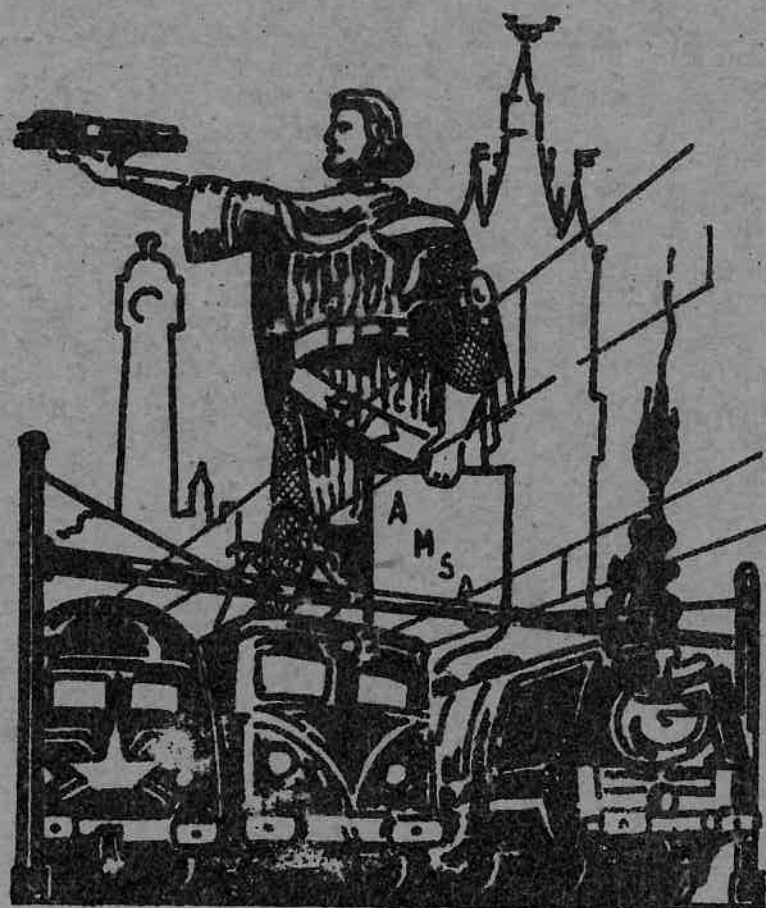


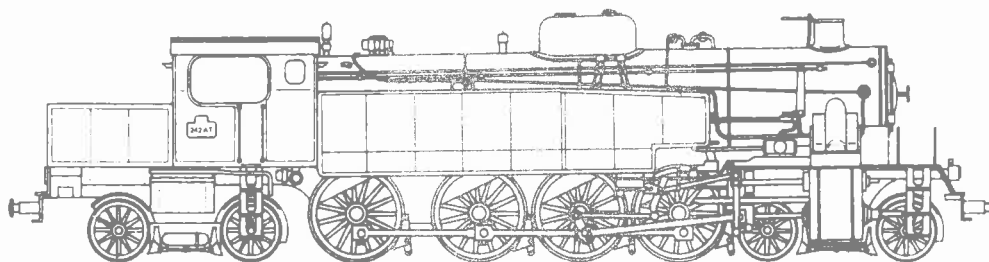
ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT



1956

AMSAC

1979



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB

Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

15 januari 1979.

Geacht Lid,

Het is de gewoonte dat met de statuaire vergadering, onze club een boekje aan de leden beschikbaar stelt.

Er is nochtans een probleem.

Uw sekretaris weet soms niet waar de tekst te halen; daarom komen in ons boekje heel wat herdrukte bladen en foto's voor, welke bereidwillig door de auteurs ter beschikking werden gesteld.

Wij hopen dat het boekje in genade valt, zoniet laat het weten en stuur ons tevens tekst.

Wij wensen U en Uw familie een gelukkig, vreugdevol 1979, gewrijwaard van ziekte en bekommernissen.

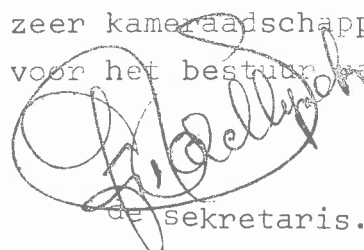
In het bijzonder aan al ONZE leden, wensen wij ofwel een grote en goede start aan de miniatuurspoorweg, ofwel een waardevolle aankoop of uitbreiding.

Maak eens een plannetje (op din-formaat) met de beschrijving van Uw reseau; zodat wij allen in Uw vreugde kunnen delen.

A.M.S.A.C. heeft vooruitzichten op het einde van de maand februari een receptie te geven, tergelegenheid van de uitbreiding van de MARKLIN-reseau, welke dienen moet tot deelname aan de Lente Beurs in maart e.k., in samenwerking met het Dagblad De Gentenaar en het (vrouwen) weekboek Libelle-Rosita.

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

zeer kameradschappelijk
voor het bestuur van A.M.S.A.C.


de sekretaris.

Zoals U bemerkt heeft, tijdens de werkavond van 8 januari 1979; is er tijdens de uitbreiding aan de Marklin-reseau, bovenleiding geplaatst.

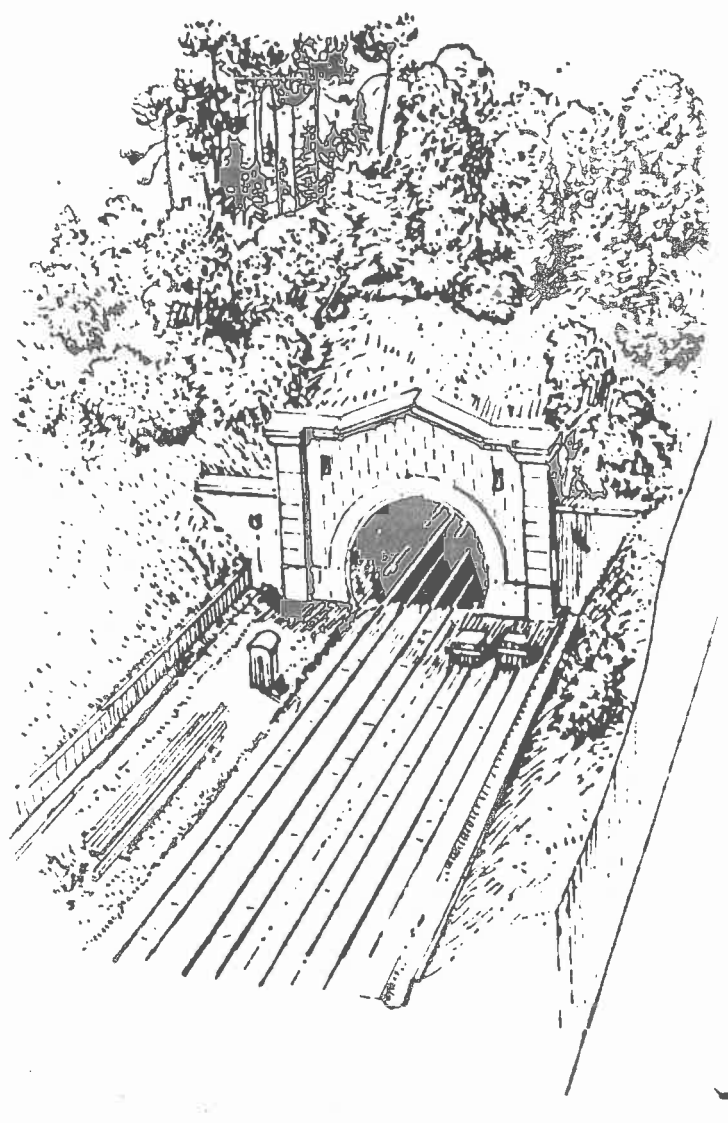
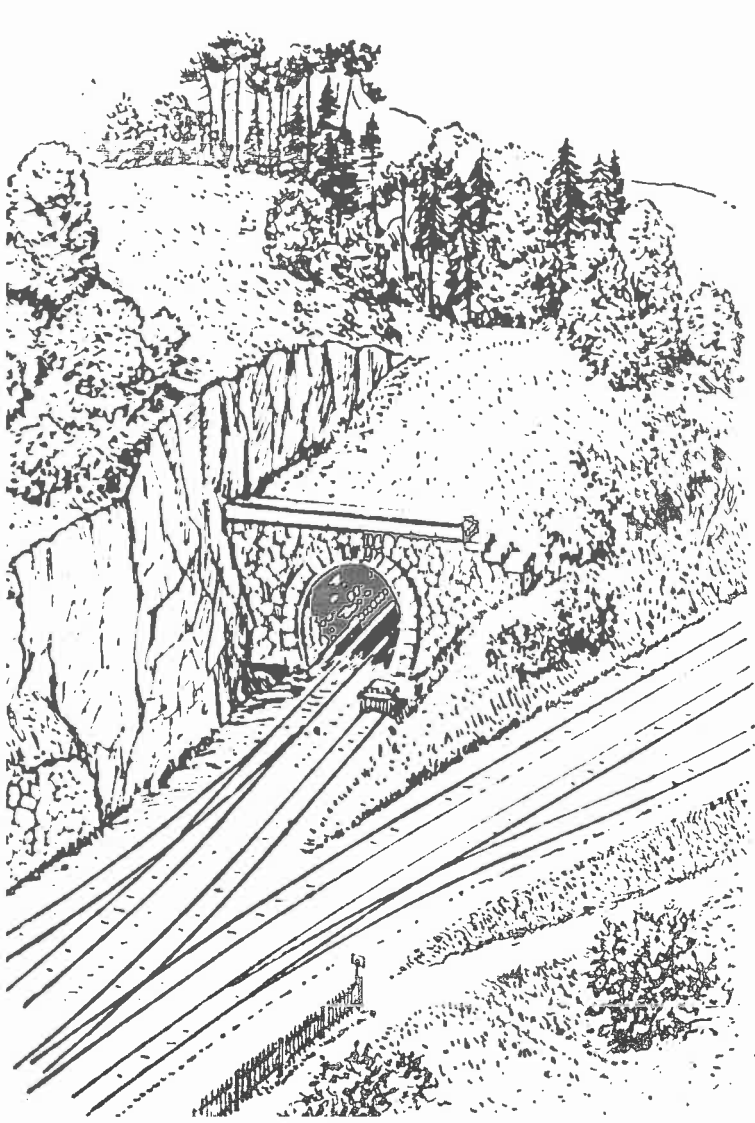
Wij kunnen dus zowel de grondvoeding als de lucht leidingsdraad gebruiken, met dien verstande dat, de elektrische loks rijden zonder sleper.

Om te verwisselen van voedingsdraad is het nodig het rode contactje te verstoppen in de transfo.

Deze tweede transfo is zwaar genoeg om zelfs een driedubbele lokomotief te voeden, daar wij graag op de grote (rondrijdende) circuit een lange trein gezien hadden.

De gewone circuit blijft zoals tijdens de expo '77 (in de E.G.W. - Stadsbedrijven) met zijn vier volautomatische treinen, onveranderd. Er moet juist één wissel en een paar sporen vernieuwd worden, maar dat geeft geen probleem.

Het bijzonderste aan de uitbreiding is het aanpassen van de decor. Maak gerust jullie eigen ontwerpen ten uitvoer, doch let op dat er vier tunnelportalen geplaatst moeten worden, en dat de bergen, niet hoger mogen zijn, als de breedte van de deuropeningen, ook al wordt de reseau vertikaal gedragen



november 1978

Nieuw embleem voor NSB.

Na heel wat andere Europese netten, nl. de Oostenrijkse, Engelse, Spaanse, Hongaarse, Nederlandse en Zwitserse spoorwegen hebben nu ook de Noorse spoorwegen een nieuw en modern embleem aangenomen waarin de initialen van het net niet voorkomen.



Het embleem werd voorgesteld vóór de viering van de 125e verjaring van de NSB op 1 september 1978.

Die vernieuwing is bij de NMBS niet onopgemerkt voorbijgegaan en ook de vraag werd gesteld of het B-monogram niet verouderd en voorbijgestreefd was. Uit een wedstrijd, ingericht door een toeristische vereniging waarbij aan de deelnemers gevraagd werd een dertigtal merken te herkennen, bleek echter hoe vertrouwd het B-monogram nog is : slechts een vijftal kentekens, waaronder die B, werden door alle deelnemers herkend.

