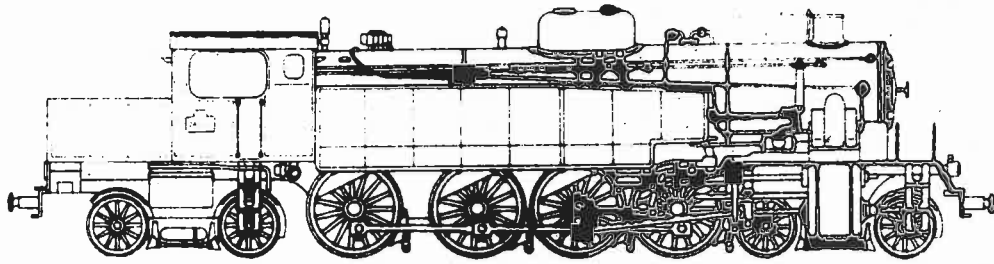


AMSAC

January - 1980



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB
Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

Geacht Lid,

Op onze werkvondten, en daar zijn er reeds heel wat verlopen, krijgen wij een beetje de kwaal van onze noorderburen; is het misschien omdat wij zo dicht wonen : spreken en plannen, vertellen en toelichten, maar waar blijft de aktie ? Die is soms erg zoek.

Of lijden sommigen aan een "IK - KAN - DAT - WAARSCHIJNLIJK - NIET - GOED" syndroom.

Kom steek S.V.PL. de handen uit de mouwen, en offer een paar vrije uurtjes tussendoor op, om eens met daden paraat te staan.

Dit boekje, wordt U gratis geschonken; het wordt niet verspreidt mits betaling, zoals voorkomt in andere zusterclubs, bent U tevreden met drie uitgaven per jaar ?

Zo ja, dan dankt U het

Bestuur
van

A.M.S.A.C. - Gent.

Onze zuster-club "Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique"
20 rue Jardon - 4800 Verviers, viert in de maand oktober
e.k. haar 25 (vijf en twintig) jarig bestaan.

Met deze gelegenheid organiseert de club een tentoonstelling
van 20 tot 28 oktober.

Wij zullen niet nalaten DE oudste club (miniatuurspoorwegclub
wel te verstaan) van harte te feliciteren en hen een bezoek
te brengen. Meer nieuws over deze reis krijgt U ten gepaste
tijd.

Wij heten hartelijk welkom aan een pas opgerichte
Waalse club : n.l. "RAIL MINIATURE LORRAIN" Place du
Centre 35 - 6790 Athus.

Hun vooruitzichten om vier reseaus te bouwen zijn gebas-
seerd op volgende gegevens:

- een reseau Mä H.O., 1.20 m op 3.50 m
- een reseau Fl H.O., 1.20 m op 7,- m
- een reseau H.O. WESTERN, 2.50 m op 3.50 m
- een reseau N, 1.40 m op 3,50 m

- in ontwerp: het station van Schaarbeek
uit de jaren '40

een proefreseau met meetapparatuur

een lokomotief in 5''

Wij wensen aan deze club heel veel voorspoed en geluk
in het verwezen lijken van hun projecten.

Ieder lid weet dat er over onze grenzen meer den één zusterclub bestaat.

Voor de eerste maal hebben wij bericht gekregen uit het noorden van ons buurland Frankrijk.

|| || "France, un nouveau club dans le nord.."

|| || Début jⁿavier, une section de modélisme est née
|| || à l'intérieur de la maison des jeunes de Bailleul.

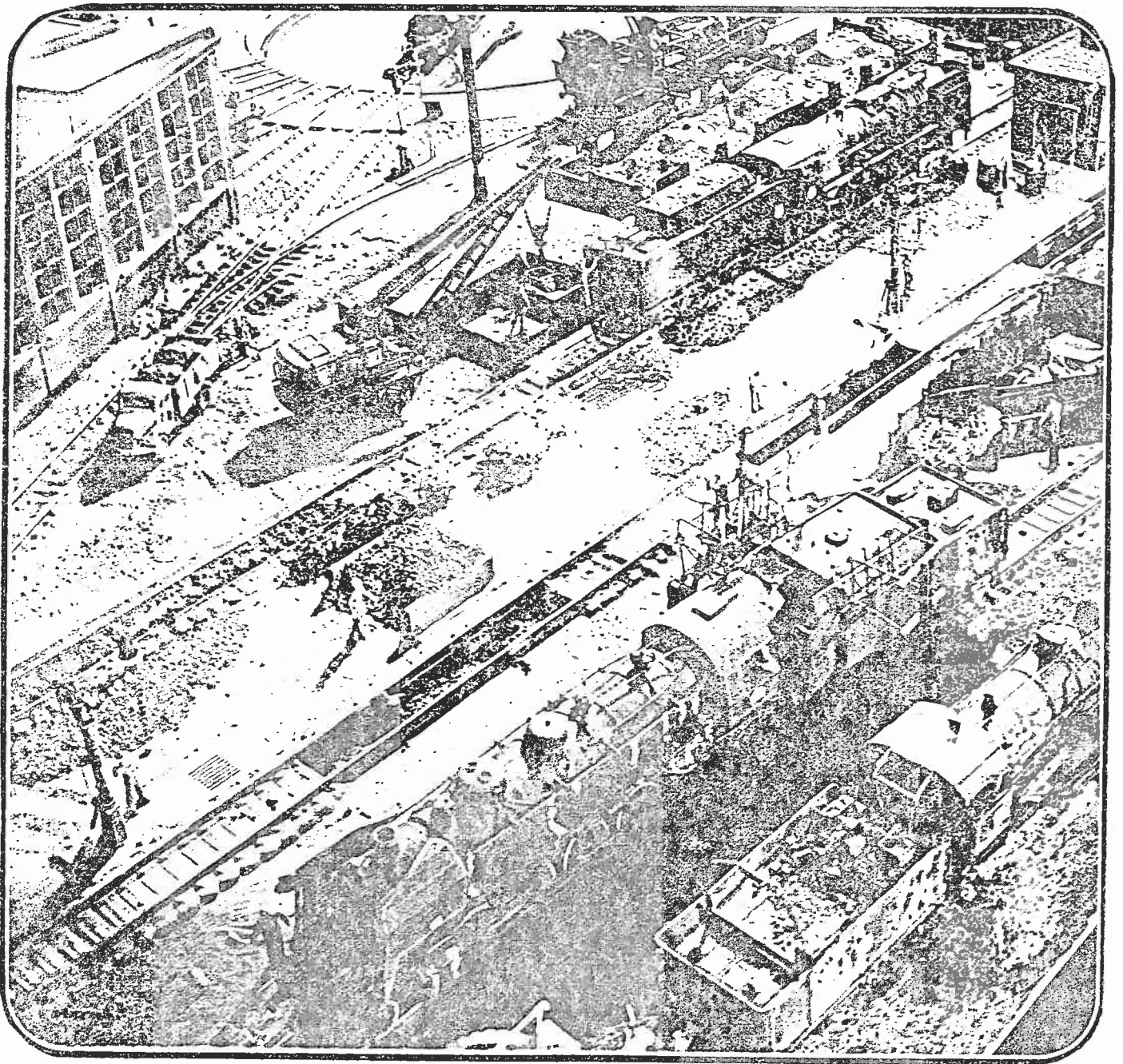
|| || " L'ASSOCIATION BAILLEULOISE DES AMIS DES CHEMINS
|| || DE FER. "

|| || Les différentes activités seront:

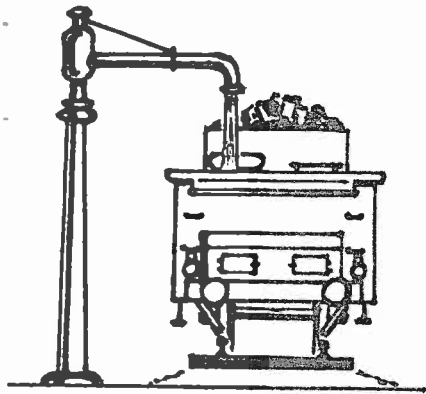
- || || - construction d'un important réseau à l'échelle H0:
|| || ce réseau comprendra une importante gare terminus,
|| || une gare maritime ainsi que la reproduction
|| || exacte de la gare de Bailleul,
- || || - la création d'une bibliothèque, d'un centre de
|| || documentation ferroviaire ainsi d'une section photo,
- || || - l'organisation de sorties à buts ferroviaires,
|| || l'organisation d'expositions,
- || || - les réunions ont lieu tous les samedis à partir
|| || de 14 heures à la des fêtes.

Tot daar het bericht over een zusterclub, welke wij ook van harte welkom heten in de reeds zeer grote familie van spoorwegvrienden.

Voorbeeld van een lokomotievendepot



Onze stomer heeft nu een gekuist en operakelt vuur. De rookkast is gereinigd en zij rijdt een stap verder, waar men de waterzuil vindt. Daar kan de tender gevuld worden. D.w.z., dat men in de omgeving een watertoren moet plaatsen. Deze kan van model en vorm verschillend zijn.



Als er in de omgeving van het depot een berg is, volstaat het op een zekere hoogte, een tank te plaatsen. Men kan de leiding bloot aanbrengen, hoewel dit niet volstrekt nodig is. Ofwel moet men een watertank bouwen.

Wil men het water naat boven brengen, dan gebruikt men een pompje; de rest gaat vanzelf ... het water daalt vanzelf. Het enige wat te doen valt, is de dichtingen van de afsluitkranen in orde brengen.

Er zijn modellen in de handel, welke zeer duur komen te staan, doch het model dat hier voorgesteld wordt, komt bij ons het meeste voor.

Er moeten één of meer zuilen geplaatst worden, welke over de tenders kunnen zwaaien. (deze zijn in de handel te vinden.

De tijd welke het verblijf aan de waterkraan door de lokomotief uitgestippuleerd wordt, kan door een tijdrelais weergegeven worden. Deze tijdschema mag minder zijn dan deze gegeven bij de asput.

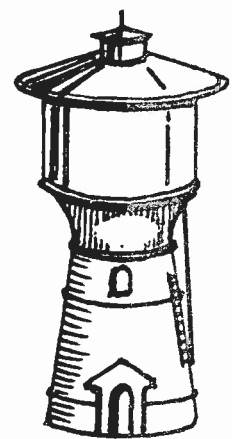
Verder gaat het naar de kolentrechter, hier kunnen wij onze fantasie vrije loop laten gaan. Voor een klein depot volstaat het een kolenhoop te hebben, waar een klein kraantje, een mand kolen op de tender gooit.

