	17.11	17.51	18.26			
	11.17	12.07	12.23	14.32	15.12	15.52	16.32	17.12	17.52	18.26			
Erezée	11.20	12.10	12.23	14.36	15.16	15.56	16.36	17.16	17.56	18.30			

De voorlaatste tram vertrekt in Erezée op 18.10 komt in Forge aan 18.30, vertrekt op terugreis om 18.35 om aan te komen in Erezée om 18.54 uur
 De laatste tram vertrekt in Erezée op 18.35 u tot in Amonines, uur van a. 18.44, vertrekt in Amonines om 18.46 en aankomst te Blier op 18.52.

- 1 : les dimanches et les jours fériés uniquement
 - 2 : les samedis, dimanches et jours fériés
 - 3 : supprimé le samedi
 - 4 : uniquement en cas d'affluence au Pt d'Erezée (10 personnes min. tarif plein A.
 - 5 : supprimé en octobre
- R : Tram restaurant, uniquement sur réservation spéciale (20 pers. min)
 Billet spécial A. + R., tarif plein, exigé.

Op 28 mei 1972 wordt door de E.K. (Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier, 32 Hildesheim, Annenstrasse 44; terug een rit met stoomloek ingericht van Aken naar Monschau, maar nu met de allonbekende P 8.

+++++

In de meeste vlaamse dagbladen verscheen er een artikkel over het ontstaan en inrichten van

TOERISTENTRAMMETJE
DOET 1900 HERLEVEN

zich hier een kort verslag van de tekst: "Wie van de vrije dagen gebruik wil maken om zich eens onder te dompelen in het verleden, kan dit van 30-4 af. Op die dag zal nl. opnieuw een buurtspoortrammetje uit de oude tijd rijden tussen Trembleur en Warsage, in de provincie Luik. Het trammetje is een idee van de V.V.V. "Le conté de Dalhem", die zich herinnerde hoe vóór 1940 een stoomtrammetje reed op een oud spoor van Luik naar de Voerstreek. Het was een landelijk tochtje langs dorpjes en boongaarden en die sfeer wil men opnieuw tot leven wekken. Dat kon, want de spoorlijn werd door de buurtspoorwegmaatschappij, die na de oorlog van de exploitatie afzag, verkocht aan de kolennijn van Blégny-Trembleur, die daarlangs haar kolen naar Warsage bracht, waar zij per trein verder reisden. De 11 km spoor worden nog altijd gebruikt, behalve op zater- en zondagen. Op die dagen wil de V.V.V. nu weer trammetjes laten rijden met toeristen en huurde de spoorlijn voor de symbolische som van lb. Moeilijker was het trammetje te vinden, vermits dat soort voertuigen in musea vertoeft. En van 30 april af gaat het op weekeinden dan feestelijk van Blégny naar Warsage, langs Saint-Remy, Feneur, Dalhem, St. André, Mortroux en Aubin-Neufchateau. Staties zoals die in gebruik waren omstreeks 1900 worden opnieuw aangelegd. Te mortroux zal een "Museum van het Wiel" worden ingericht, dat een overzicht geeft van wat rollen kon sedert de Romeinen tot onze dagen. Het trammetje krijgt de typisch Waalse naam "Li Trimbleu" (Le Trembleur) en zal blauw geschilderd worden en op zijn weg fritkraantjes, biertentjes en spijsgelegenheden aandoen.

T E E
SNCF-NMBS

PARIS (Nord) - BRUXELLES
BRUSSEL - AMSTERDAM (C.S.)

BENAMING :

PARIS (N) - BRUSSEL (N) : OISEAU BLEU
PARIS (N) - BRUSSEL (Z) : BRABANT
PARIS (N) - BRUSSEL - AMSTERDAM : ILE DE FRANCE
ETOILE DU NORD

TYPE DER RIJTOIGEN :

SNCF : A⁸ - A³R - A⁵R - A²Ds
NMBS : A⁸s

TYPE-SAMENSTELLING :

- aantal zitplaatsen : normale samenstelling : 261
versterkte samenstelling : 355

- type versterkte samenstelling :

PARIS - BRUSSEL - AMSTERDAM (1) : A²Ds
A⁸s
A⁵R
A⁸s

PARIS - BRUSSEL (2) : A⁸
A⁸
A³R
A⁸s
A⁵R
A⁸s
A²Ds

- verwijzingen : (1) : tarra 192 Ton, 121 zitplaatsen
(2) : tarra 333 Ton, 234 zitplaatsen

