

A. N. S. A. C. N^o 23 maart 1975

Artevelde Miniatuur
Spoorweg Amateurs Club

Rozier 44
9000 - Gent

Gent, 3 maart 1975.

Geacht Lid,

Een rondschrijven, door onze zusterclub uit Verviers;
meld ons volgende reis met de T.T.A.:

"Le 22 mars 1975 aura lieu un voyage touristique
avec un train vapeur sur le T.T.A., visite du dépôt
et dîner dans la voiture restaurant sur le trajet
retour, ensuite un AR spécial S.N.C.B. de Melreux à
Ciney puis sur la ligne 126 jusque Hamois.

Retour à Ciney pour emprunter la ligne 128 juque
Spontin avec passage dans le tunnel. De nombreux
arrêts photos sont prévus.

Le retour par Ciney se terminera à Marloie.

Le prix comprenant le trajet en train vapeur sur le
T.T.A., le repas froid (sauf boissons), le parcours
en autorail spécial S.N.C.B., est de 500,-Fr pour
les membres. Un supplément pour le voyage en groupe
de Liège à Melreux et de Marloie à Liège, pour le
transfert en bus de Melreux au T.T.A. et retour
est de 150,-Fr.

Date limite des inscriptions le 3 mars 1975.
Pour tous renseignements s'adresser à Mr J.U.
Renard, quai des Carmes 59 - 4220 Jemeppe.

Totdaar dit rondschrijven. Op de laatste bladzijde
van ons boekje, vindt U de data's voor de eerstkomende
vergader- en werkvondens in onze clublokalen.

In de hoop, U hiermede van dienst te zijn geweest,
verblijven wij

Hoogachtend,
voor het bestuur
de sekretaris.

Spoorweg en Trammusea.

=====

Heel iets anders dan musea voor schone kunsten, waar schilderijen en beeldhouwwerken thuishoren, zijn deze die het hebben over technische onderwerpen.

Vooraf de musea die handelen over het vervoer en waar de spoorwegen en trams een voorname plaats innemen. Interessant is wel de geschiedenis, de technische kant en de evolutie van het vervoer op rails even nabij te volgen.

Het is een feit dat de spoor- en tramwegen, door de jaren heen, in de maatschappij een grote rol hebben gespeeld en nog spelen. Onbetwistbaar staat ze heel dicht bij de massa en ondanks het tijdperk van de auto's houdt ze nog goed stand. Er is zelfs een lichte heropflakkering waar te nemen en in de toekomst voorspeld men een grotere uitbreiding inzake het massapersonenvervoer.

In diverse landen vindt men een muëea die het spoorvervoer algemeen behandelen. Daar kan men de verschillende aspecten over spoor- en tramwegen ontmoeten, zoals zijn geschiedenis, ontwikkeling, signalisatie enz ... Ook oude foto's, prachtige schaalmodellen en zelfs echte stoomlokomotieven kan men daar aantreffen. Tijdens een reisje als afwisseling, een spoormuseum op het programma nemen, kan wel interessant en leerzaam zijn. Daarom volgt nu een opsomming van verschillende spoorweg- en trammuseum in binnen- en buitenland.

België:

Brussel: Spoorwegmuseum, station Brussel-Noord.

Het museum van de Belgische spoorwegen in het Noordstation, bestaat merendeels uit schaalmodellen van lokomotieven, spoorbruggen en stationsgebouwen. Verder verschillende seinen, drijfwielen, soorten rails en andere spooruitrustingen. Door oude afbeeldingen en foto's wordt de folklore en geschiedenis van de spoorwegen in België weergegeven. Slechts één echte stoomlokomotief bevindt zich in dit museum. Dit is de oude tenderloc "WAASLAND", bouwjaar 1842, van de vroegere maatschappij Gent-Antwerpen. Deze had haar eindpunt in Gent aan de Dampoort, de huidige Land van Waaslaan. De maatschappij werd door de staat overgenomen op 1 juni 1896. Antwerpen - Gent was eerst een smalspoorlijn, maar werd door de Staatsspoorwegen op één nacht tot normaalspooromgevormd.

Het museum is open gans het jaar van dinsdag tot zaterdag (9 tot 17 uur).

De stoomlokomotieven zijn in België sedert 1966 verdwenen. Nochtans heeft de Belgische spoorwegen een tiental lokomotieven overgehouden, momenteel ondergebracht in de stelplaats van Leuven. De locs worden daar volledig heropgesmukt, om later in een museum van vervoer geplaatst te worden. Waar dit museum gaat komen is nog niet vastgesteld.

Volgende stoomlootypes werden bewaard:

- Type 1 : sneltreinloc van 1935 (lijn Brussel-Costende)
- Type 7 : personentreinloc van 1928 (Merelbeke, lijn Adinkerke, Kortrijk)
- Type 10 : sneltreinloc van 1910 (lijn Brussel-Luxemburg)
- Type 12 : sneltreinloc van 1938 (gestroomlijnde loc)
- Type 16 : pers.treintenderloc van 1905 (lokale lijnen, Eeklo, Brugge, Zelza)
- Type 18 : personentreinloc van 1902 (Gent, Antwerpen, St. Niklaas)
- Type 29 : laatste Belg stoomlootype van 1946 (pers. en goederenverkeer)
- Type 51 : kleine rangeerloc van 1866
- Type 53 : grote rangeerloc van 1904
- Type 64 : personentreinloc van 1912 (ex Pruisische P 8)

Schepdaal.

Trammuseum, steenweg naar Ninove 184, Schepdaal.
open van Pasen tot einde oktober, iedere zater- en zondag van 14 tot 18 uur.

Het museum is een oude tramstelplaats waar een verzameling spoorvoertuigen van de Buurtspoorwegen staat. Alle traktievormen zijn vertegenwoordigd, stoomtrams, de eerste elektrische trams en latere uitvoeringen, autorails en een groot aantal aanhangwagens.

Duitsland.

Berlijn: Verkehrsmuseum Berlin, Haus Urania, Kleiststrasse 13/14
verkeersmuseum met spoorwegafdeling (grote modelbaan)
open dagelijks buiten de maandagen van 10 tot 17 uur

München: Deutsches Museum, 8 München 26, Museumsingen 1
technisch museum met spoorwegafdeling
dagelijks open van 9 tot 17 uur

Nürnberg: Verkehrsmuseum, 85 Nürnberg, Lessingsstrasse 6
met spoorwegafdeling (grote modelbaan)
alle werkdagen, zaterdagen inbegrepen, open van 10 tot 17 uur, op zondag tussen 10 en 13 uur

Dresden (D.D.R.) : Verkehrsmuseum, Johanneum am Neumarkt,
Augustusstrasse 1
met spoorwegafdeling
dagelijks open van 9 tot 17 uur
de maandag gesloten.