Bij grotere depots, waar meerdere stoomlokomotieven kunnen gestald worden, wordt het al een kraan, waar een wagentje wordt aangehaakt dat voorzien is van wielen en op een smalspoor kan lopen. Dit wagentje wordt over de tender gekiept.

Bij een vrij groot depot, krijgen wij liefst een menginstallatie, waar heel goede kolen met twee mindere soorten gemengend worden.

Hier werken kranen en transportbanden samen. Ook staan daar altijd kolentransportwagens ofwel ledig - ofwel al ladend, hetzij met de hand, hetzij met de grijpkraan.

Als voorbeeld op onze reseau, kan men de vultrechter van Vollmer aankopen.

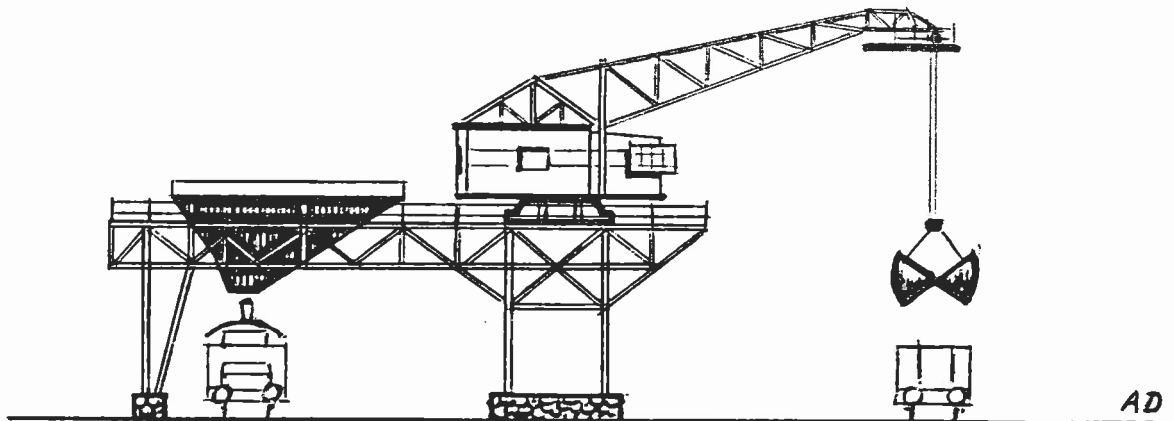
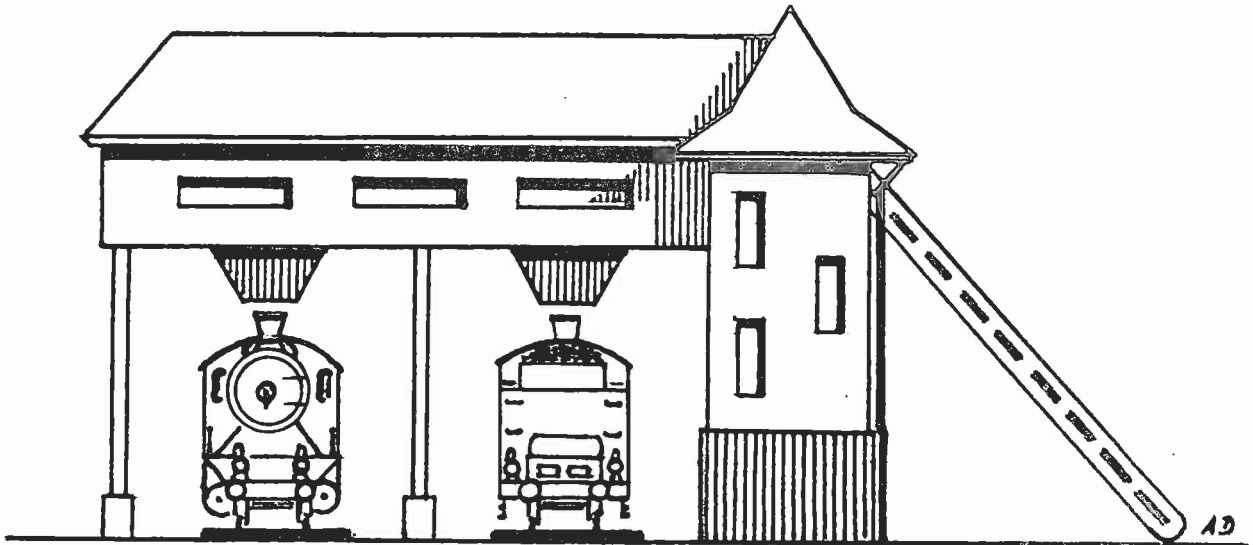


Men kan ook het geheel maken van karton of plastiek. Beginnen wij met de trechter. Met kunstprofielen van Faller, maken wij het geraamte, en wel zo dat de trechter boven het ene spoor en de stortgleuf boven het andere spoor komt te liggen, ofwel de twee trechters.

Hoe de kolen in de trechters terecht komen, kan ons niet deren. Wij plaatsen een gebouw in T - vorm boven alles, plus een schuine wand oplopende gang om een ingebouwde transportband te kriëren. In deze nabijheid moet de vernoemde kolentrein te vinden zijn.

Dat het geheel niet proper mag zijn, kan men zich best inbeelden, want kolen kunnen ook in de porien van onze huid kruipen en blijven.

Zie hier een voorbeeld van een grote kolenbunker.



Met dank voor de aandacht,
en tot een volgend artikel.

Laurent Vanderstuyf.

Lijst met de benaming der T.E.E. en I.C. treinen.

TEE 14 - Cambrinus
TEE 21 - Saphir
TEE 33 - Parsifal
TEE 41 - Molière
IC 26 - Prinz Eugen
IC 106 - Rheinfeil
IC 116 - Schwabenfeil
IC 118 - Rheinblitz
IC 120 - Münchner Kindl
IC 126 - Adler
IC 128 - Hans Sachs
IC 133 - Hanseat
IC 135 - Patrizier
IC 137 - Toller Bomberg
IC 139 - Glückauf
IC 143 - Germania
IC 145 - Porta Westfalica
IC 147 - Dompfeil
IC 166 - Friedrich Schiller
IC 524 - Meistersinger
IC 533 - Patrizier
IC 535 - Theodor Storm
IC 537 - Störtebeker
IC 618 - Heinrich Heine
IC 637 - Gorch Fock

De Intercitytreinen zijn treinen van het Duits binnenverkeer met dezelfde standing als de Trans-Europ-Express.

Zij bevatten slechts 1e klas rijtuigen.

Nagalm over de LENTEBEURS 1979.

Ieder lid is op de hoogte, hoe wij samen de Märklin-reseau opgebouwd hebben tot deelname aan de Lente beurs 1979.

Door de medewerking van het dagblad "DE GENTENAAR" en het vrouwen weekblad "LIBELLE - ROSITA", hebben wij gedurende 9 dagen een groot succes geogst, in het Floraliënpaleis, Citadelpark-Gent.

De heer dos Santos Gonzales, public-relation-man bij het hogervernoemd dagblad, vroeg ons reeds deel te nemen aan de Lentebeurs 1978.

Doch, door onze deelname in het E.G.W.-Centrum met de nog niet uitgebreide reseau (december 1977 tot januari 1978), was het de club onmogelijk op 3 weken tijd een uitbreiding te voorzien. Wij namen dus dit jaar het aanbod aan.

Op de receptie, één dag vóór de verhuis naar de Lentebeurs, kon de club rekenen op een grote aanwezigheid van leden en tevens de heer dos Santos Gonzales te verwelkomen in onze clublokalen.

De public-relation-man, had nooit durven dromen een z'n grote reseau ter beschikking te hebben, en moest dan ook zijn planning wijzigen.

Wij kregen direkt honderd vierkante meter toegewezen en hadden ruimte genoeg om de bezoekers, de werking en opbouw van de miniatuurspoorweg te laten bewonderen.

Mensen wat een volk ...! ... gedurende die 9 bezoekdagen.

Doch laten wij beginnen met de grote receptie en de rondgang door het Stadsbestuur aan de verschillende stands, dus ook aan de ONZE - op de openingsdag.

Een "juweeltje" op de 9^e Lentebeurs van Vlaanderen.

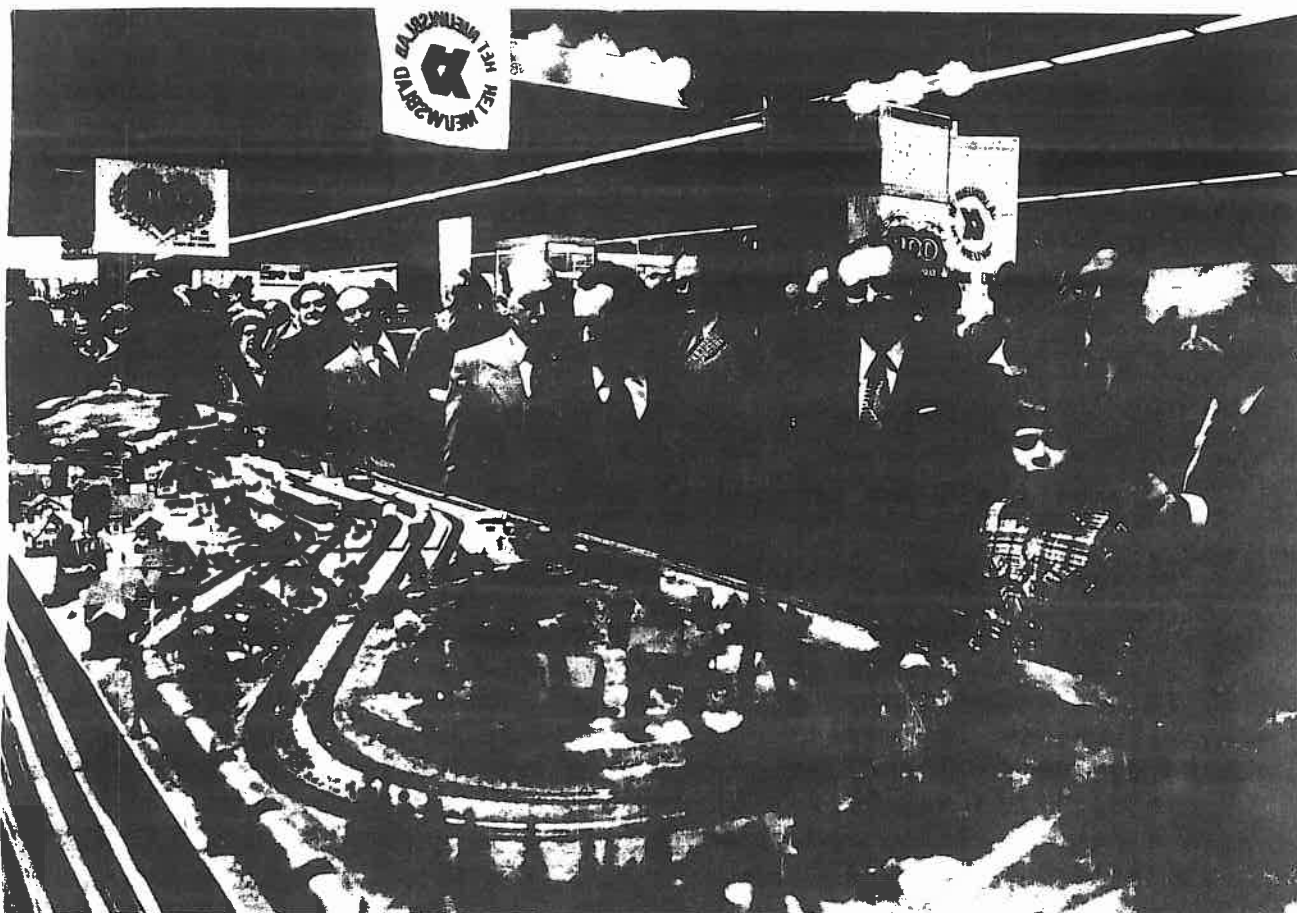
Niet alleen naar de vorm maar ook naar de inhoud kreeg de 9^e Lentebeurs van Vlaanderen een vernieuwd aspect. Het harde commerciële karakter van de autoverkoop was verdwenen.