LOCOMOTIEVEN :

SNCF : loco CC 40.000

NMBS : loco BB 150

Afgelegd traject door de loco's :

Net SNCF-NMBS : loco CC 40.000 of BB 150

Net NMBS-NS : loco BB 150

TEE - SNCF

PARIS (Aust) - TOULOUSE (M)

BENAMING : " LE CAPITOLE "

TYPE DER RIJTUIGEN :

UIC type Y - SNCF A⁹
UIC type Y - SNCF A⁷D
UIC - SNCF voiture restaurant (type 1967)
effectief der rijtuigen (1967) : A⁹ : 19 (+ 4)
 A⁷D : 3
 Rest : 3

TYPE-SAMENSTELLING :

normale samenstelling : 5 x A⁹
 1 x A⁷D
 1 x Rest
versterkte samenstelling : idem + 2 x A⁹
deze bijkomende rijtuigen kunnen zijn :
UIC type Y - SNCF A⁹ "Le Capitole"
of
UIC type Y - SNCF A⁹ in groene kleur

LOCOMOTIEVEN :

SNCF type BB 9200 welke werden verbouwd :
BB 9281 en BB 9288 : maximum snelheid 200 km/h
 gebouwd 1963
 verbouwd 1966
BB 9291 en BB 9292 : maximum snelheid 250 km/h
 gebouwd 1964
 verbouwd 1967

TEE - SNCF

TEE-SNCF Inox rijtuigen

Algemene bestelling van SNCF-Inox rijtuigen type TEE :

Totaal aantal : 86
Bestelling 1964 : 38
1965 : 20
1966 : 28

TYPE DLR RIJTUIGEN :

A⁸u (27) ; A⁸tu (28) ; A⁴Dtux (14)
Vru (11) ; Arux (4) ; A³rtu (2)

BETEKENIS CODIFICATIE SNCF :

A : eerste klasse rijtuig
D : bagage-decl van een rijtuig
V : restaurant
r : uitrusting voor Snack-Bar
u : climatisatie
t : middengang
x : speciale inrichting (kapsalon, bureel)

BESTELLING DER RIJTUIGEN :

MISTRAL - LE RHODANIEN
PARIS-RUHR
L'ETIMARD - AQUITAINE
supplementaire rijtuigen TEE PARIS-BRUSSEL-AMSTERDAM

TECHNISCHE KENMERKEN :

Totale lengte : 25.500 mm
afstand draaipunten bogies : 18.100 mm
hoogte (gemiddeld) boven
spoorstaan (leëig) : 4.050 mm

Bogies : type Y28 : A⁸u ; A⁸tu ; Arux ; A³rtu
Y26P : Vru
Y26 : A⁴Dtux

Snelheid : 160 km/h of 200 km/h Afhankelijk van toegepast
remsysteem

TEE - SNCF

PARIS - MARSEILLE - NICE

BENAMING : MISTRAL

TYPE DER RIJTUIGEN :

zie artikel TEE-SNCF Inox rijtuigen

TYPE-SAMENSTELLING :

De basis-samenstelling van de MISTRAL bestaat uit 14 rijtuigen.

<u>PARIS - MARSEILLE</u>	A ⁴ Dtux
	A ⁸ tu
	Vru
	A ⁸ tu
	A ⁸ u
Facultatief rijtuig MARSEILLE of NICE	A ⁸ u
<u>PARIS - NICE</u>	A ⁸ u
	Arux
	A ⁸ u
	A ⁸ u
	A ⁸ u
	A ⁸ tu
	Vru
	A ⁸ tu
	A ⁴ Dtux

Deze samenstelling is gegeven in de richting van PARIS naar het zuiden.

LOCOMOTIEVEN :

Meerdere types van SNCF-loco's.
Juiste gegevens zijn mij onbekend.

TEE - SNCF

PARIS-BORDEAUX : AQUITAINE
 PARIS-LYON
 PARIS-MARSEILLE : LE RHODANIEN
 PARIS-STRASBOURG : KLEBER

AQUITAINE	PARIS-LYON	LE RHODANIEN	KLEBLR
A ⁸ u	BIO (UIC)	A ⁸ uj	A ⁴ Dtux
A ⁸ u	BIO (UIC)	Arujx	A ⁸ u
A ³ rtu	A ⁴ Dtuxj	A ⁸ tuj	A ⁸ u
A ⁸ u	A ⁸ tuj	WRuj	A ⁸ tu
A ⁸ u	A ⁸ tuj	A ⁸ tuj	WRu
A ⁸ tu	WRu	A ⁸ uj	A ⁸ tu
WRu		A ⁸ uj	A ⁸ u
A ⁸ tu		A ⁸ tuj	A ⁸ u
A ⁴ Dtux		A ⁴ Dtuxj	versterking
			A ⁸ tu
			A ⁸ tu
CC 6500	CC 6500	CC 6500	BB 16000

SAMENSTELLING DLR TREINEN :

Zie tabel ; samenstelling volgens vertrek uit PARIS.