Frankrijk.

Mulhouse: Musée Français du Chemin de Fer, rue Josué Hofer,
dépot Mulhouse Nord - dagelijks van 10 tot 18 uur

Parijs: Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux
150, bld. Gabriël Péri - 92 Malakoff

Tram en lokaalspoorwegmuseum
open van mei tot juli-de zondag van 15 tot 18 uur
van januari tot april en augustus tot december,
de eerste zondag van de maand

Oostenrijk.

Linz; Eisenbahngeschichtliche Sammlung im Sclosmuseum Linz
spoorwegmuseum - open gans het jaar van woensdag tot
zaterdag en tussen 10 - 13 uur en 14 - 18 uur
op zondag van 9 tot 12.30 uur

Wenen: Oostenreichisches Eisenbahn-Museum, Mariahilferstrasse
spoorwegmuseum - open van dinsdag tot vrijdag 9 - 16 u
zater- en zondag van 9 tot 13 uur

Wiener Tramwaymuseum, Caroltingergasse 53
trammuseum - open van juli tot augustus - de zater-
en zondagen van 14 tot 18 uur

Grz: Tramway Museum Graz, Remise II am Bahnhofplatz
trammuseum te bezoeken volgens overeenkomst.

Zwitserland:

Luzern: Verkehrshaus der Schweiz (VHS), Lidostrasse 5
verkeersmuseum met spoorwegafdeling - van maart tot
november - dagelijks open van 9 tot 18 uur
van december tot februari de maandag gesloten
van dinsdag tot zaterdag open tussen 12 en 17 uur
op zondag tussen 10 en 18 uur

Italië.

Milaan: Museo Nazionale della Scienza e delle Technica Leonardo
da Vinci, Via San Vittore 21
technisch museum met spoorwegafdeling - dagelijks
open van 10 tot 12.30 uur en van 14.30 tot 17 uur
op maandag gesloten

Spanje.

Madrid: Museo del Ferrocarril Espanol, l S. Cosme y S. Damian,
Madrid 12 - spoorwegmuseum - dagelijks open, buiten
de maandag, van 10 tot 13 uur.

Engeland.

Dit is het land waar de spoorweg zijn oorsprong kreeg.
Natuurlijk zijn saar de meeste musca te vinden. Hier volgt
een korte opsomming.

Berkshire, Didcot: spoorwegmuseum met klein stoombedrijf
Buckinghamshire, Quainton: spoorwegmuseum met klein stoombedrijf
Derbyshire, Crich: trammuseum
Derbyshire, Dinting: spoorwegmuseum met klein stoombedrijf
Essex, Chappel and Wakes Colne station: spoorwegmuseum
Kent, Longfield: spoorwegmuseum
Lancashire Liverpool: **verkeets** museum
Leicestershire, Leicester: spoorwegmuseum
London, Exhibition Road: technisch museum
Norfolk, Bressingham: spoorwegmuseum met klein stoombedrijf
Northumberland, Beaumish Hall: trammuseum
Northumberland, Newcastle upon Tyne: technisch museum
Staffordshire, shugborough: ethnografisch museum
Suffolk, Lowestoft: lokaalverkeersmuseum
North Wales, Penrhyn Castle, spoorwegmuseum
North Wales, Towyn: spoorwegmuseum
Warwickshire, Birmingham: technisch museum
Warwickshire, Tyseley: spoorwegmuseum
Wiltshire, Swindon: spoorwegmuseum
Yorkshire, York: spoorwegmuseum

Schotland.

Edinburgh : technisch museum
Glasgow : verkeersmuseum
Sirlingshire : spoorwegmuseum met klein stoombedrijf

Noord Ierland.

Belfast : verkeersmuseum

Gentil Deconinck.

De "CIRCUIT DE VOIE" of "HET BEVEILIGINGS VOORZIENINGSSYSTEEM"

Men kan soms een gevoel van verrassing niet onderdrukken - en die ervaring wordt versterkt door een tegelijkertijd opkomende nieuwsgierigheid - indien men zich realiseert hoeveel treinen er tegelijkertijd, met zeer uiteenlopende snelheden en in tegengestelde richtingen in de omgeving van grote stations (of van belangrijke aansluitingspunten op de -soms onkelsporige- "vrije baan") verkeren.

En toch tonen de statistieken aan dat het spoorwegverkeer door een bijna absolute veiligheid wordt gekenmerkt. De treinbewegingen worden tevoren met een buitengewone precisie vastgesteld en dank zij de steeds verdergaande automatiseringstechnieken is het menselijk falen feitelijk ondervangen.

Een automatische blokseinpaal (signaal) laat zien, en die voorkomt dat een trein een voorliggende trein, langzamer rijdende of opgehouden trein zou inhalen. Het toegepaste beginsel is eenvoudig genoeg, de spoorstaven zijn op regelmatige afstanden, van ca. 1500 m door isolaties onderbroken.

Wanneer een trein zich op één van deze stroomloopafstanden (een blok) bevindt, veroorzaakt hij een onveilig seinbeeld van het sein dat aan het begin van het betreffende blok staat; andersom bij de afwezigheid van een trein in deze blok, springt het signaal in de stand "baan vrij" (groen licht als twee opeenvolgende blokken vrij zijn en geel licht als het eerste blok vrij maar het tweede nog bezet is).

Zoals bij alle seininrichtingen is ook het automatisch blok ingesteld "in de richting van de meest veilige oplossing", dat wil zeggen, dat een ongeval of een storing onmiddellijk het onveilig seinbeeld tot gevolg heeft, dat dan in geen geval voortijdig weer op veilig gesteld kan worden.

De plaats van de treinen op de spoorlijn wordt voortdurend gevolgd door een speciale apparatuur in de zogenaamde treinregelings- of schakelposten. De treinregelaar ontvangt van de stations langs eigen, directe telefoonlijnen opgave van het werkelijk uur van aankomst, vertrek of passeren van de treinen en hij houdt van de treinenloop een grafiek bij.

De regelaar, en meer nog de treindienstleider, neemt de nodige beslissingen ingeval van storingen, vertragingen of baanversperringen. Bij gebruik van een bepaalde apparatuur, die met Centrale Verkeersleiding wordt aangeduid, kan de regelaar de wissels en seinen in zijn verantwoordelijkheidsgebied op afstand bedienen.

Een tableau met lichtjes houdt hem voortdurend op de hoogte van de plaats van de treinen. Hij kan dan ingrijpen zonder tevoren overleg te plegen met de betrokken stations, die trouwens soms gedurende zekere uren, des nachts, gesloten en verlaten kunnen zijn.