Meer doorslaggevend waren historische en artistieke overwegingen. Het B-monogram van de NMBS werd immers omstreeks 1930 ontworpen door niemand minder dan Henry VAN DE VELDE. Aangesteld door de NMBS als artistiek adviseur was Henry VAN DE VELDE een figuur die al bekendheid genoot over de hele westerse wereld als de pionier van de moderne vormgeving in de industrie. Zijn faam was zo groot dat koning Albert en minister Kamiel Huysmans hem in 1925 uit Nederland naar België riepen om in de oude abdij van Ter Kameren te Brussel een Nationale Hogeschool voor Bouw- en Sierkunst op te richten.

Bij de NMBS was hij verantwoordelijk voor de vormgeving van motorwagens en rijtuigen waarvoor hij zelf banken, bagagerekken, handvatten, lampen, fluwelen stoffen en andere delen van de binnenuitrusting ontwierp.

Tot die waardevolle getuigen uit het spoorwegverleden behoort ook het B-monogram en de huidige herwaardering van de artistieke vormtaal uit het begin van deze eeuw bewijst hoe aktueel het nog is. Daarom hield de NMBS er aan voorlopig nog geen afstand te doen van een vertrouwd embleem met een zo voorname afkomst.

Bebloemde stations.

In 1978 gaf de NMBS aan enkele honderden stations over het gehele land weer een prijs voor de geslaagde bloemenversiering tijdens het zomerseizoen. Jambes-Noord, Merelbeke en Ukkel-Kalevoet kregen de grote prijs met gelukwensen van de jury terwijl de stations Aalst, Bilzen, Brussel-Noord, Geraardsbergen, Hasselt en Hastière de prijs voor volharding in hun categorie kregen, eveneens met gelukwensen van de jury.

Aan tien stations werd ook een speciale prijs voor de lenteversiering toegekend.

Trein + Fiets.

Niettegenstaande de zomer van 1978 ons land niet verwend heeft met zonnige dagen, kende de formule Trein + Fiets op einde september toch een belangrijke stijging voor wat het aantal verhuringen betreft. Het totaal aantal dagen verhuring steeg met ongeveer 3000 wat ongeveer 25 % betekent. Belangrijk daarbij is dat vooral het aantal spoorreizigers die bij aankomst in een van de verhuurstations een fiets huurden, een stijgende trend vertoont. Hun aantal steeg met ongeveer 2700 en hun aandeel in het totaal aantal dagen verhuring bedraagt daardoor 75 %.

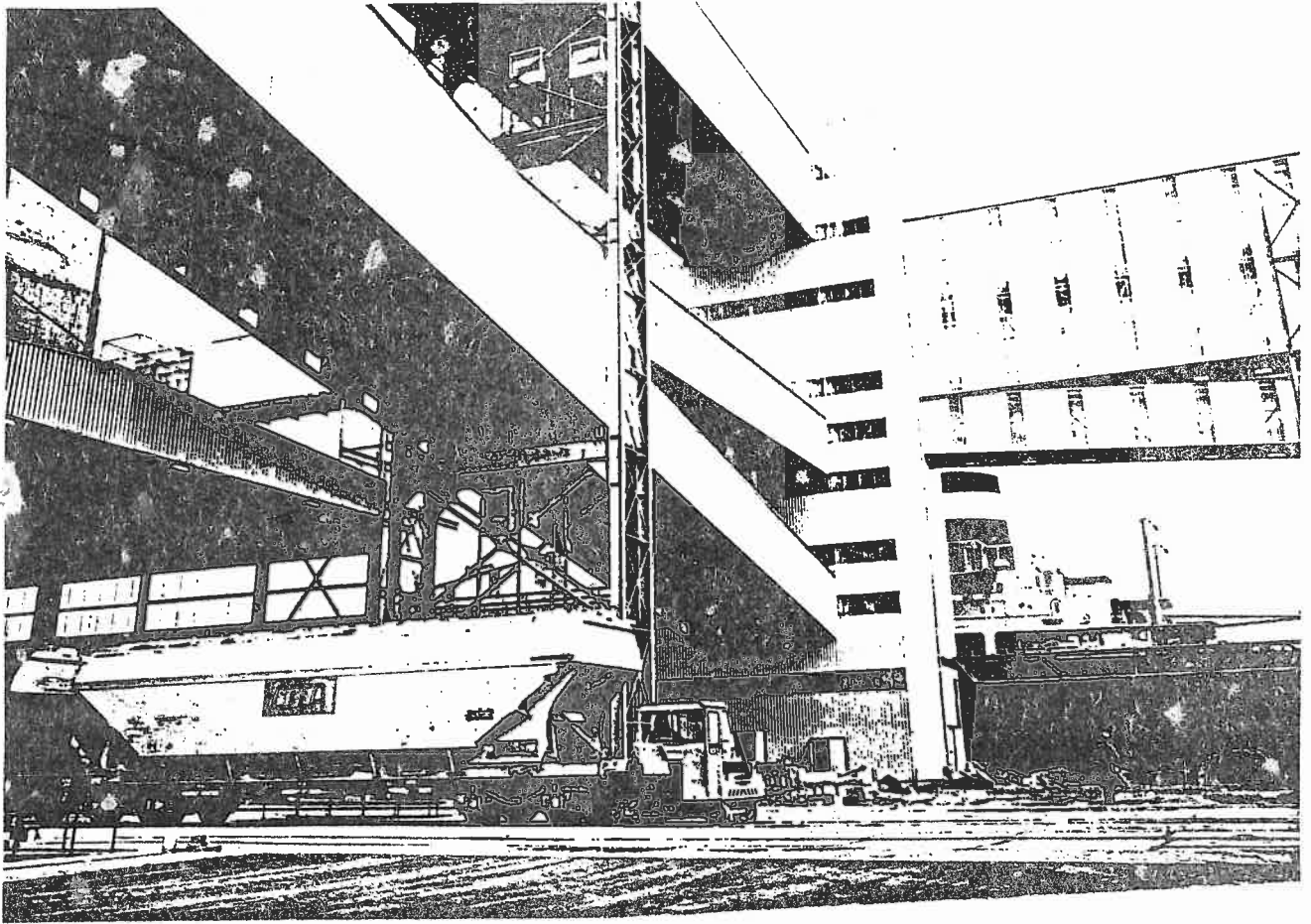
Ghent grain terminal.

Het aanvoerpatroon der graanverwerkende industrieën heeft sinds het begin van dit decennium grondige wijzigingen ondergaan waardoor het spoor meer en meer aan graantransport ging doen en een vaste voet kon verwerven in deze sector.

Dank zij de voordelen, geboden door de spoorwegtechniek, o.a. de mogelijkheid tot het ontvangen van grote hoeveelheden en de regelmaat van een geprogrammeerd vervoer, hebben vele graanverwerkende bedrijven de nood gevoeld zich te voorzien van een spoor aansluiting.

In het licht van die evolutie hebben ook de graanoverslagbedrijven in de zeehavens ingezien, dat de noodzakelijke infrastructuur voor het laden en lossen van spoorwagens thans meer dan ooit onontbeerlijk is.

Zo heeft ook de Ghent Grain Terminal (G.G.T.) aan het Rodenhuisdok in Gent een belangrijke investering gedaan om de cliënten te kunnen dienen die per spoor wensen te vervoeren.



Gelegen langsheen een kaai van 670 m ligt de G.G.T. in het bereik van zeeschepen tot 70 000 T. Voor het stockeren en behandelen van granen en derivaten is een verticale opslagruimte van ca 60 000 ton ter beschikking, bestaande uit 40 cellen van elk 1.350 ton en 21 cellen van 180 T. In de hoofdtoren, met een hoogte van 80 m is de controle-apparatuur, de weeginstallatie en het laboratorium ondergebracht.

De terminal die sinds 8 september 1978 operationeel is, werd ingericht voor het laden en lossen van zeeschepen, voor het overladen van granen, zaden en derivaten, direct of via silo in lichters, kustvaartuigen, spoorwegwagons en vrachtwagens.

Het is mogelijk 7 à 8 treinen per dag te lossen, zijnde ongeveer 8 500 à 9 500 ton per dag. Die capaciteit kan opgevoerd worden tot ca 15 000 Ton.

Door het ultra-moderne concept van de terminal is hij in staat om deze hoeveelheden per spoor aan te voeren voor verdere distributie, waarbij het binnenland, Nederland en Duitsland de voornaamste afzetgebieden zijn.

Voor het laden van treinen is een afzonderlijke afdeling voorzien. Het is mogelijk 3 à 4 treinen (elk 1 200 T) per dag te laden en indien nodig kan deze capaciteit nog worden uitgebreid.

Levering van het eerste ZGS-(zeer grote snelheid)stel aan de SNCF.

Het eerste van de 87 ZGS-stellen voor de toekomstige lijn voor grote snelheid Parijs-Zuid-Oost werd eind juli aan de SNCF geleverd.

Dat treinstel, bestaande uit acht rijtuigen met vooraan en achteraan een motorrijtuig, kan een snelheid van 260 km/h halen en 375 reizigers vervoeren, van wie 240 in tweede klas. Bij de constructie ervan werd gebruik gemaakt van de ervaring opgedaan bij de stelselmatige proeven die de SNCF sinds 1972 met de experimentele trein TGV-001 onderneemt.



De ZGS staat aan de spits van de spoorwegtechniek. Er werd een ruim beroep op de elektronica gedaan en de trein kan onder de twee in Frankrijk gebruikte stroomsystemen rijden (eenfasig 25 kV en gelijkstroom 1500 V). Het treinstel is geleed, wat bij grote snelheden het comfort zeer ten goede komt, het bezit een vermogen van nagenoeg 6000 kW en is met een zorgvuldig bestudeerde rem uitgerust.

De SNCF heeft voor dat eerste ZGS-stel, dat daartoe speciaal is ingericht en uitgerust; een uitgebreid testprogramma uitgewerkt om na te gaan of het aan de beoogde prestaties voldoet en om de duurzaamheid onder normale gebruiksvoorwaarden te testen. De proefritten met grote snelheid vinden plaats op de lijn Straatsburg - Mulhouse, die daartoe speciaal werd uitgerust.

Tijdens die proeven in de Elzasvlakte, heeft het treinstel een snelheid van 260 km/h bereikt, een wereldprimeur voor een commercieel voertuig.

Daar het tweede ZGS-stel van de proefreeks tegen het einde van het jaar moet geleverd worden kan men in 1979 beginnen met proefritten op de lijn Parijs-Lyon. Vanaf april 1980 worden er 2 ZGS-stellen per maand geleverd.