GEWICHT :

AQUITAINE : 505 ton (ETENDARD : 559 ton)
 PARIS-LYON : 252 ton (LYONNAIS P-L : 349 ton)
 LE RHODANIEN : 443 ton (MISTRAL P-M : 692 ton)
 KLEBER : 452 of 560 ton

N O T A : indice " j " : behuizing in Inox-staal

De filmavond ingericht door A.M.S.A.C. op datum van 25 april 1972, kende spijtig genoeg niet de gewone suksessen welke wij gewoon zijn. Voor een eerder klein publiek werden diezelfde avond twee 8-8 filmen en zes 16mm-filmten vertoond, met bovendien nog de presentatie van dia's opgenomen op onze mosselsouper.

Onze sympathieke schatbewaarder, de heer Vanderstuyf, had het genoeg en de filmavond in te zetten met een door hem vertoende film over het 125-jarig bestaan der Engelse Spoorwegen. Jongens, wat voor modellen hebben wij daar gezien

Toen kwam de beurt aan onze kleur- en klankfilmten; wetend wat voor ciné-projector men in hand had, kan ik U verzekeren dat menig (inwendige) vl... gelaten is. Maar ja, beter een oud toestel dan geen.

Onze voorzitter de heer Balot, had een zeer goede keuze gemaakt, met de ^{te} vertonen filmten: wij zagen achtereenvolgens

Le Rouge et le Vert
Tourisme Alpin
Paris Côte d'Azur par les Alpes
Chemin vers la Mer
Pour voir la France ... le Train
La Raison du Diesel

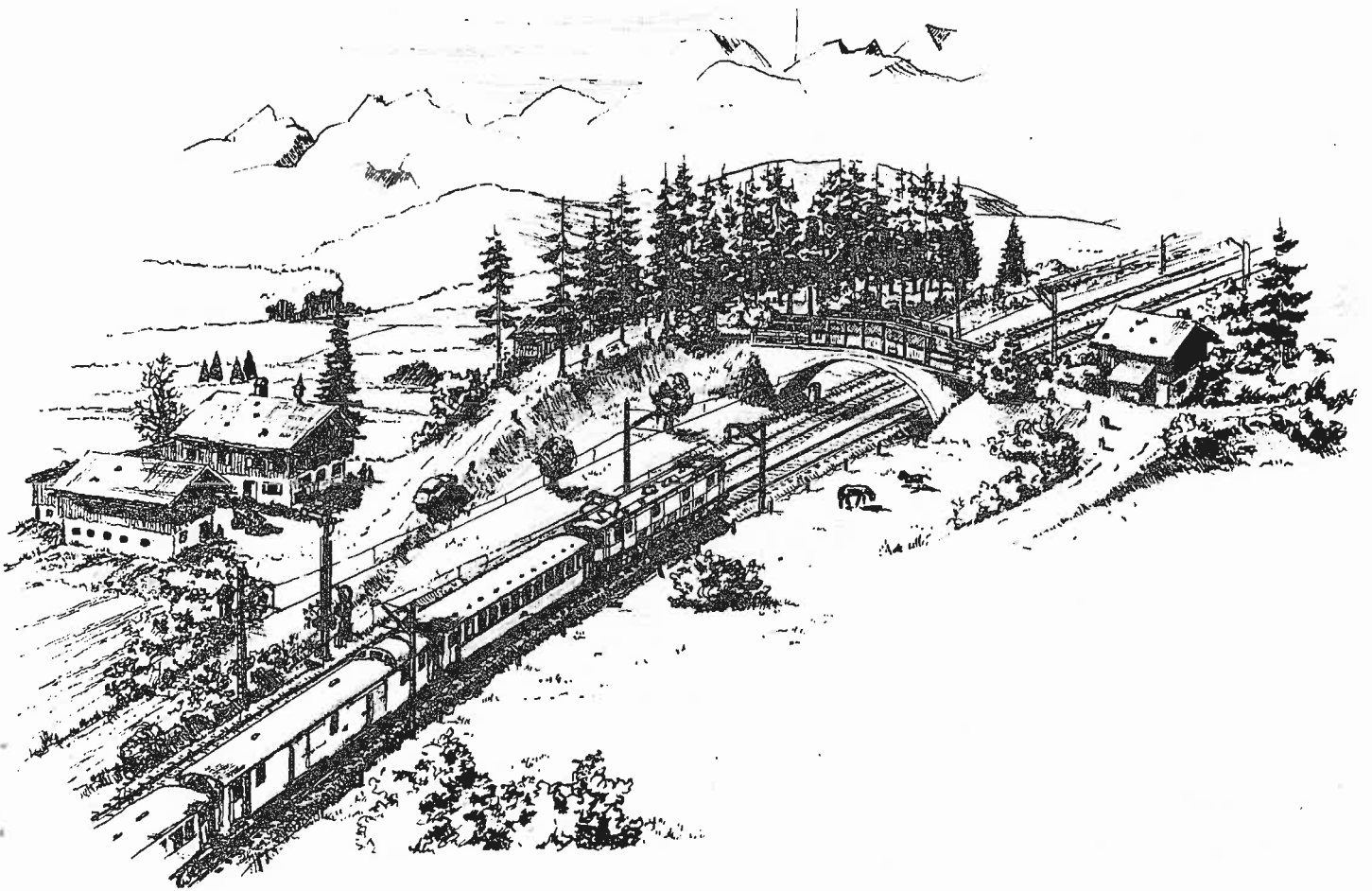
Een zevende film kon niet geprojecteerd worden, daar de perforatie in het begin van de filmten niet voorzien was.