Ten slotte maken de installaties van moderne seinhuizen het mogelijk door een eenvoudige druk op de knop, alle wissels en seinen op een bepaald traject, dat een trein moet rijden; in de gewenste stand te stellen; ook als daarbij de stationsemlacements of spooraftakkingen betrokken zijn. Zulke posten, die van een "gheugen" zijn voorzien, kunnen de aanwijzingen voor verschillende achtereenvolgende reismegen opnemen om die achtereenvolgens, automatisch, veilig en op het gewenste tijdstip uit te voeren.

Duw duwen geduwd

Wie onze reis medegemaakt heeft naar Ensival, met bezoek aan onze Waalse zusterorganisering "Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique", heeft op de tentoongestelde Mä- reseau; een V 200 ter hulp zienkomen om een type 030 van de serie 89 welke zelf 6 goederenwagens trok, deze trein te helpen naar boven .. duwen .. dat was zeer vernuftig uitgedacht en uitgevoerd, maar ... de meest vernuftige mensen, zijn onbetwistbaar deze die aan het hoofd staan van de Japanse Spoorwegen. Want, om zoveel mogelijk reizigers in de treinen te kunnen stoppen, werven zij "duwers" aan.

De Japanse Spoorwegen hebben er reeds 2.577 in dienst.

Meestal studenten die iets willen bijverdienen en sterk bedreven zijn in judo en karaté. Het bleek vooral in de winter moeite te kosten, de passagiers met doorgaans dikke jassen in de treinen te krijgen.

Of deze reizigers nu met zachte hand "ingeduwd" worden, weten wij niet, men hoopt toch miljoenen passagiers op tijd op hun werk te krijgen.

De Tokaido, de snelste trein ter wereld - met een gemiddelde snelheid van 220 km/uur, vervoert jaarlijks 55 miljoen reizigers. Dit is een daggemiddelde van 160.000 en dit tussen 6 uur 's morgens en 21 uur.

Als men aannemt, dat een auto gemiddeld twee personen vervoert, komt dit overeen met 10.000 personen per uur of 5.000 auto's; maar dit aantal kan maar verkregen worden op een autoweg met zes rijstroken en dit gedurende 15 uur per dag aan 365 dagen

Als men aannemt, dat een Caravelle dezelfde afstand aflegt, zou men een luchtbrug van 140 toestellen nodig hebben, die elke 27 seconden moeten opstijgen of dalen, en ook gedurende 15 uur per dag en aan 365 dagen

neem dus liever de trein bij Uw doorreis in het land van de rijzende zon....

Beslist in de bestuursvergadering in de maand december 1974, geven wij hier nogmaals het "REGLEMENT VAN INWENDIGE ORDE" betreffende onze club.

Art. 1 - Op 10 december 1956 werd een club voor liefhebbers van werkelijke- en miniatuurspoorweg opgericht te Gent, onder de benaming van A.M.S.A.C. - Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club.

Art. 2 - De club heeft tot doel: het verenigen der liefhebbers van werkelijke en miniatuurspoorweg; hun met raad bijstaan; het uitwisselen van de onderlinge opgedane onder- vinding.

De club is geheel neutraal, zonder politieke strekking, alle politieke, taalkundige en godsdienstige redetwisten geschillen en betogingen zijn verboden, alsmede alles wat niet rechtstreeks of onrechtstreeks behoort tot het beoogde doel.

Art. 3 - De maatschappelijke zetel der club is gevestigd te Gent, Kraaistraat 35, en kan door beslissing van het bestuur immer verplaats worden in de Gentse agglomeratie.

Art. 4 - De club bestaat uit werkende leden, stichtingsleden, ereleden en aspirantleden. Hun aantal in iedere rang is onbeperkt. De werkende- en stichtingsleden kunnen alleen als bestuursleden verkozen worden.

Art. 5 - a) De werkende leden moeten minstens 18 jaar oud zijn.

b) Kunnen benoemd worden tot ereleden: de personen welke hun naam als steun en hun patronage verlenen aan de club. De titel van erelid wordt gegeven door beslissing van het bestuur. De titels van ere- of werkendlid zijn verenigbaar. De ereleden zijn vrij- gesteld van het verplichtend betalen van ieder lidgeld.

c) Het lidgeld voor ieder ander lid wordt vastgesteld door het bestuur, en is te vereffenen vóór de 1ste januari van het lopend jaar. Het bedrag kan gewijzend worden tijdens de algemene vergadering mits akkoord van de twee-derden der aanwezigen.

--

-

-

-

-

-

-

-

-

-

Art. 6 - Om als lid aangenomen te worden door het bestuur, moet:

- a) een ondergetekende toelating door de vader of voogd afgegeven worden, indien de kandidaat onder de 18 jaar is
- b) zijn volledige instemming betuigen met het reglement van inwendige orde, alsook met de beslissingen van het bestuur goedgekeurd in de algemene vergadering.
- c) verzaken aan iedere gerechterlijke actie of vervolging gevolg van geleden materiële, fysische of morele schade welke zou gebeuren aan hem zelf of aan ieder derde gedurende de werkzaamheden ingericht onder de auspiciën van de club.
- d) afgezien van ieder gerechterlijke actie of vervolging in dezelfde voorwaarden als hierboven, tegen andere organismen en instellingen in uitbating welke bezocht worden. Hij neemt insgelijks de volle verantwoordelijkheid op zich voor de ongevallen en ongelukken welke hij persoonlijk zou uitgelokt of veroorzaakt hebben.

Art. 7 - Ieder lid kan ten alle tijde schriftelijk zijn ontslag indienen aan het bestuur. De meerderheid (2/3) van de aanwezige leden in de algemene vergadering zijn noodzakelijk om de uitsluiting van een lid uit te spreken.

Art. 8 - De algemene vergadering bestaat uit werkende- en stichtende leden. Zij beslissen over onderstaande:

- a) wijziging van het reglement van inwendige orde
- b) verkiezing van het bestuur en uitsluiting leden
- c) goedkeuring der rekeningen
- d) vaststellen der bijdragen
- e) ontbinding van de club

De uitnodiging tot de algemene vergadering moet, per post, acht dagen vóór de vastgestelde datum verzonden worden.

De besluiten van de algemene vergadering worden bijgehouden in een speciaal register; deze berust bij de sekretaris. De werkende en de stichtingsleden mogen ten alle tijden in de club kennis nemen van deze artikelen en besluiten, echter zonder het register mede te nemen.