In aanwezigheid van ontelbaar veel personaliteiten had op zaterdag, 10 maart 1979 om 10u., de officiële opening plaats door de burgemeester Pl. DE PAEPE en van de voorzitter F. MEYVAERT.

De burgemeester Pl. De Paepe en voorzitter F. Meyvaert hadden het in hun openingsrede beiden over de stand van het dagblad "DE GENTENAAR", op de 1^e verdieping van het paleis, over de groei van de ambachtelijke beroepen en de stand A.M.S.A.C. miniatuur spoorwegen als vrijetijds besteding.

In zijn openingstoespraak lichtte voorzitter F. Meyvaert de opdracht van de Lentebeurs toe. In een tijd dat de mens over steeds meer vrije tijd beschikt is het ondermeer de taak van deze tentoonstelling uit te maken hoe de vrije uren oordeelkundig kunnen worden benut door een gezonde hobby, aldus de heer Meyvaert.

Vanwege deze personaliteiten en ook van de meerderheid der aanwezigen, kreeg A.M.S.A.C. felicitaties voor hun initiatief.



Miniatuurtreinen trokken de volle aandacht op de stand verzorgd door DE GENTENAAR - HET NIEUWSBLAD en het weekblad LIBELLE - ROSITA

De dagen eropvolgend, wanneer de bezoekers in grote drommen en kudden toestroomden, kregen wij de één op de andere overrompeling te verwerken. Waar deze bezoekers langzaam voorbijgingen, hielden zij "rust ter plaatse" aan de A.M.S.A.C. - stand.

Onze leden herinneren zich de "OPEN DEUR DAGEN" tijdens de viering met het 50-jarig bestaan van de N.M.B.S.. Op deze 5 dagen, hadden wij het genoeg + 16.000 bezoekers te mogen verwelkomen.

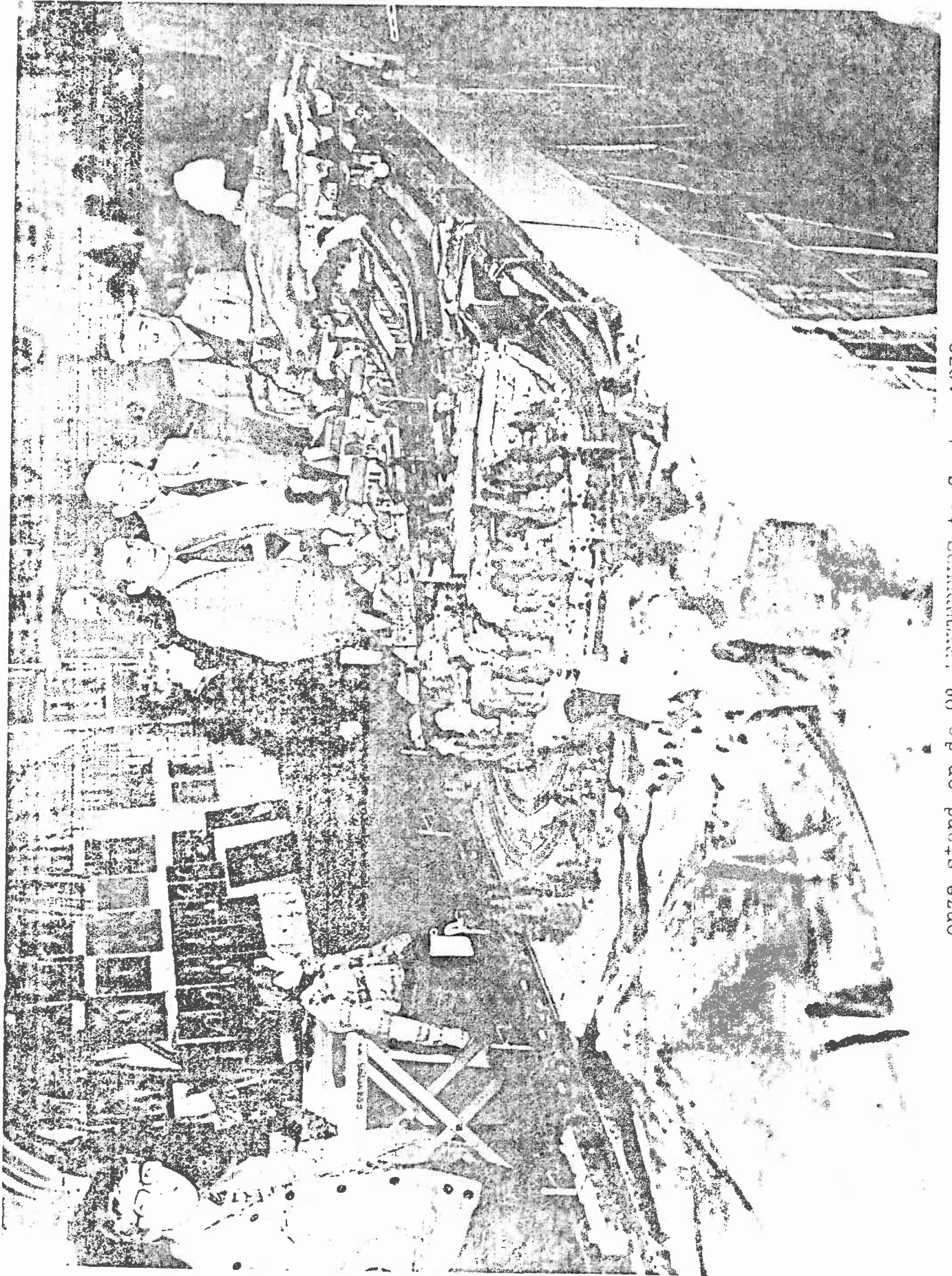
Nu, tijdens de 9 dagen durende Lentebeurs, kregen wij tussen de 70.000 en 85.000 belangstellenden aan onze stand. Mogen wij dan ook van succes spreken?

Wij waren zeer tevreden, veel leden te begroetten, die hun opgebouwd werk kwamen bewonderen.

Er werden nieuwe leden ingeschreven, en onze kas werd goed gespijst door de verkoop van een getekend ontwerp door onze onder-voorzitter, het was een prachtige getekende 29.013.

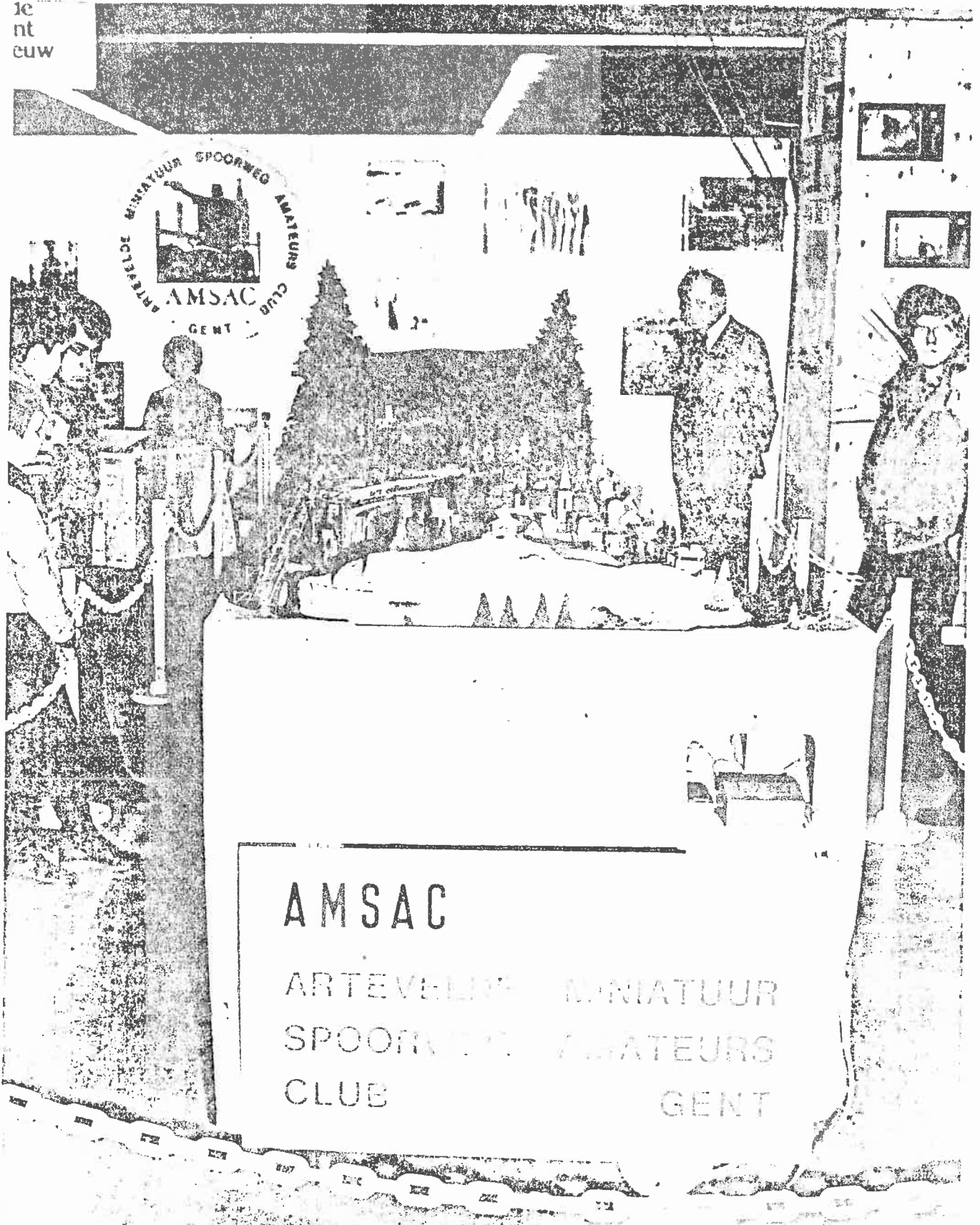
Een woord van dank gaat in het bijzonder aan Mevrouw D'hoolaeye, welke haar kostbare tijd doorbracht in de Lentebeurs, met de verkoop van dit gedrukt ontwerp. Deze dame, samen met de vier bestuursleden, heeft veel, zeer veel dorst geleden, niet bij gebrek aan monney, maar wel door gebrek aan tijd; wij waren zeer tevreden wanneer er een leemte tussen de bezoekers te besp euren viel, en wij de dichtsbijzijnde stand met frisdranken konden opzoeken.