Toen kwam de beurt aan onze ondervoorzitter om zijn opgenomen dias te vertonen. Deze dias gaven een zeer goed beeld over onze voorbije mossel-souper-avond weer, waarbij natuurlijk tijdens de projectie door de aanwezigen, de nodige commentaar gelevend werd.

Om plezier te doen aan ons lid Mme Verborgh, kregen we een film te herzien, genomen tijdens de reis van de Amsac-leden naar Madurodam in het jaar 1970. Voorwaar een echte surprise ons gebracht door de heer D'hoolaege.

De vraag is nu: hoe komt het toch dat tijdens een vergader- een werk- een dia- of een filmavond ingericht door onze club, altijd en zoveel over treinen gesproken of geprojecteerd wordt

Vorbildgerechte Landschaftsgestaltung – Brückenbau



Zoals U heeft kunnen opmerken, heeft de voorlaatste bladzijde van ons boekje een stencil-foto genomen uit het tijdschrift 3 "M.B.R." voorstellend: VORBILDGERECHTE LANDSCHAFTSGESTALTUNG-BRUCKENBAU.

U ziet een voorstelling van een personentrein getrokken door een 116 (T 16) in een landschap gemakkelijk na te bouwen op Uw eigen reseau.

In ons volgend boekje, zullen er twee tekeningen in voorkomen, beide een voetgangersdoorgang; waarvan de breedte gehouden werd, om namelijk een handkar met zich mede te nemen.

Op één foto-stencil ziet U een vrouwelijke figuur afgebeeld, om beter de hoogte van de doorgang weer te geven.

U zult ook merken dat deze doorgang midden in een woud aangebracht is, want door de doorgang bemerkt men de boomstammen welke hun kruinen boven de spoorweg uitsteken.

U zult ook het nasif aan de stenen overwelling kunnen opmerken, om de stevigheid beter tot hun recht te laten komen.

Op de tweede foto-stencil zult U het begin van een landelijk station zien, waarin de ingang tot het station onder de sporen begint en uitmont tussen de sporen met een trap naar de perrons.

Deze twee motieven zullen de werkelijk weergeven, nochtans zijn deze tekeningen geen gebod tot exakt namaken, want Uw eigen verbeelding en kunstzin heeft natuurlijk de voorrang.

Wist U dat de V 80 eertijds uitgebracht door Tesmo, terug zal verkrijgbaar zijn ... hermaakt door de Firma Markscheffel en niet door de Firma Ortwein, zoals eerst aangekondigd

.... de duurste lok in H.O., namelijk de Br 56 niet minder dan 2.500,-DM zal kosten

.... drie welgevormde (vrouwelijke) teenagers zullen verkrijgbaar zijn, maar dan alleenlijk in bouw-grote II