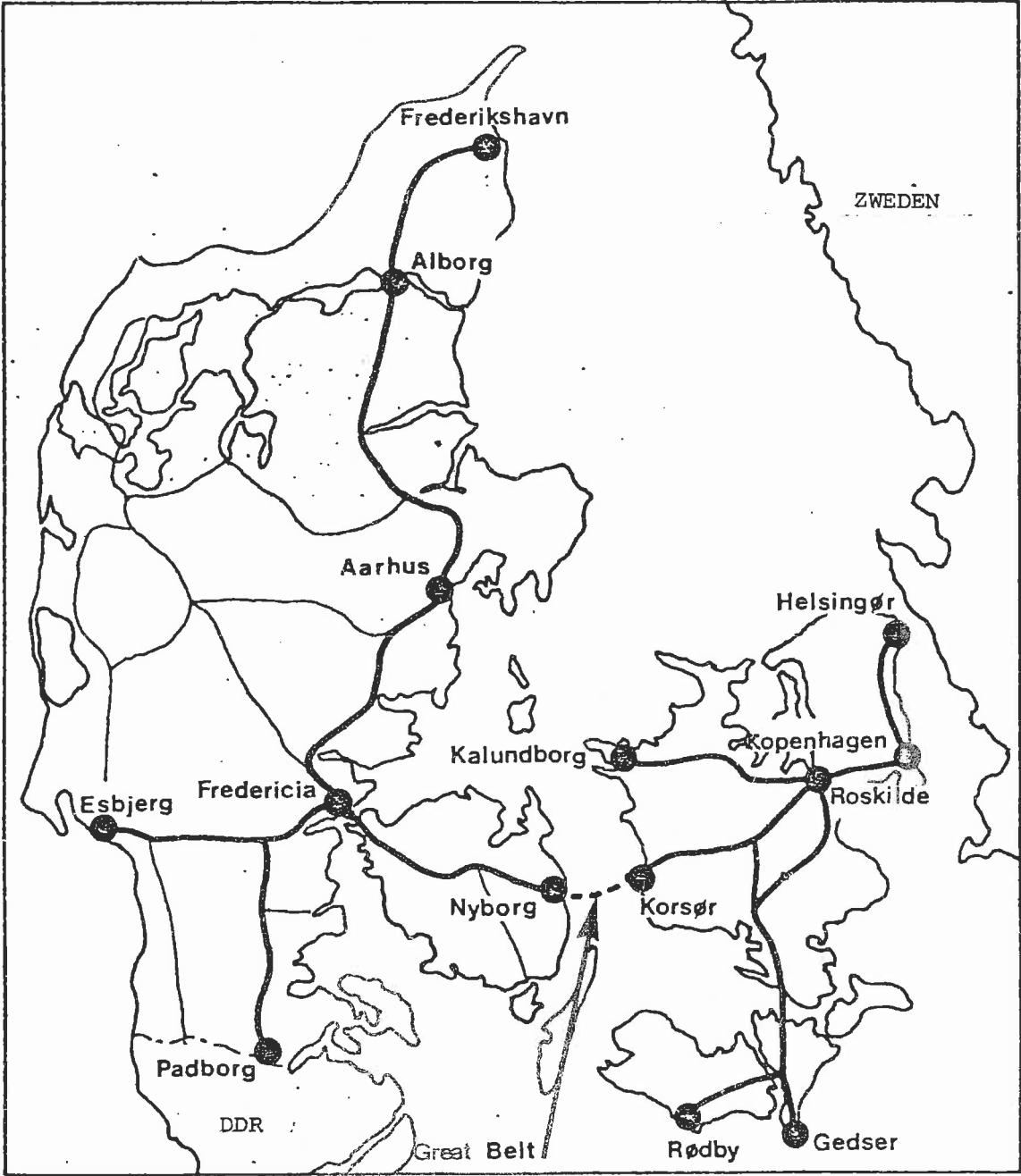
Als dat materieel klaar is, zal het ZGS-treinpark voldoende groot zijn tegen de tijd dat in oktober 1981 het eerste baanvak van de nieuwe lijn en twee jaar later de hele lijn in dienst gesteld wordt.

Elektrificatie bij de DSB.

In Denemarken keurde het parlement de elektrificatie goed van 1100 km van het spoorwegnet. De werken maken deel uit van een plan waarvan de realisatie gespreid wordt over 15 jaar en waarvan de uitvoering wordt voorzien in het begin van 1981.

De eerste lijn die onder draad zal worden gebracht is Kopenhagen - Helsingør. Daarna volgt de elektrificatie van de lijnen naar de havens die aansluiting geven op de ferryboten : Korsør, Kalundborg, Rodby en Gedser op Zeeland. De elektrificatie van het net op Jutland vangtaan in 1986.

Het gehele, op 25000 V geëlektrificeerde net moet voltooid zijn in 1996. De kosten voor de elektrificatie zelf worden op 900 miljoen kronen geraamd. De totale kostprijs van de uit te voeren werken en de aankoop van nieuwe lokomotieven en rollend materieel zal meer dan 2000 miljoen kronen bedragen.



Symposium van de UAC : Een succes,

De Afrikaanse Spoorwegunie (UAC) heeft van 7 tot 12 augustus 1978 te Abidjan haar eerste symposium gewijd aan het thema "Economische ontwikkeling en samenwerking onder de spoorwegen in Afrika", onder voorzitterschap van de heer Lancina KONATE, President-Directeur-Generaal van de Spoorwegregie Abidjan-Niger.

Op het symposium waren meer dan tweehonderd afgevaardigden aanwezig : vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten en van de Afrikaanse, Europese en internationale organisaties alsmede talrijke hoge ambtenaren van de Afrikaanse spoorwegen. Er werd gewezen op de rol van de spoorwegen om de Afrikaanse solidariteit te verstevigen en op hun bijdrage tot de economische ontwikkeling van dat werelddeel.

De heer DIAGNE, secretaris-generaal van de UAC, verstrekte technische gegevens over al de aspecten van de spoorwegactiviteit, zoals organisatie en mechanisering van het onderhoud van het spoor, het onderhoud van het getrokken materieel en van de krachtvoertuigen, marketing en beheer van de voorraden, intermodaal vervoer, vakopleiding, toepassing van de informatica enz. die tot levendige discussies hebben geleid. Uit het debat kwam vooral het belang van de standaardisatie van het spoorwegmaterieel en van een gemeenschappelijk aankoopbeleid naar voren.

De Ministers van Vervoer van de lidstaten van de UAC hebben in het kader van dat symposium een vergadering gehouden om het door de secretaris-generaal van de UAC en de Economische Commissie voor Afrika van de Verenigde Naties opgestelde basisplan van de Afrikaanse spoorwegen te onderzoeken. De Verenigde Naties hebben de jaren 1978-88 immers uitgeroepen tot het Decennium van het verkeer en de communicatie in Afrika en er werd een document klaargemaakt waarin de oogmerken en de te volgen strategie zijn uitgewerkt om de voor elke sector en elke vervoertak gestelde doeleinden te bereiken. Er wordt bovendien gewerkt aan de uitvoering van het gezamenlijk programma waarmee de onderlinge verbindingen tussen de spoorwegen tot stand moeten komen.

Verjaardag voor de Zwitserse Maatschappij van de Restaurantrijtuigen.

Nadat de SBB verleden jaar haar 75e verjaardag vierde, is het nu de beurt aan de Zwitserse maatschappij van de restaurantrijtuigen om de driekwarteeuw van haar bestaan te herdenken.

De diensten van SSG begonnen de exploitatie inderdaad in 1903 met materieel dat aan de internationale maatschappij van slaaprijtuigen toebehoorde.

In 75 jaar evolueerde het materieel van SSG van houten rijtuigen van een luxueus type tot metalen rijtuigen waarin sinds 1951 een rijdende dienst wordt aangeboden. Nu noemt men die dienst "Minibar" en sinds 1975 is een self-servicerestaurant in gebruik genomen.

De jongste jaren biedt SSG een gedifferentieerde dienst aan. Het traditioneel restaurantrijtuig blijft in dienst maar tevens worden meer moderne vormen van restauratie toegepast op de treinen terwijl ook buffetten in bepaalde stations en restaurants langs de autowegen worden geëxploiteerd.

Nieuws van de spoorwegen uit de DDR.

Na het voltooiën van de elektrificatie van de lijnen Berlijn - Leipzig en Berlijn - Dresden, voorzien voor het begin van 1980, zullen nog andere lijnen onder draad worden gezet, nl. de lijnen Rostock - Berlijn, later Berlijn - Frankfurt aan de Oeder en Rostock-Maagdenburg. De DR voorziet trouwens ook de stoomtractie op haar net af te schaffen omstreeks dezelfde periode.

De DR gebruikt nu regelmatig 13000 containers op 40 lijnen. In 1977 vervoerde ze op die manier 2 miljoen ton goederen.

Over enkele maanden zullen de spoorverbindingen tussen Skandinavië en Centraal-Europa verbeterd worden na de uitvoering van een belangrijk programma dat er in bestaat de sporen tussen Berlijn en het eiland Rügen te verdubbelen.

BR : De toekomst behoort aan de elektrificatie.

De Britse Minister van Vervoer heeft verklaard dat het Ministerie van Vervoer en de Britse spoorwegen samen een studie zullen wijden aan een belangrijk programma voor de elektrificatie van de grote lijnen.

Die verklaring volgt op voorstellen van de BR om een elektrificatieprogramma over 20 jaar uit te voeren om voorbereid te zijn op het tekort aan brandstof en de verhoging van de brandstofprijzen na 1990. We herinneren eraan dat de BR op dit ogenblik een net van 18 000 km heeft, waarvan 3 700 km of 21 % geëlektrificeerd is; 40 % van het verkeer geschiedt trouwens met elektrische tractie.

In hun publikatie verstreken de BR gegevens over de voordelen van de elektrische tractie ten opzichte van de dieseltractie en onderzoeken zij drie mogelijke elektrificatieprogramma's, namelijk 600, 2 800 of 4 800 km lijnen waarvan de kosten respectievelijk £ 60 m, £ 350 m of £ 520 m zouden bedragen.

De eerste oplossing zou het mogelijk maken de reeds geëlektrificeerde lijnen naar Norwich, Harwich en Cambridge alsmede de lijn van de Westkust naar Liverpool, Manchester, Blackpool en Edinburg uit te breiden. De tweede oplossing heeft betrekking op de elektrificatie van Londen-Newcastle/Bradford, Londen-Bristol/Zuid-Wales en van de lijnen Noord-Oost/Zuid-West. Wanneer het grootste net wordt gekozen, zouden bijna al de interstedelijke lijnen daarin opgenomen zijn, ook de secundaire lijnen waarop middelgrote steden liggen zoals Hereford en Grimsby.

Het aandeel van de elektrische treinkilometers zou van 40 % tot respectievelijk 45 %, 66 % of 79 % stijgen, volgens de gekozen formule.

Er zij aangestipt dat de tractiekosten per mijl, voor Intercity-treinen, op £ 1,82 voor dieseltractie en 80 pence voor elektrische tractie zouden komen. De exploitatie- en onderhoudskosten zijn bij de elektrische tractie trouwens lager. De BR wijzen er dan ook op dat een programma voor de elektrificatie van 240 km lijnen per jaar de kosten zou kunnen verminderen en de dienstverlening verbeteren.

Sir Peter Parker, Voorzitter van de British Rail, is van oordeel dat men, zo het land in het jaar 2000 en ook daarna over een economisch spoorwegnet wil beschikken, nu meteen, rekening houdend met de te verwachten evolutie van de toestand inzake energie, de uitvoering van het elektrificatieprogramma zonder onderbreking moet voortzetten.

Bondsrepubliek Duitsland : Aanleg van een nieuwe lijn.

Het federaal ministerie van vervoer heeft de aanleg goedgekeurd van een nieuw stuk van de spoorlijn tussen Mannheim - Woldhof en Mannheim Hauptbahnhof.

Met een totale lengte van 9,1 km betekent dit dubbelsporig baanvak een belangrijke aanvulling voor de nieuwe lijn Mannheim - Stuttgart. Het is inderdaad noodzakelijk voor de verbetering van het voorstedelijk vervoer in de streek van Mannheim om de reisduur te verminderen en een scheiding door te voeren tussen het reizigers- en goederenvervoer.

De kosten voor de aanleg van het baanvak en de modernisering van station Mannheim - Hauptbahnhof mogen niet meer dan 218 miljoen DM bedragen.

Indien de werken voor de aanleg dit jaar beginnen zoals voorzien, zal het nieuwe baanvak in 1983 voltooid zijn.

Werken aan de Direttissima.

De Direttissima zoals de vernieuwde spoorverbinding tussen Rome en Firenze wordt genoemd, is het eerste projekt van een breed opgezet programma van de Italiaanse spoorwegen. Deze belangrijke spoorverbinding die deel uitmaakt van de grote noord-zuidas van Milaan naar Reggio di Calabria, werd op vier sporen gebracht en zal snelheden tot 250 km/u toelaten. De werken aan de Direttissima vorderen volgens de planning. In 1979 wordt de tunnel van Orte geopend die de voltooiing van het baanvak Citta della Pieve-Settebagni (119,5 km) mogelijk maakt; in 1980-1981 wordt de dienst op de baanvakken Citta-della-Pieve - Arezzo en Figline - Rovezzano open gesteld en in 1982-1983 op het baanvak Arezzo-Figline.

De "Lamco".

Het spoorwegnet van Lamco in Liberia, West-Afrika, is met zijn 267 km spoorlijnen weinig uitgebreid, maar heeft als gespecialiseerd net, belangrijke verwezenlijkingen op zijn aktief, in 't bijzonder voor het vervoer per spoor van ijzererts tussen de berg Nimba en de haven van Buchanan.