Geachte Leden, de Lentebeurs 1979 was voor AMSAC een groot succes, dit met dank aan de heer dos Santos Gonzales voor de voorbehouden plaats in de Lentebeurs; dank aan onze leden met de opbouw van de reseau; mogen wij U dan ook vragen, nog beter te doen met toekomst voor het jaar 1981; het jaar welke onze club z'n 25-jarig "jong" zijn viert.



onze stand op de 9^e LEENTREURS te Gent - 1979

1e
nt
euw



een algemeen overzicht van onze stand LENTEBEURS - 1979

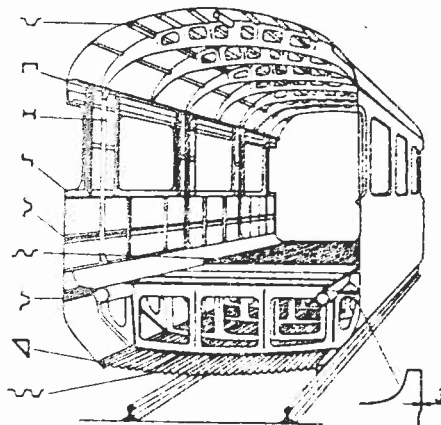
Gebruikte spoorbreedten

Gebräuchliche Spurweiten (in mm, engl. Fuß, procentualer Anteil am Weltseisenbahnnetz)

381 mm	1'-3"	Ausstellungs-, Vergnügungs- u. Gartenbahnen	-
457 mm	1'-6"	Ausstellungs-, Vergnügungs- u. Gartenbahnen	-
500 mm	1'-7 ¹¹ / ₁₆ "	Industriebahnen in Ziegeleien, Steinbrüchen u. Bergwerken	-
508 mm	1'-8"	Ausstellungs-, Vergnügungs- u. Gartenbahnen	-
533 mm	1'-9"	Ausstellungs-, Vergnügungs- u. Gartenbahnen	-
597 mm	1'-11 ⁵ / ₈ "	Kleinbahnen in Algerien, Brasilien, Bulgarien, Chile, DDR, Jugoslawien, Polen, Rumänien, UdSSR, BRD, Bau- u. Feldbahnen in europ. Ländern	0,32
610 mm	2'	Tasmanien, West- u. Südafrika, Indien, Venezuela	0,13
700 mm	2'-3 ⁹ / ₁₆ "	Plantagenbahnen auf Kuba u. Java	-
750 mm	2'-5 ¹ / ₂ "	Argentinien, DDR, Ekuador, Finnland, Indonesien, Norwegen, Paraguay, Peru, Polen, Rumänien, Türkei, UdSSR, VAR, BRD	0,31
760 mm	2'-6"	Afrika, Australien, Brasilien, Bulgarien, Ceylon, Chile, Indien, Japan	0,68
762 mm		Jugoslawien, Kuba, Nord- u. Südkorea, Pakistan, Österreich, Rumänien, ČSSR, Ungarn	-
785 mm	2'-6 ⁷ / ₁₆ "	Dänemark, Polen	0,05
799 mm	2'-7"	Industriebahnen in europ. Ländern	0,03
860 mm	2'-9 ⁷ / ₈ "	Industriebahnen	-
891 mm	2'-11 ¹ / ₁₆ "	Schweden	0,14
900 mm	2'-11 ¹ / ₁₆ "	DDR, BRD	0,52
914 mm	3'	Hawaii, Irland, Kanada, ostafrikan. Länder, Philippinen, süd-amerikan. Länder, USA	0,57
950 mm	3'-1 ³ / ₈ "	Eritrea, Italien, Libyen	0,17
1000 mm	3'-3 ¹ / ₈ "	Algerien, Argentinien, Äthiopien, Australien, Belgien, Brasilien, Burma, China, DDR, Frankreich, Griechenland, Indien, Jugoslawien, Luxemburg, Polen, Schweiz, Spanien, Tunesien, UdSSR, BRD, Irak, Malaysia, Pakistan, Thailand, Nord- u. Süd-vietnam	7,43
1050 mm	3'-5 ⁵ / ₁₆ "	Algerien, Hedschasbahn, Israel, Jordanien, Libanon, Syrien	0,10
1067 mm	3'-6"	Angola, Australien, Chile, Haiti, Ghana, Indonesien, Japan, Kanada, Norwegen, Schweden, Südafrika, Sudan, Taiwan, Neuseeland, Neufundland, Venezuela (Kapspur)	7,63
1100 mm		Straßenbahnen	-
1219 mm	4'-3"	einzelne europ. Bahnen	0,01
1435 mm	4'-8 ¹ / ₂ "	Europa (außer Irland, Portugal, Spanien), Algerien, Argentinien, Australien, Chile, China, Irak, Iran, Israel, Japan, Kanada, Kuba, Marokko, Syrien, UdSSR, USA, Türkei, Tunesien	64,38
1440 mm		ČSSR, Finnland, Iran, Panama, Polen, UdSSR	11,18
1524 mm	5'	Australien, Brasilien, Irland	1,12
1600 mm	5'-3"	Portugal	0,23
1665 mm	5'-5 ¹ / ₂ "	Argentinien, Ceylon, Chile, Indien, Pakistan, Portugal, Spanien	5,50
1676 mm	5'-6"		

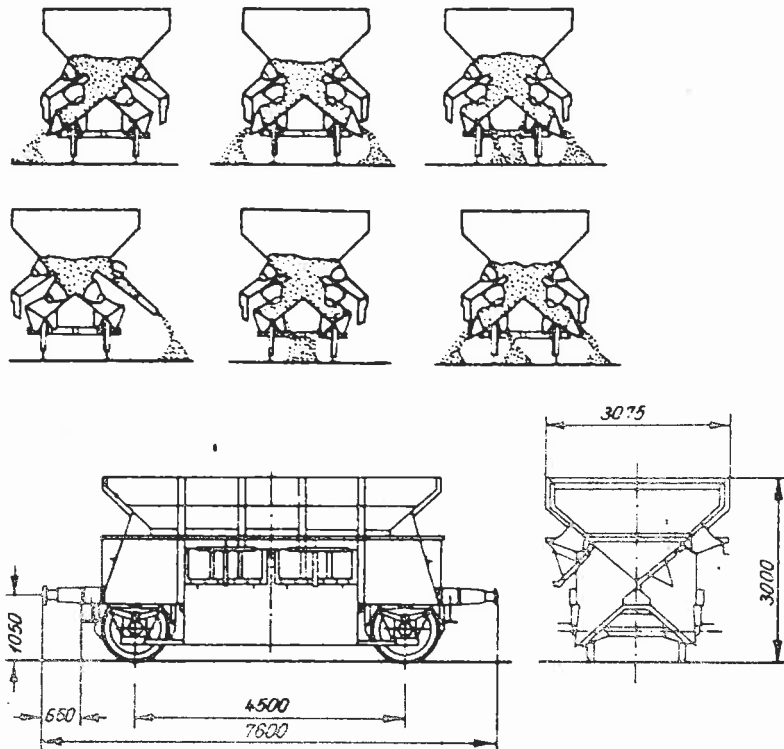
Langste tunnels

Naam	land	lengte in m.	bouwjaren
Simpion 2	Schweiz-Italien	19 804	1912...1922
Simpion 1	Schweiz-Italien	19 770	1898...1906
Apannin (2g'leisig)	Italien	18 510	1921...1930
St. Gotthard (2g'leisig)	Schweiz	14 984	1872...1881
Lötschberg (2g'leisig)	Schweiz	14 605	1908...1913
Mont Cenis	Italien-Frankreich	12 820	1857...1871
New Cascade	USA	12 520	1926...1929
Arberg	Österreich	10 250	1880...1884
Shimizu	Japan	9 550	1922...1930
Rimutaka	Neuseeland	8 791	...1955
Tauern (2g'leisig)	Österreich	8 600	1901...1909
Münster-Grenchen	Schweiz	8 600	1910...1916
Anden	Südamerika	8 100	...1909



De verschillende profielen van zelfdragende wagens

Stortmogelijkheden in de D.D.R.