--

-

-

-

-

-

-

-

-

-

Art. 9 - De club wordt beheerd door een bestuur bestaande uit een Ere-voorzitter en negen leden gekozen uit de werkende en stichtingsleden. Een dezer is aangeduid als voorzitter door de algemene vergadering. De voorzitter kiest tussen de ander gekozenen - mits hun akkoord - een onder-voorzitter, een sekretaris, een penningmeester, een technisch raadgever, een commissaris en een public-relation

Art. 9 - De beurtrol der mandaten:
bis De voorzitter treedt jaarlijks af, maar behoudt zijn mandaat van bestuurslid voor drie jaar. De ondervoorzitter en public-relation zijn verkiesbaar het eerste jaar, de sekretaris en commissaris zijn herkiesbaar het tweede jaar, de penningmeester en technisch raadgever zijn herkiesbaar het derde jaar.

Art. 10 - Het werkend jaar begint op 1 januari en eindigt op 31 december van het zelfde jaar.
Zo spoedig mogelijk na een tentoonstelling of bij gebrek aan deze, wordt in de loop van de laatste drie maanden een algemene verplichtende vergadering gehouden, welke tot doel heeft:

- a) verslag, activiteit en werking van de club in het afgelopen jaar
- b) goedkeuring en ontlasting der rekeningen van het verlopen jaar
- c) goedkeuring van het budget en projecten voor volgend jaar
- d) kiezing van het bestuur

Art. 11 - Bij ontbinding van de club wordt over de verdeling van het tegoed beslist door de algemene vergadering

Art. 12 - Ondergetekenden hebben zich akkoord verklaard met deze akte op 3 december 1972.

Bestuur

Ere-voorzitter
Haeyen Albert

Voorzitter
Balot Roland

Onder-voorzitter
D'hoolaege André

Sekretaris
Schellynck Frans

Schatbowaarder
Vanderstuyft Laurent

Technisch raadgever
Mareen Gilbert

-

-

-

-

-

-

-

-

-

-

-

Op maandag 6 januari '75, hadden wij in ons clublokaal onze eerste dia-avond. Deze werd ons gebracht door volgende bestuursleden: onze voorzitter de heer Balot R. vertoonde zijn dia's over de Oostenrijkse smalspoorbanen en spoorwegen in 't algemeen van de omringende landen, welke hij bezocht heeft tijdens zijn jaarlijkse reis. Onze onder-voorzitter gaf een overzicht van de verschillende privé-reseau's, welke te bezichtigen waren op de tentoonstelling door onze Waalse zusterclub "C.F.E.B. - Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique", een tentoonstelling die gehouden werd te Ensival bij Verviers. Wij zagen een ganse reportage met détail en overzicht-opnamen en konden terug de magnifieke opbouw en verwezelijkheden bewonderen, welke het bestuur en leden van de C.F.E.B. gebracht had. Het was onze schatbewaarder de heer Vanderstuyf Laurent welke ons geheel onverwacht een grote reeks dia's bracht, opgenomen met een speciale film, om binnen in een lokaal zonder flits-belichting opnamen te maken. Deze dia's handelden over de tentoonstelling in Brussel met wondermooie maketten (achter glas) over de Belgische Spoorwegen. Wij zagen ondermeer Belgische stoomloks on modellen van de houten rijtuigen tijdens de vóór- en naoorlgse periode - meestal gebouwd in spoor O.

Na een uitvoerige verklaring door de heer Maren G., onze technische raadgever; over de te verwezenlijken clubreseau DE PINTE, ondermeer met zijn gedane schetsen en ontwerpen, zijn timing en afgeronde kosten; werd door ons lid de heer Blommaerts L. een interressant voorstel gedaan, om tijdens zijn verblijf in Oostenrijk; de gebeurlijke aankopen te doen voor onze meest dringende zaken, nL.: aankoop van wissels van het merk Roco.

U ziet geachte leden, dat ons jaar goed gestart is. Laten wij nu verder talrijk opkomen, en werken aan onze clubreseau. Want herinner U, dat wij volgend jaar 20 jaar jong zijn, en wij dit kunnen vieren door een tentoonstelling te houden.

Verdere detail vindt U op volgende bladen wat timing en opbouw betreft.

Op voorhand onze dank voor de medewerking.

Programmatie opbouw "Verjaringsreseau - AHSAC - 20 jaar" (1976).

1°) bouw chassis-constructie	300 man/uur
bouw tafelbladen	50 man/uur
bouw railbedding	20 man/uur
totaal infrastructuur	370 man/uur

Indien gemiddeld 4 personen werkzaam: dan 370 man/uur : 4 = 92,5 uur
à 4 uren per dag of ongeveer 23 werkdagen

Daarom stel ik voor om een ploeg samen te stellen van 4 personen, die onder mijn leiding zich zouden akkoord verklaren en er zich toe zouden verbinden om gedurende minstens 10 zondagen te werken vanaf 13.30 u tot 20 u (mits nodige "breaks"), of een prestatie te leveren van 96 man/uur of 3/4 benodigde tijd op 10 weken.

Dit stel ik voor uit te voeren in de periode maart-april-mei 1975. Als aanvulling stel ik voor, evensens één avond per week te werken gedurende 3 uur of meer.

2°) plaatsen van sporen, spoortoestellen, enz

- afhankelijk van het aantal spoortoestellen, reken ik plaatsen van een wissel plus bouw motorisatie: 2 uur per toestel (uiterst minimaal als tijdslimiet)
- daar lengte der sporen tot nu toe niet is vastgesteld; men ik dat, het volledig plaatsen van het spoor, m.a.w. richten, voorlopig bevestigen, definitief bevestigen; men moet rekenen met de tijd van één uur per meter spoor. Dit moet gezien type spoor, in principe verdubbeld worden.
- aanbrengen bedrading aan de sporen tussen voorlopige en definitieve bevestiging en volledige bedrading hiervan (voeding, pedalen, onderbrekingen, C.V., enz.) reken ik een tijdsgebruik van drie meter spoor per uur.
- vermoedelijk aantal meter spoor: 200 m
" " spoortoestellen: 75

tijdsduur: 75 x 2 = 150
200 x 1 = 200
 $\frac{200}{3} \times 1 = \frac{70}{420}$ uur
bijkomende tijd 180 uur
totaal 500 uur

- 3°) samenstelling diverse schemas betreffende relaiskasten, bedrading, enz.: tijd onbekend
- 4°) bedrading relaiskast: tijdsduur te vragen aan betreffende specialist de heer Vanderstuyf L.
- 5°) bedrading te plaatsen op de tafels: duur: ongeveer 100 à 150 uur
- 6°) afwerking decor: tijd onbekend

Globalisatie der tijden.