Dit net wordt sinds 1963 geëxploiteerd en vanaf dat jaar vervoerde het meer dan 250 miljoen ton ruw ijzererts evenals lokale produkten, boomschors, caoutchouc, enz. Een gewone delfstoffentrein bestaat uit 90 speciale wagens, getrokken door 3 diesel-elektrische lokomotieven met elk 1800 PK. Twaalf miljoen ton ijzererts zijn elk jaar vervoerd door deze treinen van 12 000 ton.

Als gevolg van het golvend terrein en de zones met een grote regenneerslag die hij doorkruist, wordt het net gekonfronteerd met vele technische problemen nl. wat betreft de slijtage van de spoorstaven, de wielen, het spoor en de dwarsliggers.

Al deze problemen konden opgelost worden en de recente installatie van de automatische besturing voor de stilstand van de treinen (ATC) heeft de opbrengst en de veiligheid van de lijn verbeterd.

LAMCO is in 1973 lid geworden van de U.I.C. (Internationale spoorwegunie).

Nieuws uit Israël.

Groen licht werd gegeven aan de Israëlische Spoorwegen om het gedetailleerde project van de uitbreiding van het net op punt te stellen, waardoor de Negev doorkruist wordt tot de haven van Eilat aan de Rode Zee.

De voorziene 240 km lijnen zullen ongeveer 109 miljoen dollar kosten. De lijn zou in 1983 moeten voltooid zijn. Men overweegt eveneens een vertakking van 36 km van Hatzera naar Sodoma aan de Dode Zee aan te leggen teneinde de overlading te voorkomen tussen baan en spoor van het uit deze streek afkomstige salpeter.

USA : Amtrak en de toekomst.

In 1971 werd in de USA de National Railroad Passenger Corporation, beter bekend onder de naam AMTRAK, opgericht. Doel van de nieuwe vereniging was de organisatie van het reizigersverkeer per spoor met uitzondering van het voorstadsverkeer. Sinds de oprichting van AMTRAK ging het reizigersverkeer bestendig omhoog.

Het aantal door reizigers gemaakte reizen steeg van 13,7 miljoen in 1972 tot 19,2 miljoen in 1977, wat een verhoging betekent van 40 %.

Bovendien trok Amtrak een belangrijk aantal luchtreizigers aan door zijn diensten op de noord-oostas tussen Boston en Washington. Die evolutie toont aan dat een aantal zakenlieden bereid zijn de trein te gebruiken indien de prestaties en de uurregelingen waardevol zijn.

Tussen New-York en Washington b.v. steeg het aandeel van het spoorwegverkeer van 25 % naar 41 % terwijl dat van het luchtvaartverkeer tijdens de periode 1969-1976 daalde van 75 % naar 59 %. Tussen New-York en Boston stelde men een zelfde evolutie vast. Op die twee zeer belangrijke verbindingen noteerde men ten andere een daling van het totale spoor- + luchtverkeer. Rekening houdend echter met de hierboven aangehaalde gegevens kende het spoorwegverkeer een sterke stijging voor wat het aantal reizigers betreft terwijl het luchtverkeer, niettegenstaande de Shuttle-dienst, een daling met ongeveer een derde noteerde.

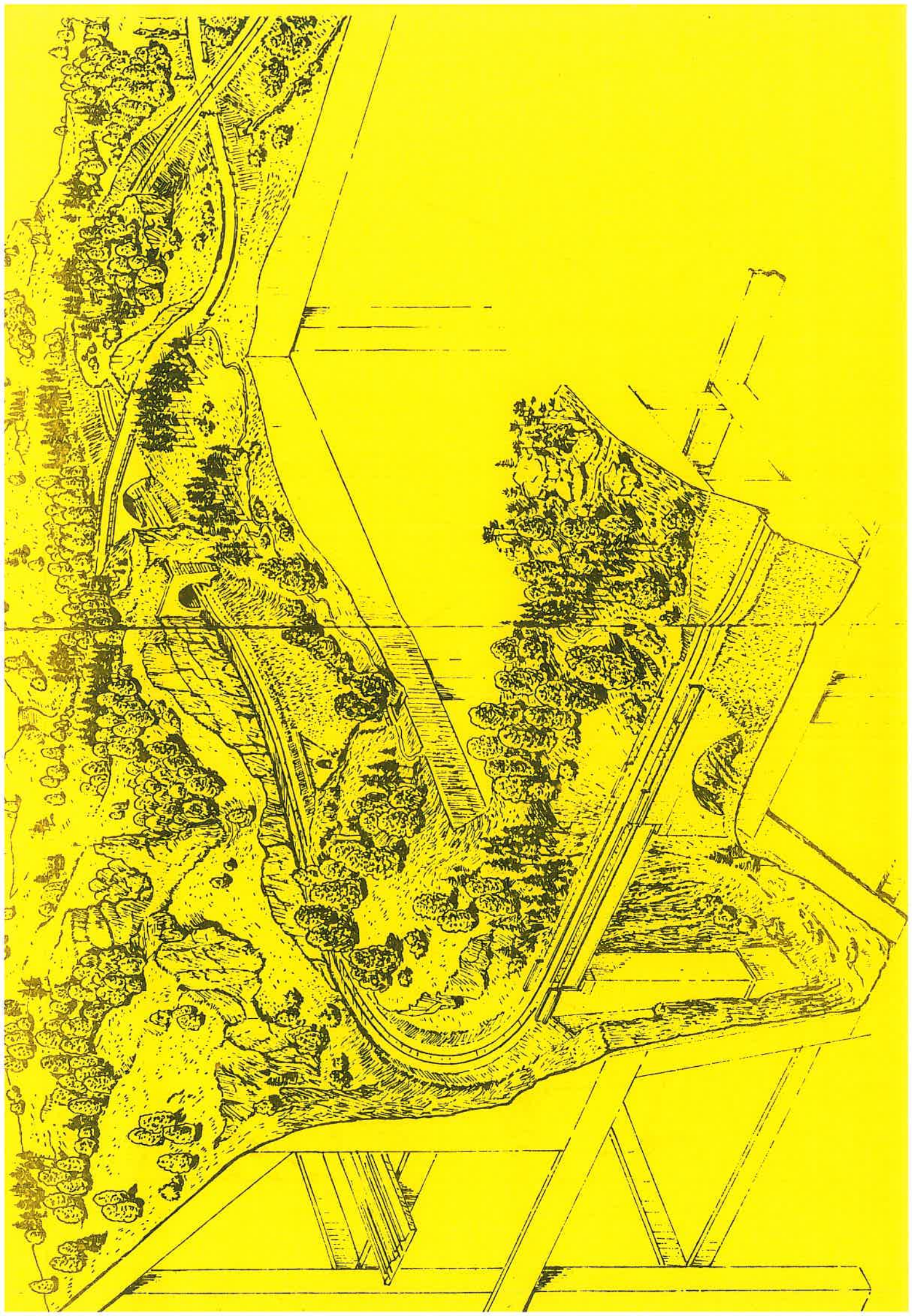
Een door DOT gemaakte opiniepeiling liet bovendien uitschijnen dat 53 % van de Amerikanen gunstig staan tegenover het toekennen van staatssubsidies van AMTRAK waarvan de huidige subsidie 600 miljoen dollar per jaar bedraagt.

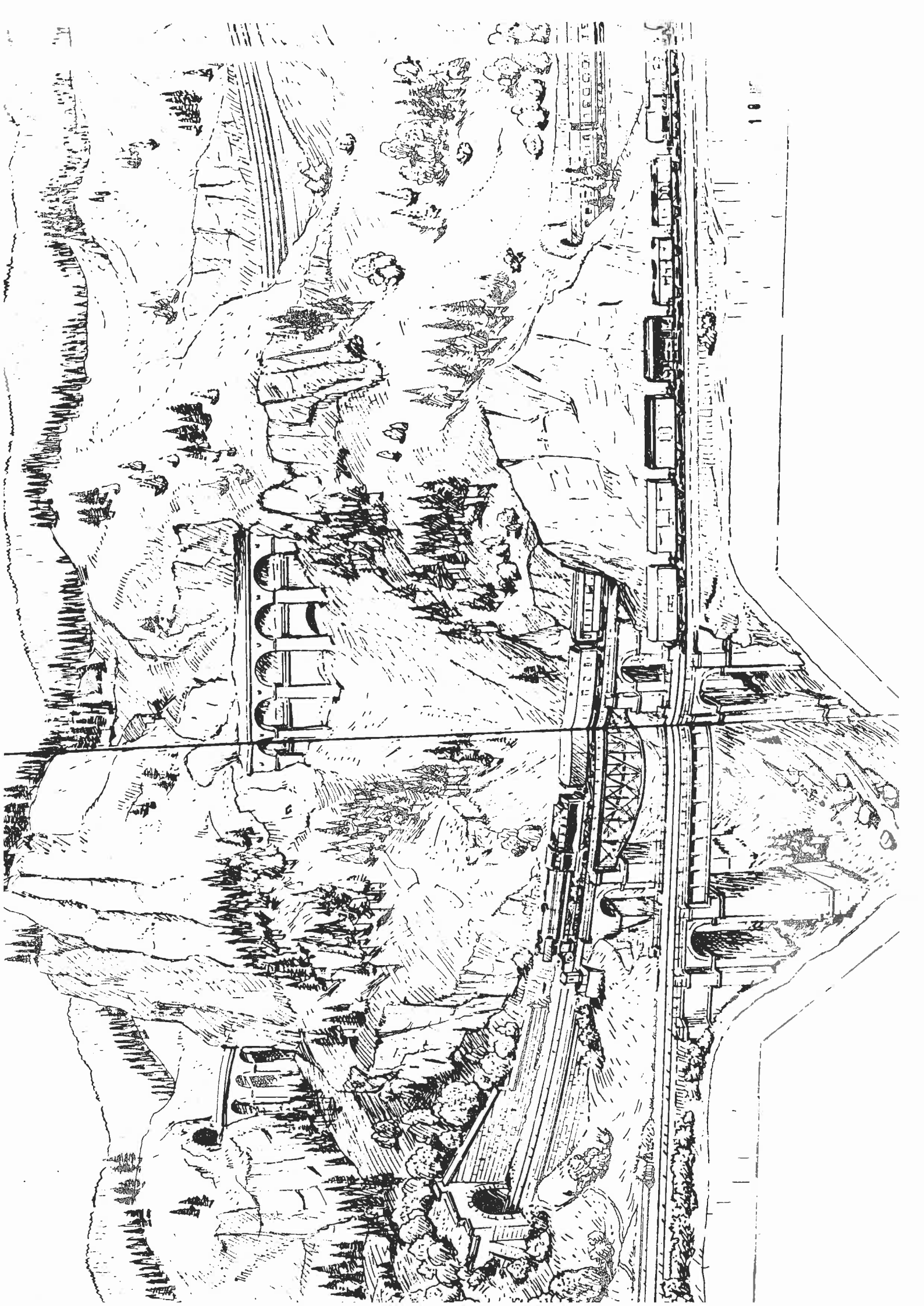
Niettegenstaande die positieve aspecten stelt DOT toch voor het spoorwegnet van AMTRAK met een derde te verminderen. De 27000 mijlen (43500 km) bestaande spoorlijnen zouden dan tot 18900 mijlen (30500 km) herleid worden en het aantal treinen waarvan de enkele reisweg méér dan 1000 mijl (1609 km) bedraagt zou van 28 tot 18 verminderen.