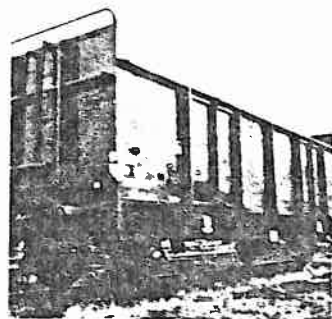
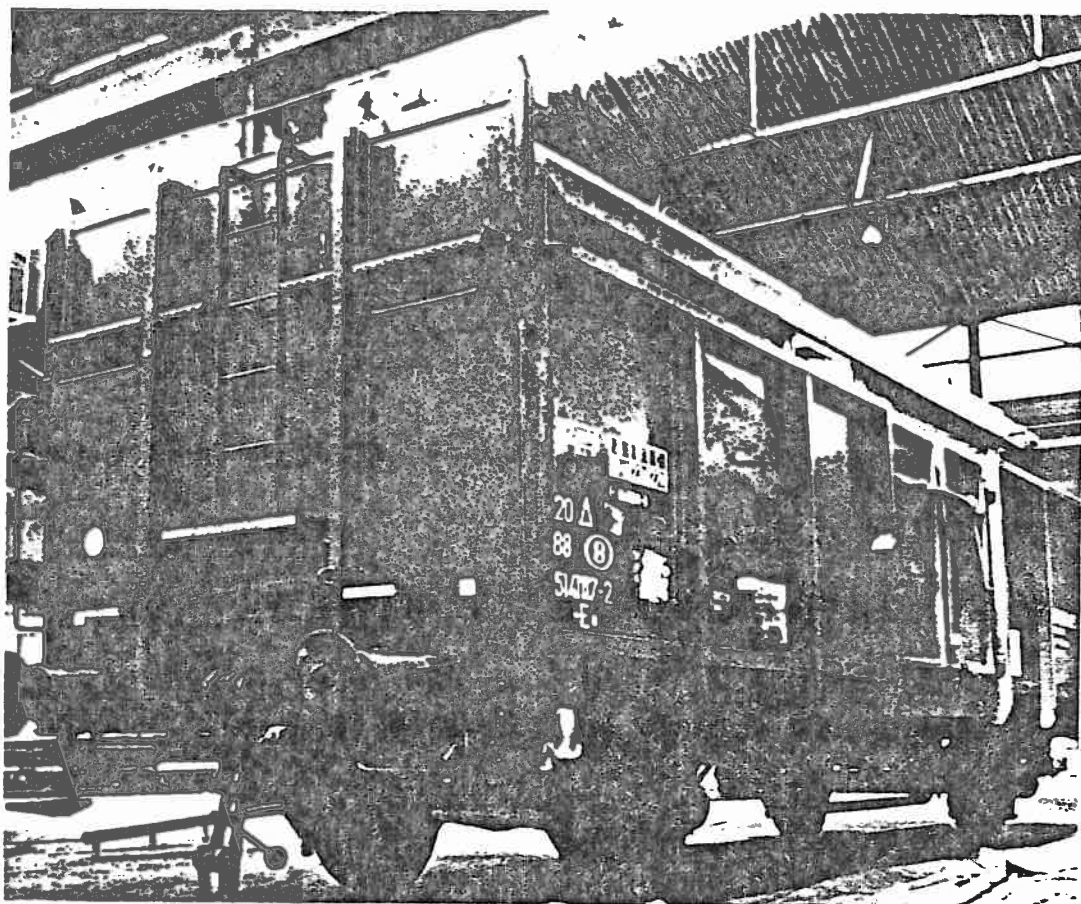
Spoorwegtentoonstelling
in BASEL kende een groot succes .

"Spoorwegen : werkelijkheid en
de modellen "

was de titel van spoorwegtentoonstelling die van 28 oktober tot 12 november 1978 in Bazel werd georganiseerd door de Zwitserse Bondspoorwegen (SBB) en de Zwitserse stalententoonstelling (MUBA) en die ongeveer 120.000 bezoekers trok.

Aan deze "Tentoonstelling en Beurs voor alle spoorwegvrienden" werd deelgenomen door de Franse Spoorwegen (SNCF), de Duitse Bondsspoorwegen (DB), verschillende gewestelijke vervoerondernemingen, het Zwitsers Museum van het vervoer en de Zwitserse Vereniging van Spoorwegvrienden. De verschillende netten stelden er modern en historisch spoorwegmateriaal voor. Door liefhebbers met veel geduld gemaakte kleine modellen werden geexposeerd samen met beweegbare maketten die artisanaal of industrieel vervaardigd werden. De deelname van invoerders en kleinhandelaars van spoorwagspeelgoed liet de bezoekers toe kennis te maken met het aanbod in zijn geheel en zelfs zekere modellen te kopen.

Bak- heugelwagen



SPOORNIEUWS
1/1979



gelijkheid bieden te verschuiven — tijdens het vervoer — in de lengte van de wagon.

De verschuiving van de vier leibalken is regelbaar, dit door middel van getande latten, voorzien op drie niveaus en geplaatst aan de kopwanden van de wagon. Deze uitrusting laat de keuze toe van de hoogte der geleiding, in functie van de hoogte der kisten. Bij de lading volstaat het de kisten te groeperen in een homogeen lot en ze zo dicht mogelijk bij de leibalken te plaatsen.

De eventuele ruimten tussen de kisten en de leibalken moeten worden opge-

vangen met behulp van latten of houten geraamten. Vermelden we nog dat de leibalken de kisten moeten steunen op minstens 7/10° van hun hoogte.

De plaatsing der balken kan worden uitgevoerd door middel van een rolbrug die ze bij de hiervoor voorziene ringen opheft. De rolbrug is meer bepaald een goed laadmiddel, daar de kisten over de zijwanden van de wagon worden geheveld.

Op enige van deze wagens is de constructiebalk boven de zijdeur onderbroken zodat men op die wijze de deurhoogte kan benutten om zeer hoge kisten in de wagon te plaatsen.

Er bestaan meerdere types van de heugelwagen. Het type Eo dat wij hier voorstellen, is een bakwagen dus meer bepaald een open kas als bovenbouw.

De wagon is gebouwd voor het transport van kisten van grote afmetingen, als verpakking voor glas, spiegels, marmor, enz.

De leibalken, vastgehecht aan de heugels verzekeren een zijwaartse geleiding van de lading. Zij dienen dus als een soepele vastzetting, daar zij de kisten de mo-

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Eo-wagen te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagon voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschiktste wagon?

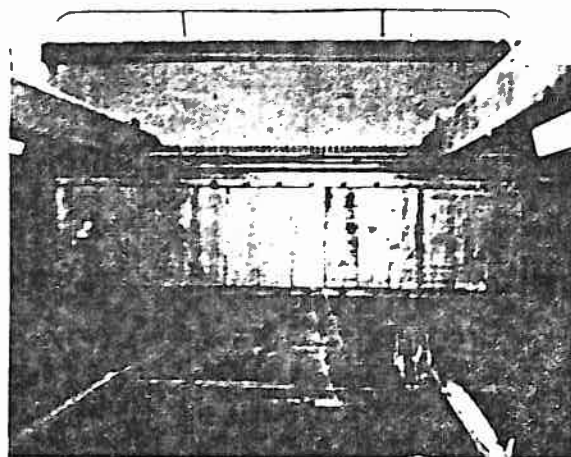
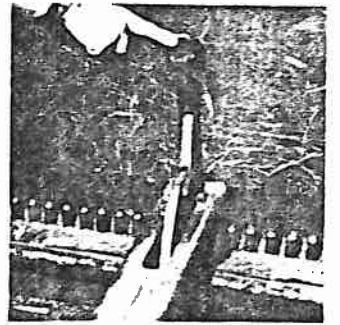
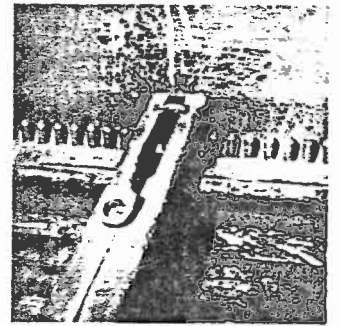
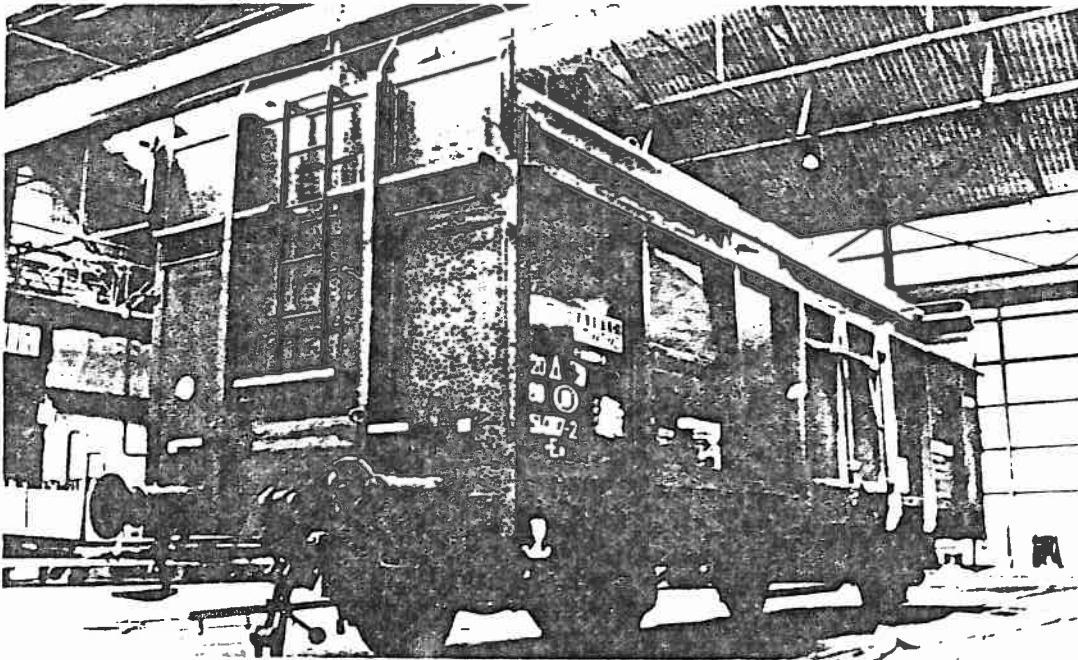
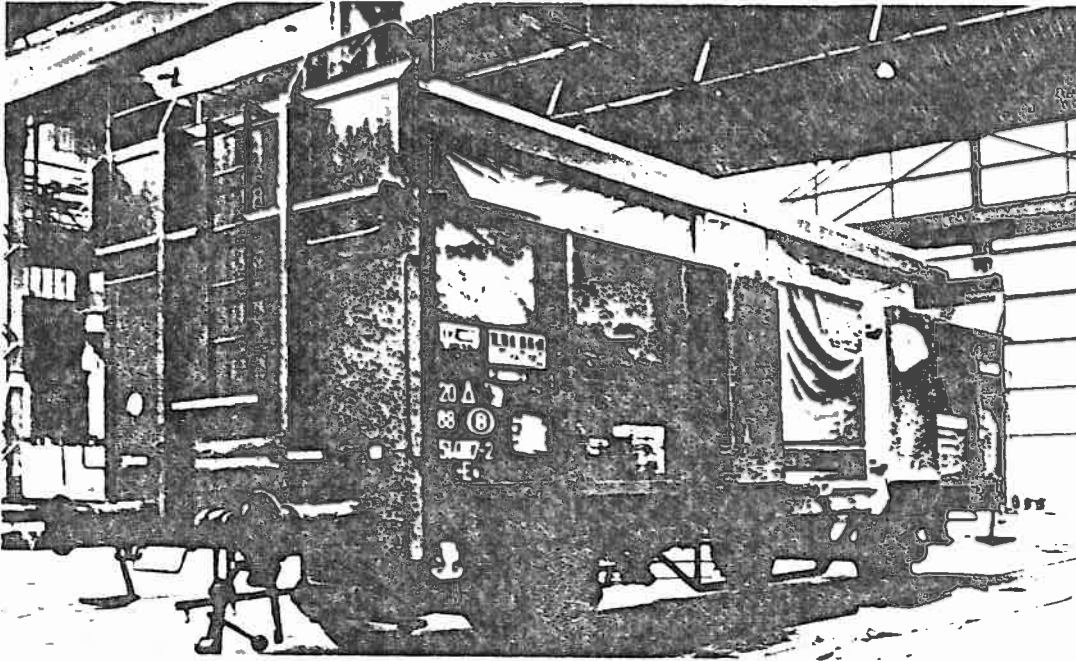
Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