1.	tafelconstructie	370 man/ uur
2.	spooropbouw	600 man/uur
3.		
4.		
5.	tafelbedrading	150 man/uur
6.		
7.	diverse tijden	200 man/uur
		1320 man/uur

rekende op een prestatie van 4 personen per werkvond, dan moet er per persoon 330 uur gepresteerd worden - normale duur van een werkvond: 3 uur - geeft een periode aan van 110 werkvonden

INDIEN EEN GELIJKWAARDIG PROJECT ZOU UITGEWEKT WORDEN ALS EEN PRIVERESEAU, dan heeft men volgende opbouw duur nodig, rekening houdend met een beschikbare tijd van 5 uur per week:

$$1320 : 5 = 264 \text{ weken}$$

plannen, berekenen, schéma's, bedradingrelais: 500 uur = 100 weken

diverse werken 200 uur = 40 weken

dit geeft een totaal aantal weken: $264 + 100 + 40 = 404$ weken of

400 weken: of een periode van 7 jaar.

De technische raadgever

G. Mareen.

Chassis - reseau 1975 (76) -- Laswerk
=====

diverse kostprijs administraties: na diverse studies, betref-
feld chassis-constructie

is gebleken, indien A.M.S.A.C., moet overgaan tot aankoop
materiaal; het onmogelijk is een budget te bepalen waardoor
de onkosten van aankoop gedelgd kunnen worden.

Deze niet "te voldoeene" kosten betreft het aankopen van diverse
profielen in hout (eerste planning) of het aankopen van geper-
foreerde hoekijzers, type, reeds vroeger bij ons toegepast.

Er bestaat een derde oplossing, m.a.w.: de aankoop van diverse
metaalprofielen (probleem nr 1) waar, hier volgende systemen:

- 1) symetrisch hoekprofiel
- 2) assymetrisch hoekprofiel
- 3) T-profiel (sym. en assym.)

Wanneer A.M.S.A.C. zou overschakelen tot deze oplossing, dan
zouden wij moeten beschikken over een lid, die bekwaam is alle
noodzakelijke lasverbindingen te maken. Deze lassen mogen zijn:
ofwel elektrisch, ofwel via acetyleneengroep, of via buta- of
propra-gas.

Ikzelf, technisch raadgever, kan gebruik maken van een elektri-
sche lasapparatuur, ook onder voorbehoud van propaanlassen.
Doch beschik ik niet over de nodige apparatuur.

+++++

RESEAU . A.M.S.A.C. 20 JAAR (1976).

+++++

De geplande reseautafel bestaat uit 6 (zes) panelen, uitgevoerd
met een standaard-afmeting van 1500 x 1750 mm.

De schikking dezer panelen blijkt uit fig. 1.
Hieruit volgt dat de minimumruimte nodig voor het plaatsen
van de reseau (tussen muren) is:

lengte : (3 x 1750 mm) + (2 x 1500 mm) = 8.250 mm
breedte : 2 x 1750 mm = 3.500 mm

Niveau-bepaling: gezien de uitgebreide infrastructuur is het
noodzakelijk te voorzien 3 (drie) niveau's;
gekoppeld aan overgangniveau's. De strktuele niveau's zijn:

- niveau "0"
- niveau "-1"
- niveau "-2"

Niveau-verschillen:

deze zijn minimum 150 mm, voorkeur wordt
gegeven aan 200 mm.

Tafel-niveau-indeeling:

tafel	niveau 0	- 1	- 2
1	gedeeltelijk	ja	ja
2	ja	ja	ja
3	ja	ja	ja
4	ja	ja	ja
5	gedeeltelijk	ja	-ja
6	neen	gedeeltelijk	-ja

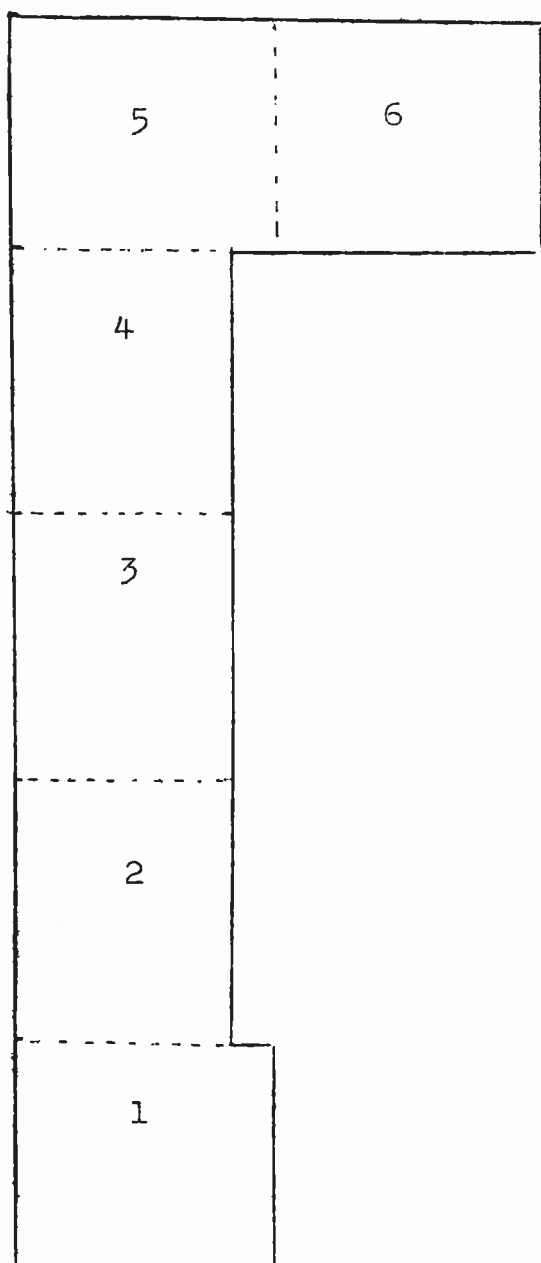
+++++

Ligging der diverse complexen.

=====

- 1° station ""DE PINTE""
niveau 0
tafels 2 3 4
1 5 (gedeeltelijk)
- 2° opbergstation ""GENT"" (2 x 10 sporen)
niveau - 1
tafels 2 - 3 - 4
1 - 5 (en/of 6) gedeeltelijk
- 3° opbergstation ""OUDENAARDE"" (1 x 5 sporen)
niveau - 2
overgang tafel 5 (mogelijk via tafel 6)
tafels 5 4 3 2 1
- 4° opbergstation ""KORTRIJK"" (1 x 7 sporen)
niveau - 2
overgang tafel 6
tafels 6 5 4 3 2 1

+++++



Figuur 1.

Wij hopen op spontane medewerking van AL onze leden !!!!

Dank bij voorbaat.

Het bestuur.

Commentaar op liggingplan:

bij de beschrijving der liggingplannen der diverse complexen blijkt dat volgende onderwerpen moeten behandeld worden.