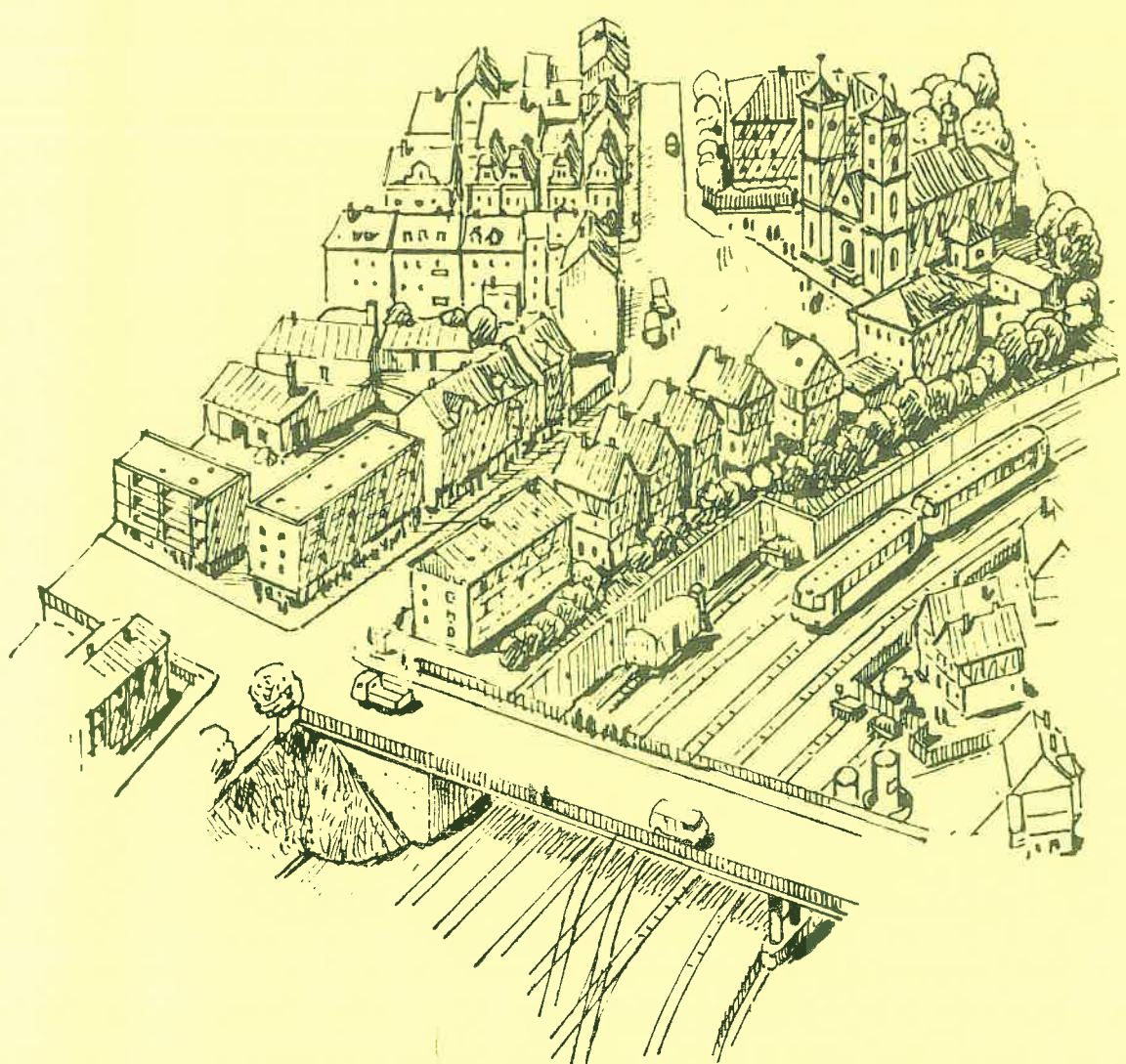
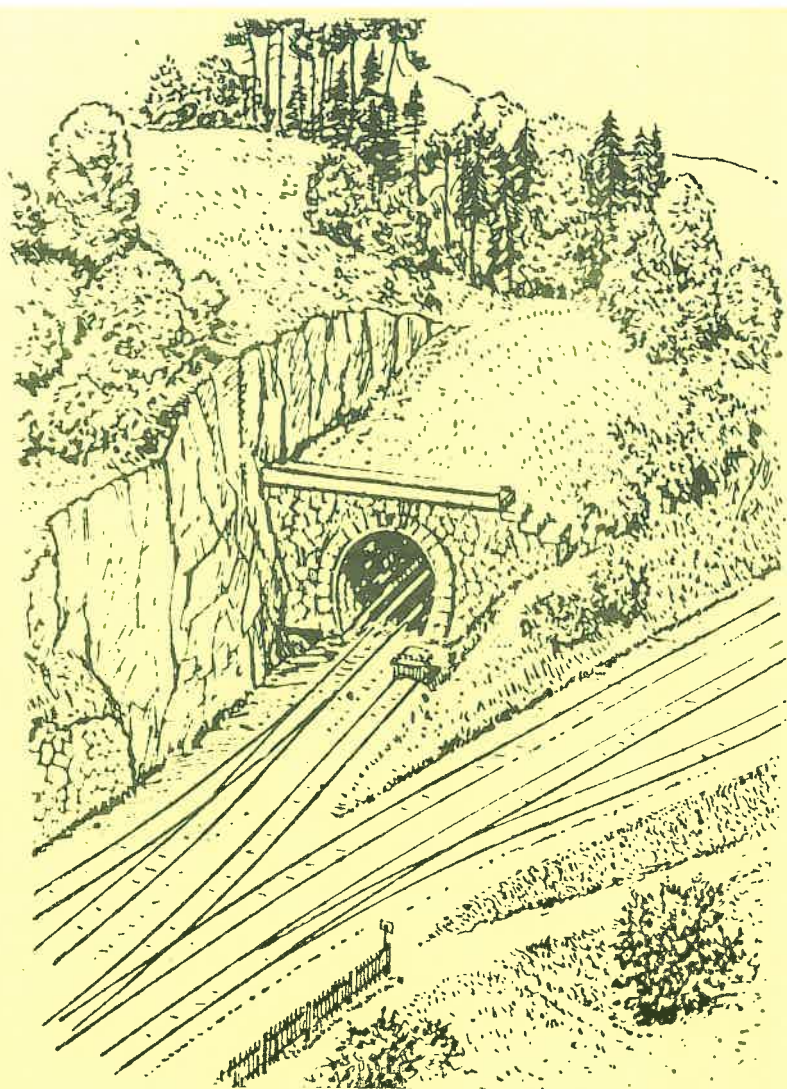
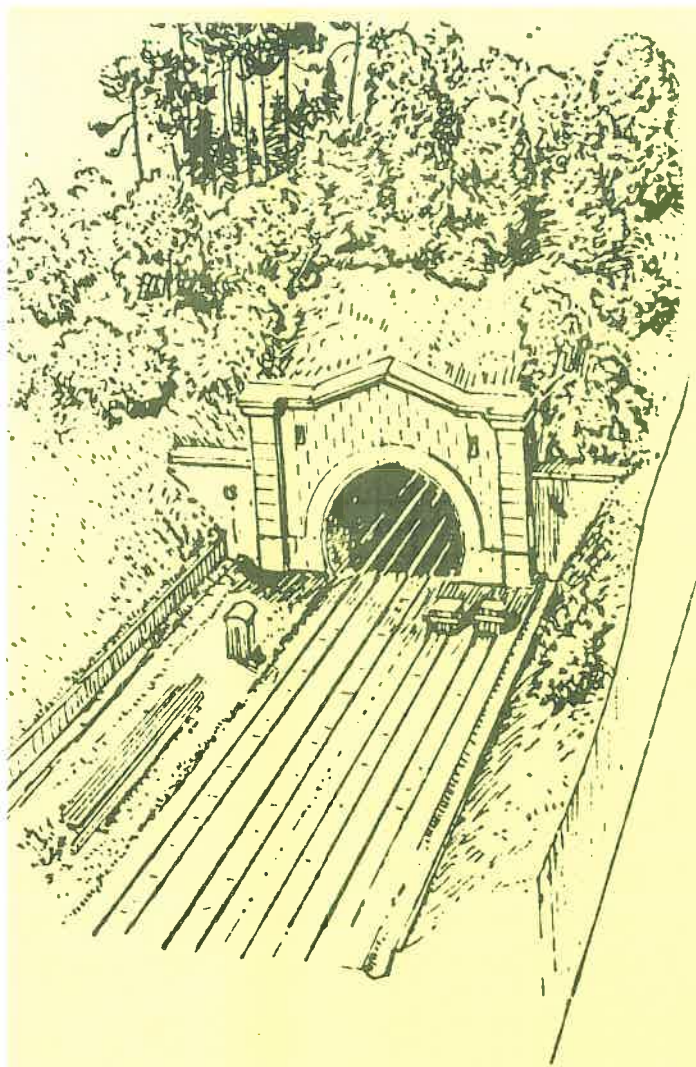
Deze beperkingen in de dienst en enige andere maatregelen zouden de Amerikaanse regering toelaten het deficiet van AMTRAK vanaf het eerste jaar van 665 miljoen dollar te verminderen tot 547 miljoen dollar.

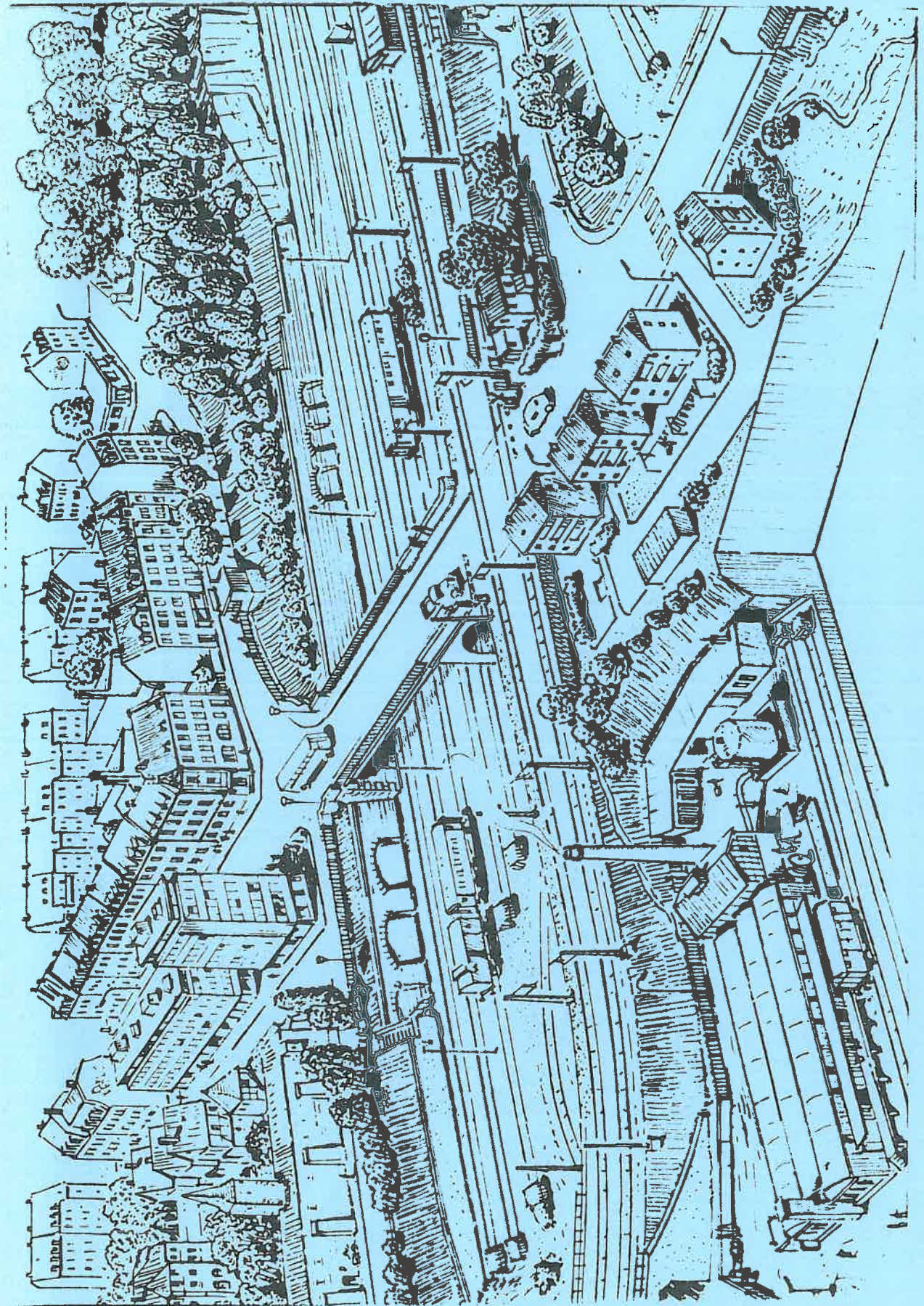
Indien deze voorstellen aanvaard worden zullen ze slechts een weerslag hebben vanaf 1980.