De Behandeldingsdienst -
Vervoer - Afdeling 13.1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2139 of 2135.

De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/532 80 80,
toestel 2619 of 2661.

Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

Bak- heugelwagen



In het hartje van de Ardennen.

Erezée en Dochamps liggen in het hart van de prachtige Ardennen, in het midden van de driehoek Namen - Luik - Bastenaken.

De toeristische lijn van het Aisnedal is in gebruik elke zaterdag, zondag en eestdag van Pasen tot 30 september, evenals de dinsdag- en donderdagnamiddag tijdens de maanden juli en augustus.

De stoomtram evenwel rijdt voorlopig alleen op de namiddagen van de zon- en feestdagen van de maanden juli en augustus. Bijzondere ritten voor groepen unnen worden aangevraagd.

Aan boord van de tram kan ook gegeten worden. Het traject is ongeveer 9 km lang. De rit, heen enterug, duurt 1 u. 25 en kost 40 tot 50 Fr.

In de onmiddellijke nabijheid van Erezée kan de vankantieganger nog heel wat bekende toeristische centra bezoeken, o.m. La Roche-en Ardenne, de rotsen van Hérou te Nadrin, de stuwdam van Nisramont, La Baraque Fraiture, de venen van het "Plateau des Tailles", het kleinste stadje van België Durbuy, de dolmens van Wéris en de grotten van Hotton.

Meer inlichtingen bij de "Toeristische Tramweg van het Aisnedal v.z.w.d." telefoon 02 - 36 19 80.

Tussen EREZEE en DOCHAMPS puft "ELISE".
+++++

Stoom(at)tractie in het Aisnedal. Met een snerpend fluitsignaal en een
===== vlaag stoom in de vooraanstaande ge-
zichten in het stationnetje van Erezée
een onooglijk pleisterplaatsje tussen Namen en Bastenaken, werd de jongste
aanwinst van de toeristische tramlijn van het Aisnedal in gebruik genomen.

"IK DOOP U ELISE, TRAM IN VRIJHEID", zei iemand mlichtig van op het perron en een fles champagne sloeg met een klap aan stukken tegen de donker groene pantserbuik van het stoomtrammetje anno 1920.

Benevens de enkele zeldzame museumstukken, de enige "overlevende" van een bewogen stoomtijdperk, nu ingezet voor oog, oor en neus van verwende toeristen.

"Elise", haar hoge leeftijd ten spijt, spooft fikse stoomstralen uit de zwart gerookte neusvleugels. Eerst aarzelend schokkend en trillend, dan vastberaden klom de hele sliert rode en gele rijtuigen op een mak gangetje het Aisnedal op, de richting van Dochamps uit.

De voor de historische omstandigheden uitgedoste genodigden, omringd door een kakelende kroost, lieten zich genoeglijk wegzakken in de door de tijd murw gemaakte kussens. Zichtbaar ontroerd commentarieerden ze het herderlijk soms wild en groots landschap van de Aisnevallei.

De verwoedsten onder de tramliedhebbers genoten in de open rijtuigen met volle teugen van het wel en wee van de stoomtractie. Op hun verrukte gezichten bleven de vonken, die het trammetje met een ongehoorde lef bleef schieten, als zwarte sproeten achter.

De openingsrit duurde ten slotte heel wat langer dan verwacht. Niet omdat het historisch tramstel het begaf, maar omwille van de fotografen. Om de haverklap moest de machinist halt houden om hem toe te laten de bosjes hoogtepunten van het traject voor het nageslacht vast te leggen.

"Elise" voor, in en uit de bocht, tussen debomen, in de vlakke, in de haltes. Enkele plaatjesjagers deinsden er zelfs niet voor terug door het Aisnewater te ploeteren om 's lands enige rijdende stomm(at)tractie langs haar voordeligste zijde af te drukken. Zo ook moet het in 1835 geweest zijn, toen Koning Leopold I en Stephenson het licht op groen zetten voor de stoomtractie op het Europees vasteland. Alleen blijven de koeien nu rustig voortgrazen wanneer het stalen onding zijn zomerse vracht toeristen door het dal brengt.

Met goedkeuring door G.V.L.

DE NORTHLANDER.

=====

Als T.E.E. was de Northlander reeds in Europa beroemd. In 1957 hadden de NS (Nederland) en SBB (Zwitserland) 5 van deze comfortabele TEE-Diesel - elektrische treinstellen gekocht en aanvankelijk ingezet tussen Zürich-Amsterdam, Amsterdam-Parijs en Brussel-Parijs.

Na een treinongeluk in februari 1979 moest de Zwitserse RAm 501 worden uitgerangeerd. De overige 4 treinstellen werden in mei 1974 buiten dienst gesteld, omdat inmiddels het gehele traject geëlectrificeerd was.

Door de hele wereld werden kopers gezocht. Uiteindelijk kwamen ze bij de Canadese ONTC (Ontario Northland Transportation Commission).

Wijzigingen in de uitvoering waren hier en daar nodig, b.v. 3-voudige ruiten wegens de Canadese koude en een signaalbel voor enkel-spoor-trajecten. Drinkwaterkranen werden aangebracht, omdat iedere reiziger recht heeft op "koel-drinkwater".

Op 29-3-1977 werd de eerste Northlander in Rotterdam verscheept. Op 9-6-1977 zijn de eerste twee Northlanders de regelmatige dienstregeling begonnen tussen Toronto, North-Bay en de oude goudelversstad Timmins.

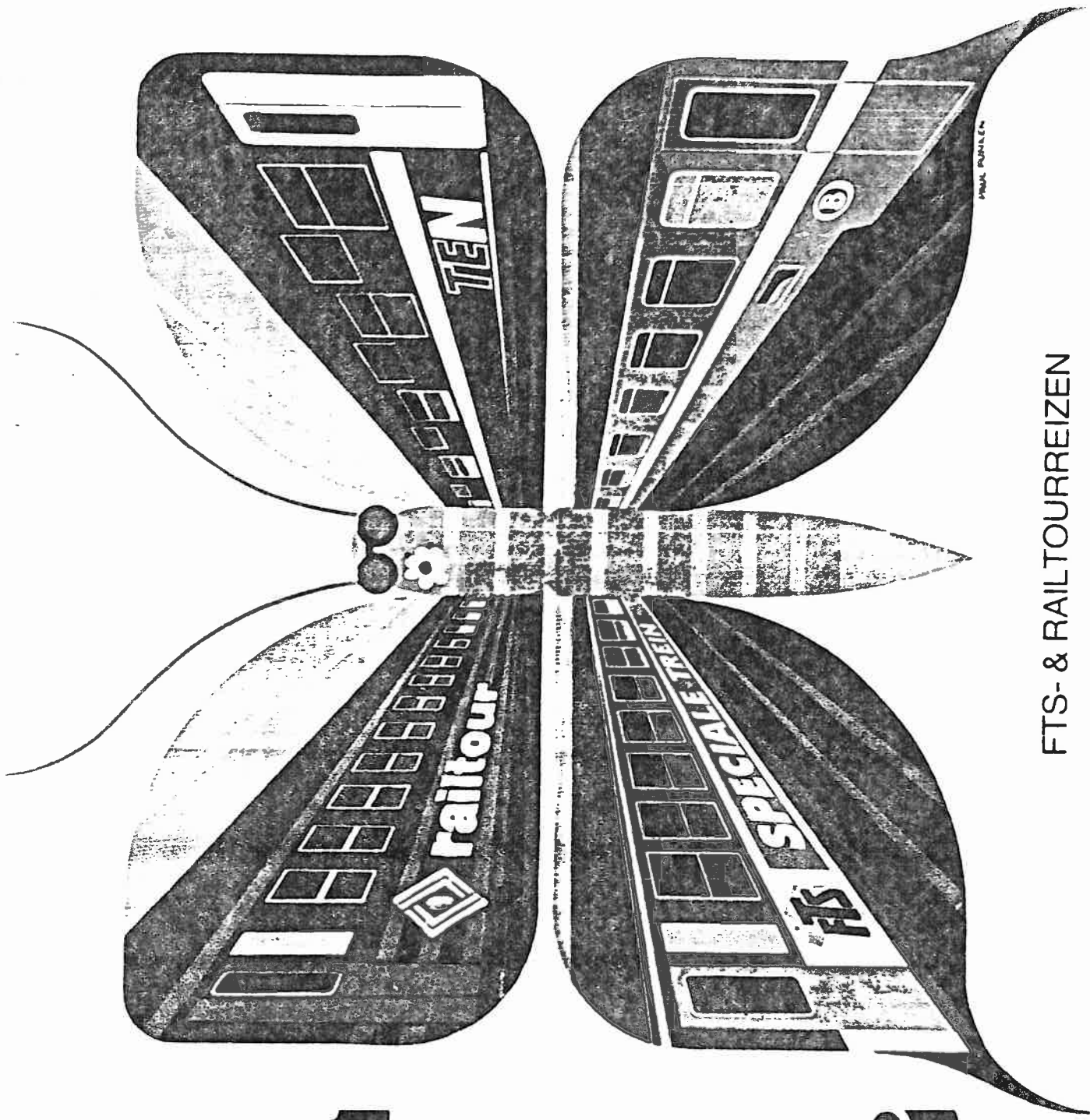
Met de beide in de herfst geleverde treinstellen werd de Northlander-verbinding tot Kapuskasing uitgebreid.