- Tafel 2 3 4 meest eenvoudige wat betreft opzet mechanische constructie der tafels spoorteknisch uitgebreid, doch bevat geen enkel probleembestand
- Tafel 1 praktisch geen probleem, betreffende niveau 0 en -1, logische overgang betreffend niveau -2, mogelijk probleem keerlus "OUDENAARDE", dit is op te lossen via tafel 6
- Tafel 6 vertoont op het eerste zicht geen enkel probleem (niveau overgang 0 naar -2); dit voor wat betreft opbergstation "KORTRIJK". mogelijk aanvullend probleem "OUDENAARDE"

Het problematisch geval, betreffende diverse sporen-knobbels, niveau-verschillen en sporenaanleg, is tafel 5 - dit om volgende redenen:

- a) aanwezigheid niveau 0
- b) keerlus niveau -1 (GENT)
- c) dalend- en stijgend spoor, niveau 0 en -2 dit tussen keerlus niveau -1 (zie b)
- d) begin bundel niveau -2 voor opbergstation "OUDENAARDE"
- e) overgang bundel niveau -2 voor opbergstation "KORTRIJK"

Om al deze redenen, vraagt tafel 5 een bijzondere aandacht.

+++++

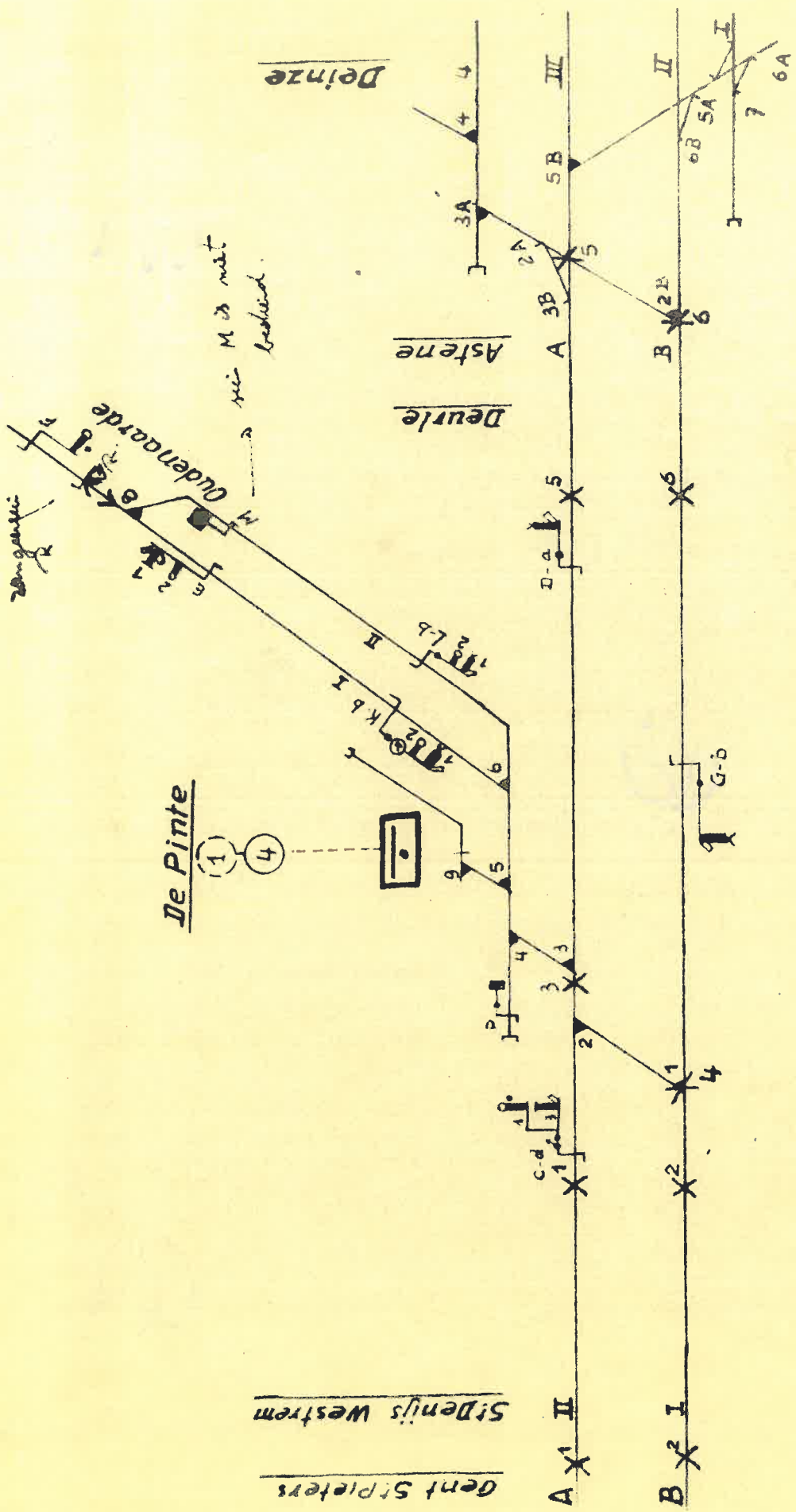
Constructie tafels:

De gegevens van deze studie - leren ons dat, voor wat betreft het bouwen der tafels, en daaruit volgend de diverse niveau's dus sporencomplexen, het noodzakelijk is, na de principiële planning der sporen (moet nog opgesteld worden), over te gaan tot de planning der tafelstructuur.

Deze structuur-planning moet gestart worden met tafel 5.

Logische bouw- en ontwerp volgorde der tafels:

- a) tafel 5
- b) tafel 6
- c) tafel 4 3 2 (mechanisch identiek)
- d) tafel 1



Gent St Pieters
Sidenijs Westrem

Bijlage tot het consigne 13/8A
Baanvak Gent St Pieters - Deinze L.75

ELEKTRISCHE TRAMWEGEN IN HET GENTSE

=====

Vroeger en nu

door Gentil Deconinck.

De laatste vijftien jaar is er in het Gentse inzake openbaar vervoer veel veranderd. Op het einde der vijftiger jaren, gebeurde de volledige vervanging van de elektrische tramlijnen bij de Buurtspoorwegen door autobussen. Ook vanaf 1962 werden groten-deels de stadstramlijnen vervangen door autobussen, zodat heden nog vier lijnen intact bleven; lijnen 1, 2, 4, en 10. Dit bracht met zich mede dat het uitzicht van de stad er door gewijzigd werd.

Rails en bovenleidingen werden uitgebroken en de straten opnieuw voorzien van een beter wegdek. Niet gebonden aan het enge keurslijf van de rails, zoals de tram, kwam de beweegbare autobus in de plaats die het stadsverkeer min of meer verschoofde.