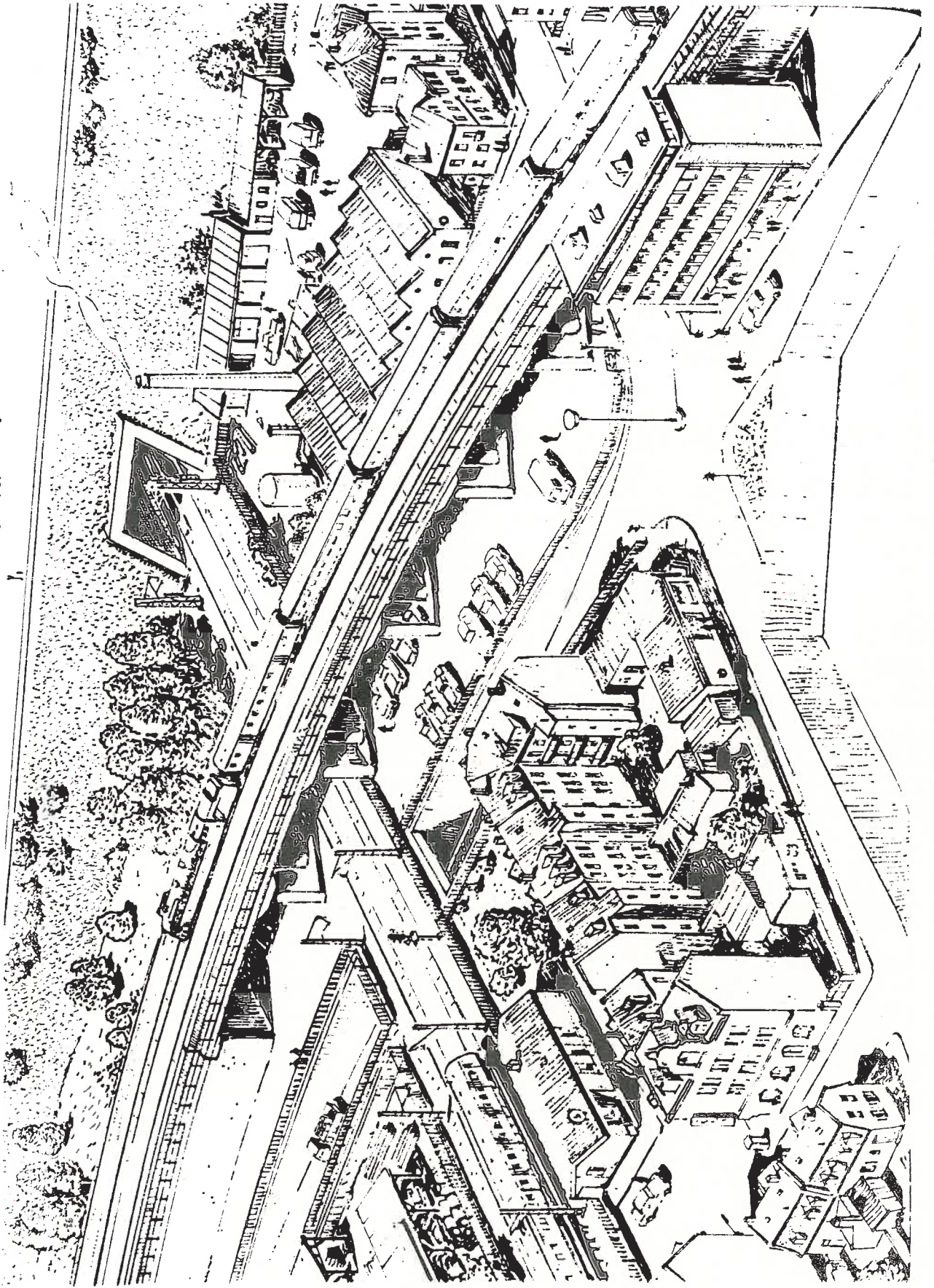
Voor het ogenblik worden de elektrificatiewerken aan de noord-oostas voortgezet en de laatste van de 492 bestelde AMFLEET-rijtuigen werden in dienst genomen.

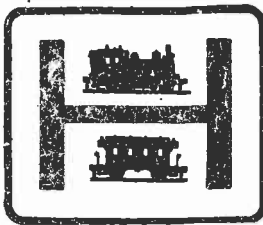








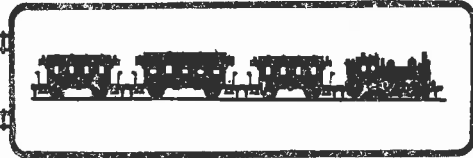




MODELLBAHNHAUS AM MARKT

D-51AACHEN MARKT 2-12 RUF 0241/339 21

M. HÜNERBEIN OHG



Cher ami modéliste!

Vous trouverez sur la liste ci-jointe nos propres modèles et les transformations réalisées par nos soins. Nous souhaitons élargir notre offre grâce à des modèles de haute qualité. La particularité réside dans l'existence de modèles belges. Nous pouvons également fournir, en notre magasin, les réalisations de toutes les firmes de modélisme connues.

Par suite de la multiplicité de nos réalisations et de l'ampleur du travail requis, des délais de livraison sont inévitables. Nous sommes néanmoins toujours disposés à les réduire dans la limite du possible. Vous trouverez à la suite de cette liste nos conditions de livraison et de paiement, ainsi que les heures d'ouverture de notre magasin. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de nos offres!



Geachte Modelspoorbouwer!

Met bijliggende lijst ontvangt U een overzicht van door ons aangeboden ombouw en eigenbouw constructies.

Wij streven ernaar om deze aanbiedingen door kwaliteits modellen steeds meer uit te breiden en wij denken hier in het bijzonder aan Belgische modellen.

Natuurlijk kunnen wij U ook alle andere bekende modelspoorbaan merken meest uit voorraad leveren, echter door de veelvuldigheid van ons sortiment en de vele werkzaamheden hieraan verbonden, moeten levertijden helaas niet worden uitgesloten doch wij verzekeren U dat wij deze zo gering mogelijk zullen houden.

De leverings en betalings voorwaarden zomede de openingstijden van onze zaak gelieve U onderstaand aan te treffen.

Wij hopen dat U veel vreugde en genot zult beleven bij het doornemen van onze lijst met aanbiedingen.

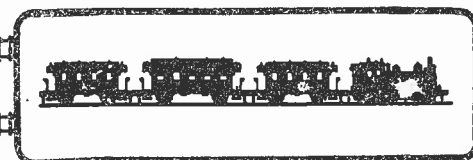
Sehr geehrter Modellbahner!

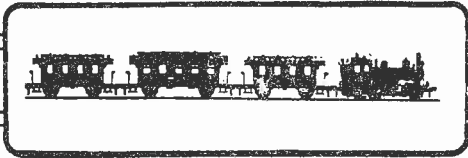
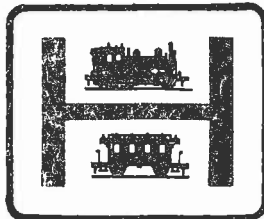
Mit der beiliegenden Liste erhalten Sie einen Überblick über die von uns angebotenen Umbauten und Eigenkonstruktionen.

Wir sind bestrebt, dieses Angebot laufend durch qualitativ hochwertige Modelle zu erweitern. Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt hier belgischen Modellen. Natürlich führen wir auch alle bekannten Modellbahnfirmen in unserem Geschäft.

Bei der Vielzahl der von uns angebotenen Modelle und bei dem zum Teil sehr hohen Arbeitsaufwand sind Lieferzeiten leider unvermeidbar. Wir sind jedoch stets bemüht, diese so gering wie möglich zu halten.

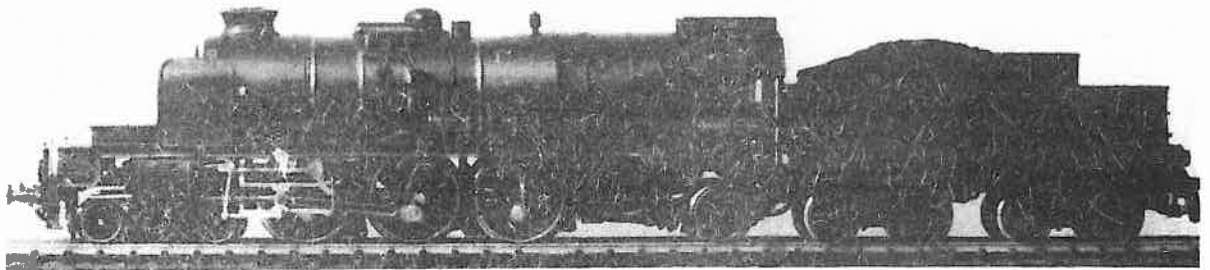
Unsere Lieferungs- und Zahlungsbedingungen, sowie die Öffnungszeiten unseres Geschäftes, finden Sie am Schluß dieser Listen. Bei der Durchsicht unseres Angebotes wünschen wir Ihnen viel Freude.





MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT 2-12 RUF 0241/339 21

M. HÜNERBEIN OHG



SNCB - NMBS

Typ 10, Belgisch, H0,
Gehäuse aus Messing, handgefertigt,
für MÄRKLIN und 2L-Gleichstrom
Nr. 100 M für MÄRKLIN
Nr. 100 für 2L-Gleichstrom

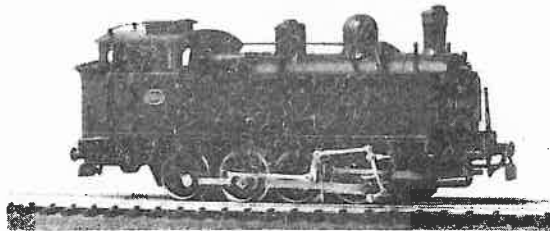


SNCB - NMBS

Typ 10 Belge, H0, Chassis en Laiton,
fait a la main, sur chassis MÄRKLIN,
pour système MÄRKLIN et continu.
No. 100 Système continu
No. 100 M Système MÄRKLIN

SNCB - NMBS

Typ 10, Belg., H0,
Karrosserie in messing uitvoering,
Handwerk, op MÄRKLIN chassis,
Voor MÄRKLIN en Gelijkstroom
No. 100 voor gelijkstroom
No. 100 M voor MÄRKLIN



SNCB - NMBS

Typ 53, Belgisch, H0,
Gehäuse aus Messing, handgefertigt,
für MÄRKLIN und 2L-Gleichstrom

Nr. 101 für 2-L Gleichstrom
Nr. 101 M für MÄRKLIN
Nr. 101 K Gehäusebausatz o. Chassis



SNCB - NMBS

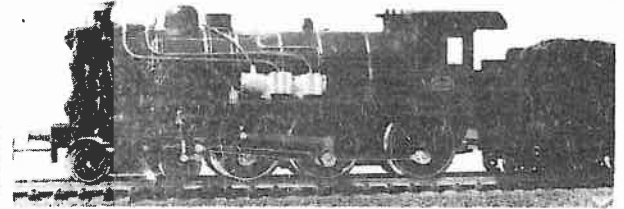
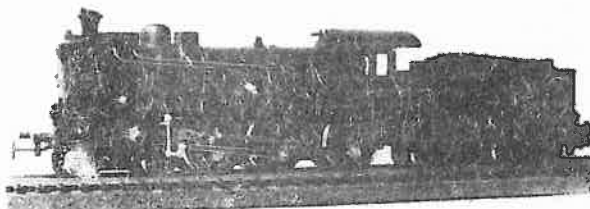
Typ 53 Belge, H0, Chassis en Laiton,
fait a la main, sur chassis MÄRKLIN,
pour système MÄRKLIN et continu.