Daardoor rijdt de "CADILLAC ONDER DE TREINEN", zoals de Northlander daar genoemd wordt, dagelijks meer dan 1000 km.

**kleurige
treinen**



**kleurige
variantie**



FTS- & RAILTOURREIZEN

Merendeel N.M.B.S.-investeringen gaat naar elektrificatie

BRUSSEL — Het kabinet van minister van Verkeerswezen Chabert heeft een tabel opgesteld waarin de investeringen per gewest in 1978 voor de spoorwegen en buurtspoorwegen werden opgenomen.

De N.M.B.S. investeerde vorig jaar 6.964 miljoen fr., waarvan 3.525 miljoen fr. in Vlaanderen (50,7%), 2.916 miljoen in Wallonië (42%) en 504 miljoen in Brussel (7,3%).

Het leeuwendeel daarvan ging naar de elektrificatie van het spoorwegnet. Voor Vlaanderen bedroeg dat cijfer 2.347 miljoen fr. Dit jaar zal de elektrificatie van het spoorwegnet nog worden opgevoerd tot 6.2 miljard fr., waarvan 2.894 miljoen voor Vlaanderen (46,7%) en 3.306 miljoen voor Wallonië (53,3%). Het vijfjarenplan 1976-80 voor de elektrificatie van het hele net voorziet in een totaal bedrag van 24,5 miljard fr.: 12.249 miljoen voor Vlaanderen en 12.249 miljoen voor Wallonië.

Met de elektrificatie van de lijn

Denderleeuw-Zottegem wordt nog dit jaar begonnen. De indienststelling zal in 1982 gebeuren. Het doortrekken van elektrificatie tot Kortrijk is opgenomen in het ontwerp van vijfjarenplan 1981-85. De voor-

genomen werken zullen een merkelijke verbetering van de snelheden mogelijk maken. In afwachting zullen de verbindingen tussen Brussel en het Kortrijkse van begin 1980 af

sneller op de gemoderniseerde lijn Kortrijk—Gent kunnen geschieden.

MUSEUMLIJN

De oude spoorlijn Oostende—Turnhout zal niet meer in dienst worden genomen, maar als noch de N.M.B.S., noch het ministerie van Verkeerswezen bezwaren uit, kan de spoorlijn door een privé-vereniging als museumlijn worden uitgebaat. Er zijn evenwel enkele bijzon-

dere problemen, o.m. in verband met kunstwerken te Oostende, Eernegem en Torhout, die een oplossing moeten krijgen, en de N.M.B.S. kan hierin niet tussenkomen.

De exploitatie van de N.M.V.B. anderzijds bedroeg vorig jaar 9.523 miljoen fr., waarvan 4.945 miljoen in Vlaanderen (51,9%), 4.437 miljoen in Wallonië (46,6%) en 140 miljoen in Brussel (1,5%).

West Somerset Railway te Minehead, bieden dit seizoen deze ongewone vakantie aan. West Somerset Railway biedt voor 64 pond — of zowat 4.000 B.F. — een week aan met daarin logies en maaltijden, twee uitstappen. Dit is het goedkoopste tarief. Wil men een hele week een oude stoomlocomotief leren bedienen, dan betaalt men 115 pond of zowat 7.000 B.F. Ook de North Yorkshire Moors Railway te Pickering biedt een dergelijke vakantie aan, tussen 27 mei en 9 september 1979. Voor meer inlichtingen kan men terecht bij: Travel Britain, Irradion House, Southdown Road, Harpenden, Herts, Groot-Brittannië.

● Stations reinigen, locomotieven en rijtuigen poetsen, de spoorlijnen controleren, leren rijden met de stoomlocomotief en stationschef spelen, is dit niet de verwezenlijking van een droom... Van zodra zij het vernomen hebben, hebben heel wat personen ingeschreven om hun vakantie door te brengen tussen twee stations. Twee clubs van enthousiasten te Engelsen, de North Yorkshire Moors Railway te Pickering en de

Wobbel VERBORGH

*De meest gespecialiseerde zaak in het
Gentse van miniatuurspoorwegen en
toehoorten*

Bouwdozen Gezelschapspelen Puzzels

*Kortrijksepoortstraat 94 - 96
9000 Gent*

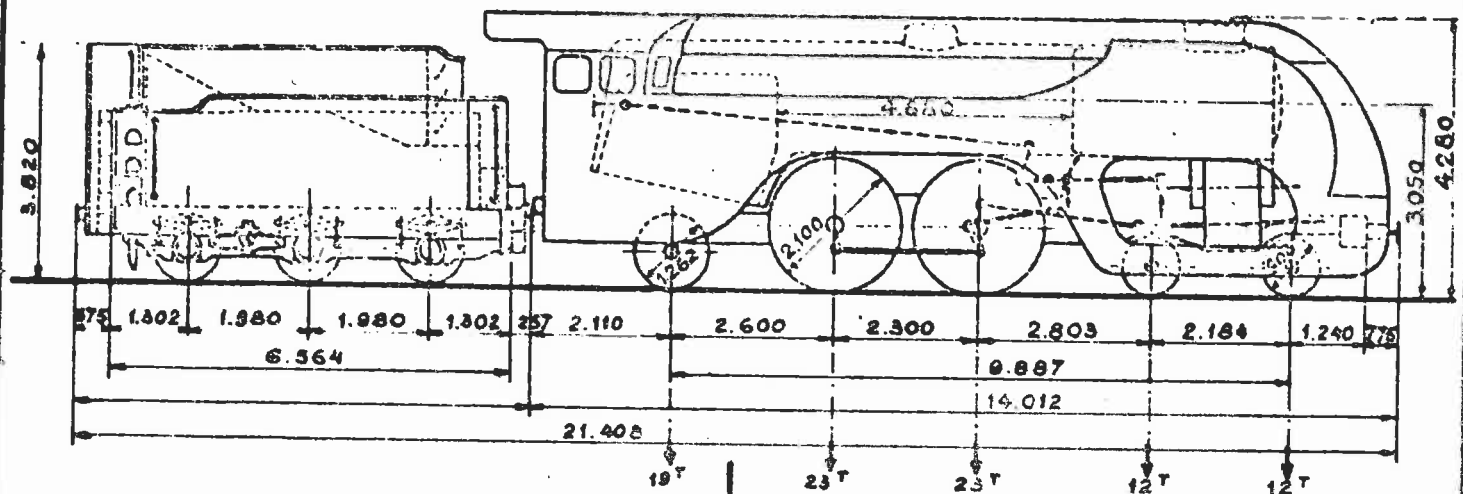
Tél: 091-23.12.36

B.T.W. 586 018 057

Locomotive type 12.

S.N.C.B.

Effectif : 6 loco.



Caractéristiques.

Date de construction : 1938.

Tenders numérotés de 24601 à 24606.

Accouplé aux locomotives type 12

Nombre d'essieux : 3

Diamètre des roues mm. 1.067

Dimensions des fusées { diamètre mm. 150
longueur mm. 260

Capacité en eau m³. 24,000

Capacité en charbon t. 8,000

Poids du tender en ordre de marche { 1^{er} essieu t. 19,500
2^e t. 19,500
3^e t. 20,000
Total t. 59,000

Poids du tender à vide t. 27,000

Caractéristiques

Date de construction : 1938

Locomotives numérotées de 12001 à 12006

Type de locomotive (Atlantic) 4-4-2

Mécanisme { Diamètre des cylindres (d) mm. 480
Course des pistons (l) mm. 720
Diamètre des roues motrices (D) m. 2,100

Timbre (p) kg/cm² 18

Type de foyer

Grille { Longueur m. 2,500

{ Largeur m. 1,480

{ Surface (G) m². 3,70

Surface de chauffe du foyer m². 16,50

Faisceau { Petits { diamètres mm. 45/50

tubes à { nombre 123

fumée { surface m². 81,50

Gros { diamètres mm. 125/133

tubes à { nombre 33

fumée { surface m². 60,70

Surface des tubes bouilleurs m². 1,90

Surface de chauffe totale (S) m². 160,60

Diamètres des tubes surchauffeurs mm. 78/35

Surface de surchauffe (S') m². 63

Corps cylindrique { diamètre moyen m. 1,670

{ épais^r de la tôle mm. 15

Épaisseur du manteau de la boîte à feu mm. 14

Épaisseur des tôles { ciel mm. 15

du foyer (cuivre) { arrière et latérales mm. 15

{ tubulaire mm. 15 à 28

Épaisseur de la tôle tubulaire. boîte à fumée mm. 25

Capacité de la chaudière en ordre de marche m³. 6,990

Volume de la chambre de vapeur m³. 2,660

Surface d'émission de la vapeur m². 9,92

Rapport S/G 43,4

Rapport S1/S 0,392

Effort de traction T: $\frac{0,75 p a^2 l}{D^2}$ kg. 10 664

Poids de la locomotive à vide t. 81

Poids adhérent (A) t. 46

Rapport T/A $\frac{1}{1,731}$

Poids en ordre de marche t. 89

Vitesse maximum km/h. 160

Puissance cv. 2 500

REGELS EN AANBEVELINGEN TEN BEHOEVE VAN DE WEGGEBRUIKERS

De voorschriften die voor de weggebruikers gelden, vinden we hoofdzakelijk terug in de artikelen 20 en 64 van het Verkeersreglement. Deze korte en precieze regels maken vaak — en terecht — het voorwerp uit van examenvragen voor het rijbewijs.

1. Algemeen bekeken moet de weggebruiker die een overweg nadert, dubbel voorzichtig zijn om ieder ongeval te vermijden; het gevaar is ten minste even groot als aan de kruispunten.