Herhaalde malen heb ik vastgesteld dat bij gesprekken onder vrienden en collega's, het dikwijls gebeurde dat er geredetwist werd over de datum van het verdwijnen van deze of gene tramlijn in Gent. Wat nu die data's betreft over de vervanging van tramlijnen door autobussen, heb ik mijn licht opgestoken bij de betrokken instanties, M.I.V.G. (Maatschappij Intercommunaal Vervoer Gent) en de N.H.V.B. (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen). De gekregen inlichtingen wil ik hier vermelden zodat discussies kunnen vermeden worden. De Gentse stadstrams komen het eerst aan beurt.

Volgende stadstramlijnen werden vervangen door autobussen:

Lijn 8	(St. Pietersstation - Sterre)	20 augustus 1962
Lijn 6	(Muide - Meulestede)	1 januari 1963
Lijn 9	(St. Pieterstation - Arsenaal)	14 oktober 1963
Lijn 7	(St. Pietersstation - Darsen)	1 juli 1964
Lijn 5	(Muide - Zwijnaarde)	1 juni 1965
Lijn 3	(Mariakerke - Gentbrugge)	1 december 1969
Lijn 20	(Arsenaal - Melle)	1 januari 1974

De volgende vier lijnen blijven bediend door trams:

Lijn 1 (Moscou - Van Beverenplein)

De vroegere lijn 2 (St. Pietersstation - Arsenaal) is nu gesplitst aan de tramstelplaats te Gentbrugge naar de twee richtingen. Tot Arsenaal lijn 21, de andere naar het nieuw Administratief Centrum Gentbrugge, lijn 22/

Lijn 4 (St. Pietersstation - Koornmarkt - Muide)

Lijn 10 (St. Pieterstation - Rabot - Muide).

Er zijn plannen om in de toekomst sommige lijnen, onder meer lijn 4, in rivierbeddingen en met gedeeltelijke ondergrondse trajekten te laten rijden. Voor de uitvoering van zo een semi - metro is tot hiertoe nog niets definitief beslist. Wel is er sprake om in de toekomst en dat zou na 1980 zijn, lijnen 3, 5 en 7 nieuwe tramspoortrajekten te geven. Men zou trachten de sporen zoveel mogelijk op aparte beddingen te leggen, om het autoverkeer niet te hinderen.

Dat men terugkeert naar de tram, heeft verschillende oorzaken. Als de sporen op enigen beddingen liggen, gevolgd door ondergrondse gedeelten, krijgen de trams geen hinder van het autoverkeer en gaat het dus sneller. Een autobus is wel beweeglijker maar in het drukke stadsverkeer zit hij dan ook gevangen. Verder kan een tramvoertuig vele jaren dienst doen. Hij is wel duurder in aanschaf, maar kan gerust veertig jaar gebruikt worden, zoals we trouwens gezien hebben met de oude trams. Sommige dateerden van 1926 en 1930. Nadeel is wel dat na een lange tijd het interieur verouderd en men ze moet moderniseren, wat dan ook na de oorlog gebeurde met de oude trams. Daarentegen is een autobus goedkoper in aankoop, maar na tien jaar reeds versleten. Ook het probleem luchtbezuiniging speelt er een grote rol in.

Het rollend materieel. =====

Honderd jaar geleden werd begonnen met de paardetrans, vervolgens kwam de accutram die maar een kortstondige loopbaan kreeg. Bovenleidingen werden geplaatst en de elektrische tram met trolley zag het daglicht. Daar het trolleywiel al te gemakkelijk van zijn bovenleiding afschoot, verving men ze later door de bekende sleepbeugel. Momenteel rijden Brusselse trams nog met het oude trolleysysteem. Al deze trams waren van het tweecassige type en met open balkons, sedert de trambestuurder toender tijd niet in het minst tegen weer en wind beschermd was. Latere types kregen een voorruit maar zonder deuren.

Wie herinnert zich nog die korte tweecassige trammetjes? In 1938 werden de laatste uit dienst genomen, doch tijdens de oorlog kwamen er enkele terug in omloop, onder meer op lijn 6. Dit duurde nog een tijdje na de oorlog. Sommige van die tweecassige trams werden de stuurpost van weggenomen en verder gebruikt als aanhangrijtuig, vooral op de spitsuren van lijnen 4, 10 en 20. De laatste vier aanhangers verdwenen in 1972 en gingen naar de provincie Luxemburg bij de T.T.A., Pont d'Erezée. Twee trams werden overgehouden en gebruikt tot werktrams, nrs 173 en 216. Een andere omgebouwd tot sneuwruimer en stond nog in 1970 in de stelplaats. Ze zijn in het grijs geschilderd.

De ons zeer gekende gele drieassige tramrijtuigen reden het laatst op lijn 10 en werden op 1 april 1974 definitief uit dienst genomen. De eersten waren gebouwd in 1926 en oorspronkelijk tweecassig. Ze werden naderhand met drie assen uitgerust, waarvan de twee buitenste beweegbaar waren in de bochten. De middenste was een vaste as die door middel van een stangenkonstructie zijdelings kon verschuiven. Merkwaardig is wel dat in Gent dergelijk systeem voldeed, terwijl voordien bij de Buurtspoorwegen proeven werden gedaan met enkele drieassige trams en dit geen voldoening gaf, zodat men ze terug met een vast tweecassig onderstel uitrustte. In totaal waren er in Gent 105 drieassige trams, genummerd van 301 tot 405, waaronder verschillende varianten. De indeling gebeurde als volgt:

- Nr 301 tot 315 (15), bouwjaar 1926 - kleine motor en vlakke zijwanden
 Nr 316 tot 330 (15), bouwjaar 1930 - grote motor en aansluitdarm voor
 het slepen van aanhangrijtuigen
 Nr 331 tot 361 (31), bouwjaar 1930-32 - grote motor (gereden tot op
 het laatst)
 Nr 362 tot 393 (32), bouwjaar 1930 - kleine motor
 Nr 394 tot 405 (12), bouwjaar 1934 - kleine motor en vlakke zijwanden

Het nr 378 staat in het trammuseum van Schepdaal. Ook de nrs 332 en 339 worden bewaard in de stelplaats van Gentbrugge, dit voor speciale gelegenheden en depannagedienst. Tram nr 354 is verkocht aan een partikulier en overgebracht naar de dr. F.A. Snellaertplein te St. Amandsberg op 11 juni 1974.

In juli 1971 deden de nieuwe blauw-gele PCC trams hun intrede te Gent. de eersten werden ingezet op lijn 4. Momenteel zijn er 54 eenheden in dienst. Zij zijn uiterst met twee draaistellen die veel soepeler rijmogelijkheden geven. De afkorting PCC tram, komt van "Presidents Conference Committee" en vindt haar oorsprong in de Verenigde Staten. In 1927 kwamen directies van verschillende trambedrijven bijeen, om te onderzoeken hoe de tram, als massavervoermiddel, zijn plaats kon behouden in de grote Amerikaanse steden. Bovengenoemd "Committee" besloot in 1929 een modern standaardtramrijtuig te ontwerpen om het hoofd te bieden tegen de stijgende konkurentie van de personenauto. In 1935 verscheen het prototype van de "PCC"-car in New-York. Uitgerust met pedaalbesturing, die snelle optrekmogelijkheid gaf, rubbergeveerde wielen met rubberschijven binnenin, ventilatiesysteem en andere moderne snufjes, werden van 1935 tot 1952 ongeveer 5000 rijtuigen in de USA gebouwd.