No. 101 Système continu
No. 101 M Système MÄRKLIN
No. 101 K Kit pour la chaise sans chassis

SNCB - NMBS

Typ 53, Belg., H0,
Karrosserie in messing uitvoering,
Handwerk, op MÄRKLIN chassis,
Voor MÄRKLIN en Gelijkstroom

No. 101 voor gelijkstroom
No. 101 M voor MÄRKLIN
No. 101 K Kit voor karrosserie sonder chassis



Zurüstsatz für MÄRKLIN Typ 64
enthält Vorwärmer, Speisepumpe,
Kaminaufsatz, Leitungen u. Farbe.
Dieses Modell können wir auch als
Fertigmodell liefern

Nr. 102 Zurüstsatz
Nr. 102 FG Fertigmodell
2 L Gleichstrom
Nr. 102 FM Fertigmodell
für MÄRKLIN
Nr. 102 N Zurüstsatz für Spur N

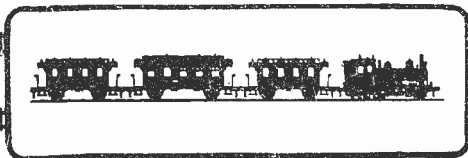
Accessoires Belge pour type 64
MÄRKLIN, le contenu du sachet
comprend le rechauffeur, la pompe
d'alimentation, cheminee belge,
tuyautries et couleur originale. Nous
pouvons livrer, ce modèle aussi
completement terminé.

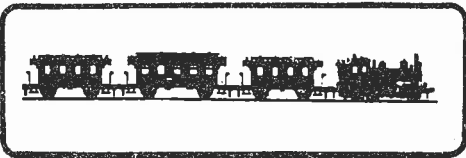
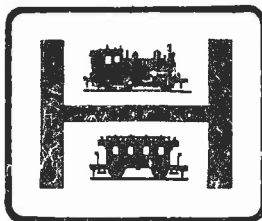
No. 102 Sachet avec les
accessoires
No. 102 FG Modèle terminé pour
continu
No. 102 FM Modèle terminé pour
MÄRKLIN
No. 102 N Sachet avec les accessoires
pour echelle N

Aanvullingsset voor MÄRKLIN Type 64
belg, behelst vorverwarmer, water-
pomp, schoorsteen-verhoging, toe-
derleidingen en verf.

Dit model is ook als klaarmodel
leverbaar.

No. 102 Aanvullingsset
No. 102 FG Klaarmodel voor
gelijkstroom;
No. 102 FM Klaarmodel voor
MÄRKLIN
No. 102 N Aanvullingsset
voor spoor N





MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT 2-12 RUF 0241/339 21

M. HÜNERBEIN OHG



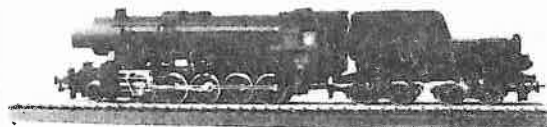
Typ 7, belgisch - Type 7, belge - Type 7, belg.
PROJEKT 1979



Typ 25 belgisch, H0, schwarz-grün, für MÄRKLIN und 2L-Gleichstrom, Vorwärmer und Glocke entfernt, Fenster geschlossen, gebaut aus Fleischmann BR 51.
Nr. 104 für 2L-Gleichstrom
Nr. 104 M für MÄRKLIN

Type 25 belge, H0, noire et vert, pour MÄRKLIN et continu, rechauffeur et cloche enlevée, fenêtre fermée, sur base du type BR 51 Fleischmann
No. 104 pour continu
No. 104 M pour MÄRKLIN

Type 25 belg., H0, zwart-groen, voor MÄRKLIN wisselstroom, als mede gelijkstroom, voorverwarmer en klok verwijderd, gesloten ramen, gebouwd uit Fleischmann BR 51
No. 104 voor gelijkstroom
No. 104 M voor MÄRKLIN



Typ 26 belgisch, H0, schwarz-grün, für 2L-Gleichstrom, gebaut aus Kleinbahn D 52
Nr. 105 für 2L-Gleichstrom

Type 26 belge, H0, noire et vert, pour continu, sur base du type D52 Kleinbahn
No. 105 pour continu

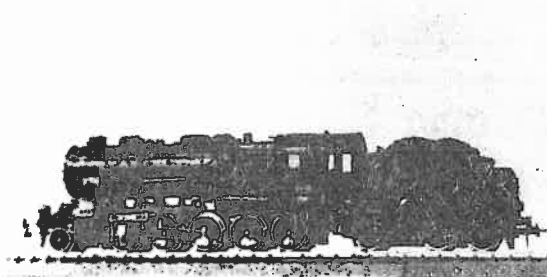
Type 26, belg., H0, zwart-groen, voor gelijkstroom, gebouwd uit Kleinbahn D52
No. 105 voor gelijkstroom



Typ 27 belgisch, H0, schwarz, für 2L-Gleichstrom, gebaut aus Piko BR 52
Nr. 106 für 2L-Gleichstrom

Type 27 belge, H0, noire, pour continu, sur base du type BR 52 Piko
No. 106 pour continu

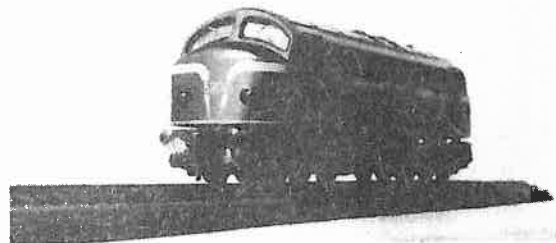
Type 27, belg., H0, zwart, voor gelijkstroom, gebouwd uit Piko BR 52
No. 106 voor gelijkstroom



Typ 81 belgisch, H0, schwarz, für 2L-Gleichstrom, gebaut aus Pögg 1500
Nr. 107 für 2L-Gleichstrom

Type 81, belge, H0, noire, pour continu, sur base du type 1500 Pögg
No. 107 pour continu

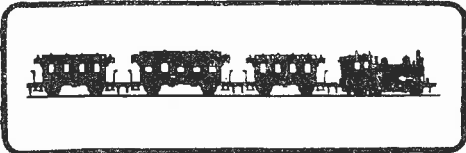
Type 81, belg., H0, zwart, voor gelijkstroom, gebouwd uit Pögg 1500
No. 107 voor gelijkstroom

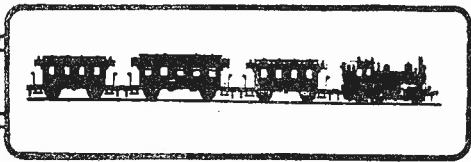
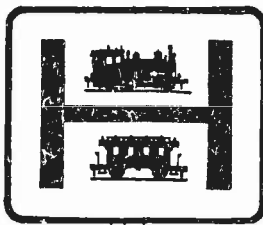


Co'Co' Typ 5202, belgisch, mit 2 Fronlampen, gebaut aus Fleischmann-Lok
Nr. 108 für 2-L-Gleichstrom

Type Co'Co' 5202, belge, avec 2 phares, sur base du loco Fleischmann.
No. 108 pour continu

Co'Co' type 5202, belg., met 2 koplampen, gebouwd uit Fleischmann lok
No. 108 met 2 koplampen





MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT 2-12 RUF 0241/339 21

M. HÜNERBEIN OHG



Speisepumpe belgisch
Pompe d'alimentation belg.
Waterpomp belg.

No. 1



Kaminaufsatz belgisch
Cheminée belge
Schoorsteen belg.

No. 4



Dampfdom
Dome de Prise de Vapeur
Dampdom

No. 7



Vorwärmer lang belgisch
Rechauffeur belge long
Vorverwarmer lang

No. 2



Kamin belgisch
Cheminée belge
Schoorsteen belg.

No. 5



Dampfdom
Dome de prise de vapeur
Dampdom

No. 8



Vorwärmer kurz belgisch
Rechauffeur belge court
Vorverwarmer kort

No. 3



Kamin belgisch
Cheminée belge
Schoorsteen belg.

No. 6



Dampfdom
Dome de prise de Vapeur
Dampdom

No. 9

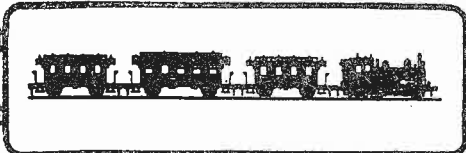
0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
Ⓟ Ⓟ Ⓟ Ⓟ Ⓟ	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
Ⓟ Ⓟ Ⓟ Ⓟ Ⓟ	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
○ ○ ○ ○ ○	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
○ ○ ○ ○ ○	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
□ □ □ □ □	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
□ □ □ □ □	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
□ □ □ □ □	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	
□ □ □ □ □	0 0 0 1 . 2 3 4 5 6 7 8 9	

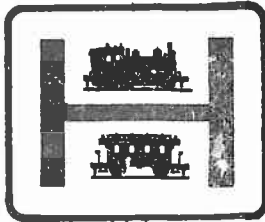
BELGISCHER BESCHRIFTUNGSSATZ,
Aufreibebuchstaben. Einzeln lieferbar gegen
Vorkasse plus Briefporto. Nr. 10

BELGISCHE BESCHRIFTINGSET,
opdrukletters, appart leverbaar tegen voor-
betaling & briefporto. No. 10

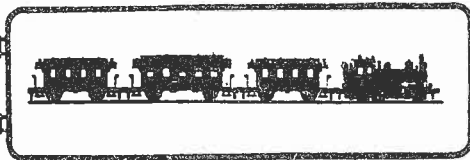
NUMEROTATION BELGE,
Système LETRASET. Livrable seulement sur
payement par mandat international. No. 10

M. Hünerbein, Markt 2-12, D-5100 Aachen (südlich am Hauptbahnhof), à 50m de l'Hôtel de Ville





MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT2-12 RUF 0241/339 21



M. HÜNERBEIN OHG

AUFSTELLUNG ÜBER DIE AUS UNSEREM SORTIMENT AUSGESCHIEDENEN LOKMODELLE, DIE GEGENWÄRTIG NOCH ALS FERTIGMODELL ERHÄLTlich SIND.

LISTE DES MODÈLES MÄRKLIN , N'EXISTANT PLUS EN CATALOGUE, ENCORE DISPONIBLE.

OVERZICHT VAN UITGEVALLEN LOKOMOTIEF MODELLEN, DIE NOG ALS KANT EN KLAARMODELL DOOR ONS LEVERBAAR ZIJN.

LIEFERBAR NUR SOLANGE VORRAT REICHT:
LIVRABLE AUSSI LONGTEMPS QUE LES MODÈLES SONT DISPONIBLES:
LEVERBAAR ZOLANG DE VOORRAAD STRECKT:

WECHSELSTROM
ALTERNATIF
WISSELSTROOM

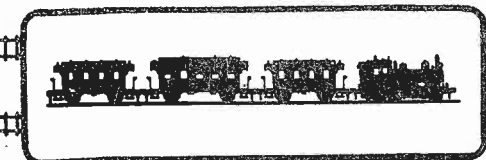
BESTELL-NR.