Na de oorlog werd in België beslist, een nieuw soort tramrijtuig te ontwerpen, om het reeds verouderd tramwagenvoertuig te vernieuwen. Daarom kwam in 1947 zo een Amerikaanse PCC tramrijtuig in ons land. Proefritten werden uitgevoerd in Brussel en ook op de lijnen van de Buurtspoorwegen. De fabrieken "La Brugeoise et Nivelles" te Brugge en "A.C.E.C." van Charleroi kregen de licentie van deze Amerikaanse PCC-cars. Vanaf 1950 stelde de Buurtspoorwegen 24 PCC Trams in dienst. Ook voor Den Haag werden 24 trams gebouwd. Naderhand gingen de Belgische PCC's in 1960 naar Belgrado. Daar deze Amerikaanse trams niet 100 % bevredigden, werd in België een nieuw tramrijtuig ontworpen, voortvloeiend uit de PCC-car, maar dan meer aangepast aan de Belgische en Europese normen. Zo ontstonden te Brugge een hele reeks nieuwe trams, gebouwd voor de stadslijnen van Brussel, Antwerpen en tenslotte voor Gent. Ook voor het buitenland gingen nieuwe series naar Den Haag en Marseille. De Gentse trams zijn van het tweerichtingstype, zonder middenduer, en hebben éénbenige pantografen.

De Buurtspoorwegtram in Gent. =====

De grote toename van het privé-autovervoer en door de vernieuwingen aan de verschillende autowegen, besloot de Buurtspoorwegen, midden de jaren vijftig, in gans België de tramlijnen te vervangen door autobussen. Dit is inmiddels al gebeurd; nochtans bleven de kustlijn Knokke - Oostende - De Panne en het tramjet rond Charleroi behouden. In Gent begon die grote omschakeling van de "Boerentram" omstreeks 1957.

Het goederenvervoer werd stopgezet in 1957 op de lijnen Evergem-Basseve' lde (19 april) en Zmergem-Ursel (29 juli). In 1958 op de lijnen Gent-Lochristi en Evergem (13 oktober). De volledige stopzetting van het goederenvervoer gebeurde op 29 december 1958; Gent-Zomergem, -Laarne, -Nevele en de Cost-Westverbinding (Dampoort Dok-Huide-Rabot-NieuweWandeling). De laatste jaren althans geschiede de traktie met autorail.

De autorail Gent St. Pieters - St. Lieve's Houtem (Geeraardsbergen verdween op 25 april 1954.

De elektrische tram Gent Zuid - Merelbeke werd vervangen door autobus op 1 mei 1955. De gyrobus reed aldaar tijdens de periode 1956 tot einde 1959.

Verdere omvorming elektrische tram naar bus:

- 20 september 1957, Gent St. Pieters - Costakker en Lochristi
- 28 september 1958, Gent St. Pieters - Wetteren
- 31 mei 1959, G St. P - Zomergem - Evergem - Nevele

DUS OP 31 MEI 1959 VERDWEEN VOOR GOED DE "BOERENTRAM" UIT GENT.

Nochtans kwamen omstreeks 1954 nieuwe trams in dienst op de elektrische buurtlijnen van Gent, o.m. het type N, later gevolgd door type S; motorwagens omgebouwd op oude draaistellen en frame van "Standaard" motorwagens. Bij de stopzetting van het spoorvervoer gingen de trams van het type N naar Brussel, alwaar ze reeden tot in 1966 om dan verkocht te worden naar Gyon (Spanje). Het type S werdt in 1960 overgeplaatst naar Henegouwen. Tijdens de periode 1950-52 bouwden men in de werkplaats van Destelbergen een serie lange aanhangwagens, die nu momenteel op de kustlijn rijden. Wanneer de laatste stoomtramlocomotief dienst deed in het Gentse, kon men vanwege de N.M.V.B. direktie, onmogelijk meedelen. Ik herinner me nog omstreeks 1951 of 1952 een stoomtramlok gezien te hebben met een reeks goederenwagens aan het Heirnisplein te St. Amandsberg.

Wie teis meer wil zien over de verschillende tramvoertuigen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, moet eens het trammuseum van Schepdaal bezoeken, Steenweg naar Minove 184, provincie Brabant. Het is open van Pasen tot einde oktober, iedere zater- en zondag van 14 tot 18 uur. Het museum is een oude tramstelplaats, alwaar in diverse loodsen het trammateriaal is ondergebracht. Al de traktievormen van de N.M.V.B. zijn er vertegenwoordigd, o.m. een drietal stoomtramlocomotieven met hun aanhangwagens, autorails en verder verschillende types elektrische trams, te beginnen van de eerste tram zonder voorruit tot de modernste van na de oorlog. Al het materiaal die in dit museum staat, wordt onderhouden door liefhebbers en vrijwilligers die lid zijn van de vriendenkring Trammuseum Schepdaal. Met bescheiden financiële middelen tracht men zo goed mogelijk, tijdens vrije dagen en weekeinden, al die diverse tramvoertuigen in besten staat te houden.

Op de binnenkoer staan momenteel een drietal stadstrams opgesteld, die later naar een afgedankte Brusselse stelplaats zullen worden overgebracht. Die stelplaats zal een museum worden, voorbehouden voor al het Belgisch stadstrammateriaal. Onder dit drietal staat naast deze van Antwerpen en Verviers, één voor ons goed bekende gele drieassige Gentse stadstram te schitteren, het nr 378.

Gentl Deconinck.

Het bestuur van A.M.S.A.C., nodigt iedereen uit aanwezig te zijn op de vergader- en werkavonden welke doorgaan op volgende maandag-avonden

3 maart en 17 maart
7 april en 21 april

telkens om 20 uur, in onze club-lokalen van het station Gent St. pieters.

Een zeer nuttig adres, welke ieder miniatuur-spoorweg-amateur zou moeten kennen is:

A. G E N T I L
MODELLBAHNVERSAND
875 - ASCHAFFENBURG
Lange Strasse 24

want daar kan een komplette trein, bestaande uit lok E 19 (Rivarossi - hetzij in het groen, rood of blauw) met 4 maal één 30 cm D-wagen; aankopen voor de prijs van Dm.: 150,- !!!!

als dit geen koopje is