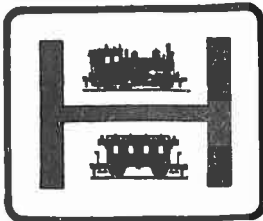
DM

LOK 3001	E 63	3901	92.50
LOK 3005	BR 23	3905	139.50
LOK 3011	E 44	3911	119.--
LOK 3014	RE 4/4	3914	144.50
LOK 3023	E 18, BLAU	3923	139.50
LOK 3024	E 18, GRÜN	3924	139.50
LOK 3046	SNCF-LOK	3946	179.50
LOK 3047	BR 44	3947	179.50
LOK 3048	BR 01	3948	169.50
LOK 3073	WARSHIP CLASS DER BR	3973	109.50
LOK 3076	ETA 515	3976	173.50
LOK 3094	BR 03 ¹⁰	3994	119.--

GLEICHSTROM
CONTINU
GELIJKSTROOM

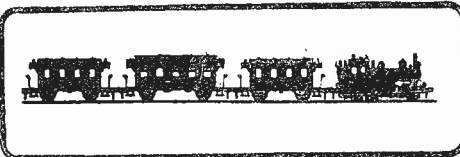
LOK 8346	SNCF-LOK	3846	179.50
LOK 8347	BR 44	3847	179.50
LOK 8350	AE 6/6	3850	149.50
LOK 8373	WARSHIP CLASS DER BR	3873	109.50
LOK 8376	ETA 515	3876	173.50
LOK 8389	BR 03 ¹⁰	3889	119.--
LOK 8394	BR 03 ¹⁰	3894	119.--





MODELLBAHNHAUS AM MARKT

D-51AACHEN MARKT2-12 RUF 0241/339 21



M. HÜNERBEIN OHG

UMBAULISTE NO. 4

LISTE DE MODÈLES TRANSFORMÉS NO. 4 VALABLE A PARTIR DE

OMBOUWLIJST NO. 4

GÜLTIG AB 1.7.1978

1.7.1978

GELDIG V.A. 1.7.1978

(ALLE VORHERIGEN LISTEN SIND DAMIT UNGÜLTIG)
(CETTE LISTE REMPLACE LES LISTES PRÉCÉDENTES)
(BIJDEZE ZIJN ALLE VORIGE LIJSTEN VERVALLEN)

MÄRKLINLOKS FÜR 2-LEITER-GLEICHSTROM
LOCOMOTIVES MÄRKLIN POUR SYSTÈME CONTINU 2-RAILS
MÄRKLIN-LOKOMOTIEVEN VOOR GELIJKSTROOM

PTO	3016	DM	98.--	E - ÖBB	3041	DM	144.--
BEIWAGEN	4018	DM	48.--	E - SJ	3043	DM	144.--
E - 41	3034	DM	119.--	E - 111	3042	DM	144.--
E - FS	3035	DM	112.--	NS	1200 3055	DM	162.--
E - 41	3037	DM	117.--	US	3060/62	DM	115.--
E - SNCF	3038	DM	128.--	SNCB	3066	DM	136.--
E - 10	3039	DM	144.--	DSB	3067	DM	136.--
TEE	3071	DM	258.--	BEIWAGEN	4071	DM	42.--
U - 100	3072	DM	122.--	SNCB	64 3086	DM	168.--
BR 74	3095	DM	115.--	BR 23	3005	DM	195.--
E - 04	3049	DM	156.--				

FLEISCHMANNLOKS FÜR MÄRKLIN
LOCOMOTIVES FLEISCHMANN POUR MÄRKLIN
FLEISCHMANN-LOKOMOTIEVEN VOOR MÄRKLIN

BR 55	4145/46	DM	175.--	BR 112	4336	DM	185.50
BR 221	4235	DM	185.--	BR 110 oc/b	4338	DM	185.50
BR 221 oc/b	4236	DM	192.50	E - 32	4369	DM	219.--
SNCF	4280	DM	198.--	TRIEBWAGEN 614	4430	DM	259.--
E - 10	4335	DM	179.--	ZWISCHENWAGEN	4432	DM	32.70

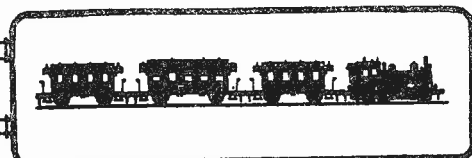
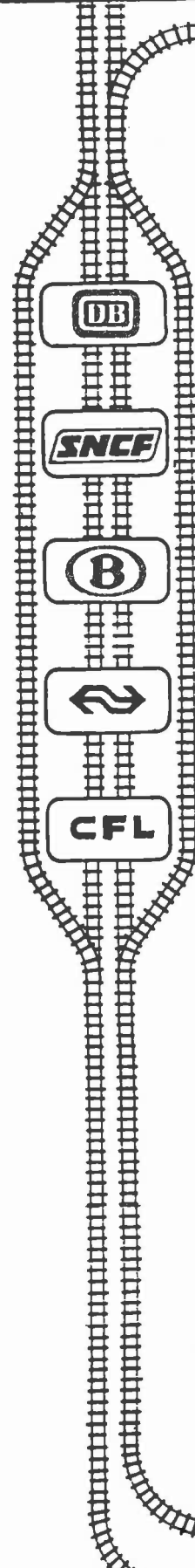
TRIXLOKS FÜR MÄRKLIN
LOCOMOTIVES TRIX POUR MÄRKLIN
TRIX-LOKOMOTIEVEN VOOR MÄRKLIN

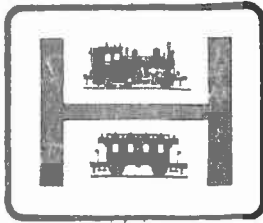
BR 184	2247	DM	215.--	BR 140	2452	DM	209.--	BR 221	2456	DM	195.--
--------	------	----	--------	--------	------	----	--------	--------	------	----	--------

DIE LIEFERZEIT BETRÄGT IM NORMALFALL CA. 4 WOCHEN, SOFERN DAS
JEWEILIGE BASISMODELL VORRÄTIG IST.
LE DELAI NORMAL DE LIVRAISON POUR CES MODÈLES EST DE QUATRE
SEMAINES, SI LE MODÈLE DE BASE EST DE STOCK.
LEVERTIJD CA. 4 WEKEN ZOLANG HET BASISMODEL VOORHANDEN IS.

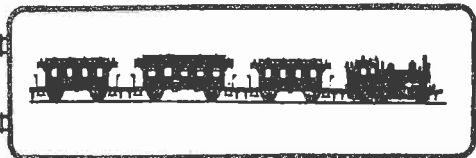
LIEFERBAR SOLANGE VORRAT REICHT
AUSSI LONGTEMPS QUE LE MODÈLE DE BASE EST LIVRABLE
ZO LANG DE VOORRAAD STRECKT

WEITERE UMBAUTEN AUF ANFRAGE
DES MODIFICATIONS D'AUTRES MODÈLES PEUVENT ÊTRE REALISES SUR
COMMANDE SI POSSIBLE
UERDERE OMBOUWMODELLEN OP AANVRAAG





MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT2-12 RUF 0241/339 21

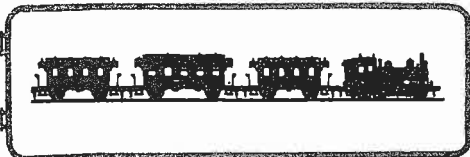


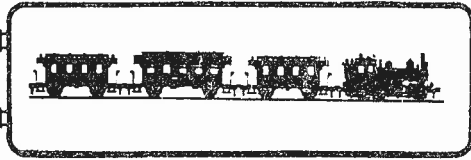
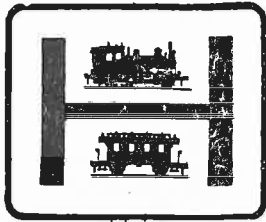
M. HÜNERBEIN OHG

PREISLISTE/LISTE DE PRIX/PRIJSLIJST

Nr. No. No.	Typ Type Type	System Système Systeem	Preis Prix Prijs DM	Anzahlung Acompte Aanbetaling DM	Lieferzeit Delai de livraison Levertijd
100	Type 10	2L=/Continu	920,00	200,00	ca. 5 Monate/mois
100 M	Type 10	MÄRKLIN	970,00	200,00	ca. 5 Monate/mois
101	Type 53	2L=/Continu	445,00	100,00	ca. 5 Monate/mois
101 M	Type 53	MÄRKLIN	445,00	100,00	ca. 5 Monate/mois
102	Zurüstsatz/Accessoires/Anvullingsset Type 64	Echelle H 0	45,00		lieferbar/livable
102 FG	Type 64	2L=/Continu	281,00		ca. 2 Monate/mois
102 FM	Type 64	MÄRKLIN	228,00		ca. 2 Monate/mois
102 N	Zurüstsatz/Accessoires/Anvullingsset	Echelle N	35,00		lieferbar/livable
104	Type 25 schwarz/grün	2L=/Continu	325,00		ca. 2 Monate/mois
104 M	Type 25 schwarz/grün	MÄRKLIN	345,00		ca. 2 Monate/mois
105	Type 26	2L=/Continu	212,00		ca. 2 Monate/mois
106	Type 27	2L=/Continu	239,00		ca. 2 Monate/mois
107	Type 83	2L=/Continu	189,00		ca. 1 Monat/mois
108	Type Co'Co' 5202	2L=/Continu	164,00		ca. 1 Monat/mois
1	Speisepumpe		7,80		lieferbar/livable/ leverbaar
2	Vorwärmer lang		8,80		
3	Vorwärmer kurz		7,80		"
4	Kaminaufsatz		3,80		"
5	Kamin		4,80		"
6	Kamin		4,80		"
7	Dampfdom		4,50		"
8	Dampfdom		7,80		"
9	Dampfdom		4,50		"
10	Beschriftung		9,80		

contre mandat international de
DM 11,— ou Bfrs. 200,— dans un
enveloppe.





MODELLBAHNHAUS AM MARKT

D-51AACHEN MARKT 2-12 RUF 02 41/3 39 21

M. HÜNERBEIN OHG

CONDITIONS DE LIVRAISON ET DE PAIEMENT

Procédure :

La livraison se fait contre remboursement, frais inclus, ou suite au paiement comptant anticipé, frais d'expédition inclus. Pour la commande de plus de DM 200,-, nous fournissons au comptant, les frais d'expédition (port et emballage) étant à notre charge.

Expédition :

L'expédition se fait à charge et sous la responsabilité du client.

Expédition à l'étranger :

L'expédition vers l'étranger se fait après paiement anticipé, frais d'expédition inclus, sans TVA.

Tribunaux :

Le tribunal de commerce compétent est, pour les deux parties, Aachen. Toutes marchandises livrées restent notre propriété jusqu'au paiement complet (Art. 455 BGB).

Réclamations :

Les réclamations sont acceptées dans un délai de 14 jours à dater de la livraison.

Heures d'ouvertures du magasin :

Lundi au vendredi : 9h00 à 13h00 et 14h30 à 18h30.

Le premier samedi du mois : 9h00 à 18h00. Les autres samedis : 9h00 à 14h00.

Jours fériés en R.F.A. :

1er Janvier; Vendredi-Saint; Pâques; 1er Mai; Ascension; Pentecôte; Fête-Dieu; 17 Juin; 1er Novembre; Jour de jeûne; Noël.

LEVERINGS en BETALINGSVOORWAARDEN

Levering :

Deze geschied onder rembours, niet franko of tegen vooruitbetaling inclusief portokosten. Bij opdrachten v.a. DM 200,- leveren wij bij vooruitbetaling franko en brengen geen verpakingskosten in rekening.

Toezending :

geschied op eigen risico en voor het buitenland tegen vooruitbetaling doch zonder omzetbelasting (Btw. 12%).

Reklamaties :

dienen binnen 14 dagen na ontvangst der goederen in ons bezit te zijn.

Alle goederen blijven ons eigendom zolang er niet aan de betalingsvoorwaarden is voldaan. Gerechtstand voor beide partijen is Aken.

Openingstijden :

Maandag tot Vrijdag van 9 uur vm. tot 13.00 uur nm en van 14.30 uur tot 18.30 uur

op de eerste zaterdag van de maand is onze zaak doorlopend geopend van 9 uur vm. tot 18.00 uur nm. Op alle andere zaterdagen van 9 uur vm. tot 14 uur nm.

Verder zijn wij gesloten op onderstaande festdagen in Duitsland :

1 Januari; Goede Vrijdag; 2e Paasdag; 1 Mei; Hemelvaartdag; 2e Pinksterdag; Frohnleichn; 17 Juni; Allerheiliggen; Buss u. Bettag; Kerstmis 25/26 december.

LIEFERUNGS - UND ZAHLUNGSBEDINGUNGEN

Konditionen

Die Lieferung erfolgt per Nachnahme zusätzlich Nachnahmekosten oder gegen Vorkasse zuzüglich Versandkosten. Bei Aufträgen ab DM 200,- liefern wir gegen Vorkasse Porto- und Verpackungsfrei.

Versand

Der Versand erfolgt auf Rechnung und Gefahr des Empfängers.

Versand ins Ausland

Lieferung ins Ausland erfolgen gegen Vorkasse zuzüglich Versandkosten, ohne Mehrwertsteuer.

Erfüllungsort

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist für beide Teile Aachen. Sämtliche gelieferte Waren bleiben bis zur restlosen Bezahlung unser Eigentum (§ 455 BGB).

Mängelrügen

Beanstandungen sind immer innerhalb 14 Tagen nach Erhalt der Lieferung geltend zu machen.

Öffnungszeiten unseres Geschäftes:

Montags bis Freitags 9.00 - 13.00 und 14.30 - 18.30 Uhr

Am ersten Samstag des Monats 9.00 - 18.00 Uhr. An allen anderen Samstagen 9.00 - 14.00 Uhr