2. Men mag zich niet op de overweg begeven:

1° wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn;

2° wanneer de rode knipperlichten branden;

3° wanneer het geluidsein werkt. Het verbod is niet alleen van toepassing, zoals sommigen denken, wanneer deze drie voorwaarden verenigd zijn; elk van deze middelen in werking volstaat om de toegang tot de overweg te verbieden. Indien de lichtsignalisatie dus buiten werking is, verbiedt het functioneren van het geluidsein op zichzelf, het overschrijden van de overweg.

Een recente opiniepeiling heeft aan het licht gebracht dat ongeveer 20 % van de bevolking niet op de hoogte is van de juiste betekenis van de lichtsignalisatie aan de overwegen. Voor sommigen is het dubbele rood knipperlicht niets anders dan een aansporing tot voorzichtigheid.

Het zou dus dezelfde waarde hebben als een oranjegeel knipperlicht. Een voldoende reden dus om de precieze betekenis van het dubbele rood knipperlicht bijzonder te beklemtonen; het is geen fantasietje van onze verantwoordelijken voor de spoorwegen. Het

werd reeds jaren geleden op internationaal vlak aanvaard, zowel in de reglementeringen betreffende de spoorwegen als van het wegverkeer.

Waar moet men stoppen als de overweg niet mag overschreden worden?

In artikel 64.6, van het Verkeersreglement wordt gepreciseerd dat het verboden is — als er een is — de stopstreep voorbij te rijden wanneer de twee rode lichten knipperen. Deze stopstreep bestaat uit een witte doorlopende streep die haaks op de rand van de rijbaan wordt aangebracht, op dezelfde manier als aan de toegangen tot kruispunten waar een verkeersbord STOP of driekleurige verkeerslichten zijn aangebracht. Bij immobilisatie voor een overweg moet men vermijden het verkeer van de weggebruikers op de aangrenzende wegen te storen of te beletten. Hier komen we dan bij artikel 14.2 van het Verkeersreglement dat de bestuurders verbiedt een kruispunt op te rijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat ze waarschijnlijk op het kruispunt zouden moeten stoppen.

3. Wanneer de overweg niet uitgerust is met slagbomen, noch met rode knipperlichten, of wanneer deze lichten niet branden, mogen de weggebruikers zich slechts op de overweg begeven nadat ze er zich van vergewist hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert. Wanneer evenwel het maanwit knipperlicht brandt, mag het signaal voorbijgereden worden: dit licht heeft dezelfde betekenis als het groene licht van de driekleurige verkeerslichten.

4. De bestuurders mogen een overweg niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat ze waarschijnlijk op de overweg zouden moeten stoppen. Het komt hierop neer: wanneer voertuigen geïmmobiliseerd zijn voorbij de overweg, moeten de achteropkomende bestuurders stoppen voor de overweg ten einde niet

verrast te worden op de sporen, wanneer een spoorvoertuig aankomt. Deze bepaling (artikel 20.4 van het Verkeersreglement) is zowel van toepassing op de treinoverwegen als op de tramkruisingen.

Het kan ook geen kwaad even in herinnering te brengen dat stilstaan en parkeren verboden is op de overwegen (artikel 24.3 van het Verkeersreglement).

5. Tenslotte kunnen we artikel 17.2 1° vermelden dat de bestuurders verbiedt ieder voertuig met meer dan twee wielen en gespannen voertuigen links in te halen op overwegen gesignaleerd door verkeersborden A 47 of A 45, behalve indien het overwegen zijn met slagbomen of indien het verkeer er door verkeerslichten wordt geregeld. Iedere bestuurder die een overweg nadert, moet inderdaad de tijd en het vereiste zicht hebben om gebeurlijk een spoorvoertuig op te merken. De wetgever is er evenwel van uitgegaan dat de aanwezigheid van slagbomen of van verkeerslichten die het oversteken toelaten, voldoende veiligheidswaarborgen bood om het inhalen op de overweg toe te laten.

Veel voorkomende oorzaken van aanrijdingen.

— Uit de onderzoeken die gedaan worden na het ongeval, blijkt dat de betrokken bestuurders dikwijls de overwegen zeer goed kennen en dat velen in de onmiddellijke nabijheid van de overweg wonen. Onder hen zijn er die de dienstregeling van de treinen menen te kennen, maar ze worden verrast door een onverwacht konvooi. Ze rijden b.v. de spoorweg op onmiddellijk nadat het „verwachte“ konvooi voorbij is, zonder te wachten op de toelating; ze worden dan verrast door een andere trein die uit de tegenoverstelde richting komt (een speciale trein, een trein met vertraging, technische konvoeien enz. ...).

— Bestuurders van trage en lange voertuigen zoals tractoren die twee landbouwaanhangwagens trekken, houtvervoer enz. kunnen soms, wegens bepaalde moeilijkheden, de overweg niet verlaten voor de aankomst van de trein (profiel van de overweg, helling...). Wanneer het oversteken van de overweg een zekere tijd in beslag kan nemen, verdient het aanbeveling op het dichtstbijgelegen station navraag te doen of de spoorweg gedurende de vereiste tijd vrij is. In voorkomend geval zal de aangeestelde van de spoorweg het gunstigste ogenblik kunnen aanduiden.

Een bijkomende veiligheidsmaatregel zou erin bestaan een telefoon te plaatsen aan sommige categorieën van overwegen.

Slecht zicht vormt ook een oorzaak van gevaarlijke vergissingen; een gans bijzondere voorzichtigheid is geraden bij het naderen van een overweg, wanneer het mistig is, wanneer het sneeuwt of stortregent. Ook bij het opkomen of ondergaan van de zon. In sommige seizoenen kan verblindend zonlicht de bestuurders heel wat last berokkenen.

Om te besluiten moeten we de aandacht van de lezer vestigen op de bepaling van artikel 20.1 van het Verkeersreglement dat elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen verbiedt. Dit voorschrift vinden we ook terug in artikel 26 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1977.

Hierbij moet onderstreept worden dat het gaat om het verbod de sporen over een zekere afstand te volgen. De voetgangers, de fietsers of ruiters mogen dus evenmin als de andere bestuurders, de bijzondere bedding van de trams volgen. Ze mogen deze bedding dus niet voor een gewone berm aanzien, want dit deel van de openbare weg is volledig gereserveerd voor de spoorvoertuigen.

A. TIMMERMANS

Op het Belgisch spoorwegnet zijn er thans zowel 3 200 overwegen. In 25 jaar zijn er ongeveer 1 000 verdwenen.

Dat grote aantal gevaarlijke kruispunten is een erfenis van het verleden. Bij de aanleg van het Belgisch spoorwegnet was het wegverkeer nog lang niet zo druk. Op prentbriefkaarten uit die goede oude tijd zien we stations met een voetgangersbrug en een gesloten overweg waar met paarden gespannen karren staan te wachten. Toen de eerste auto's reden, verwachtte men niet dat het verkeer ooit zo ontzettend druk zou worden. In de jaren '30 volstonden de wegen nog ruimschoots om het verkeer te verwerken, maar na de oorlog kwam daar spoedig verandering in. Met twee en een half miljoen personenauto's, meer dan

wielers is het verkeer op onze wegen nu zo dicht dat men op bepaalde dagen maar met een slakkegangetje vooruitkomt.

Die verkeersaanroei verhoogt onbetwistbaar het gevaar voor ongevallen aan de overwegen. De N.M.B.S. heeft dat ingezien en sedert het begin van de jaren '50 heeft ze een kwart van die gevaarlijke plaatsen doen verdwijnen. Ook de rest moet uiteindelijk hetzelfde lot ondergaan, maar wanneer? Het is een werk van lange adem waarvan misschien onze kleinkinderen de voltooiing zullen beleven.

De bouw van een viaduct, een weg- of spoorwegbrug vergt aanzienlijke uitgaven, waarvan het publiek zich geen rekenschap kan geven. Wat de reizigers wel merken en wat ze enigszins wreefelen

op de weg, tijdens de uitvoering van het werk.

Het is de keerzijde van de medaille en vaak ziet men alleen de negatieve kant. Men vergeet dat men voor de verhoging van de veiligheid de prijs moet betalen. Men redeneert maar al te vaak dat een ongeval altijd anderen overkomt. We willen geen zedepredikers zijn, maar er eenvoudig op wijzen dat de veiligheid vooral een kwestie van psychologische ingesteldheid is. Hoe vernuftig de signalisatie ook is, ze is niet doeltreffend zolang de weggebruikers geen blijk geven van zelfucht, door de regels na te leven en de bezwaren te aanvaarden die verbonden zijn aan de wereld waarin we leven. Dat geldt voor alles ... en voor de overwegen in 't bijzonder.



OVERWEGEN: VOORLICHTINGS CAMPAGNE

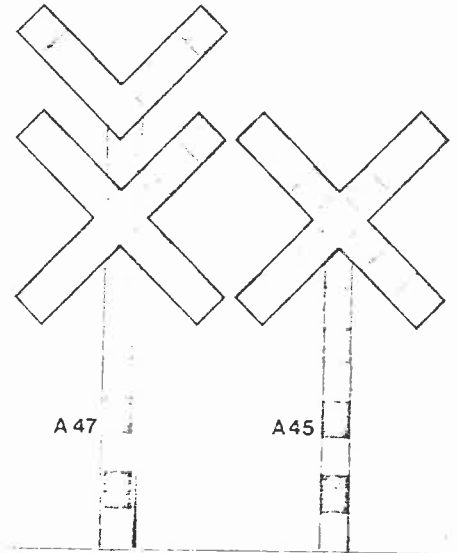
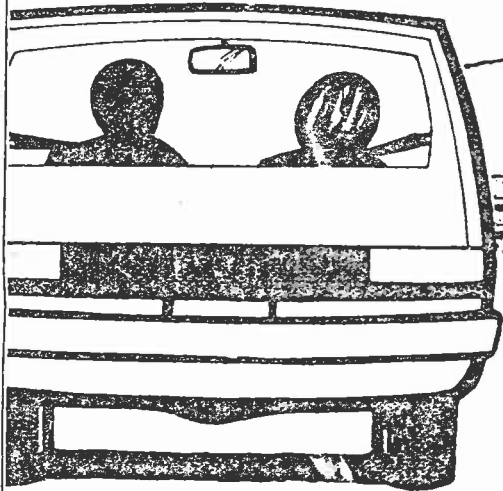
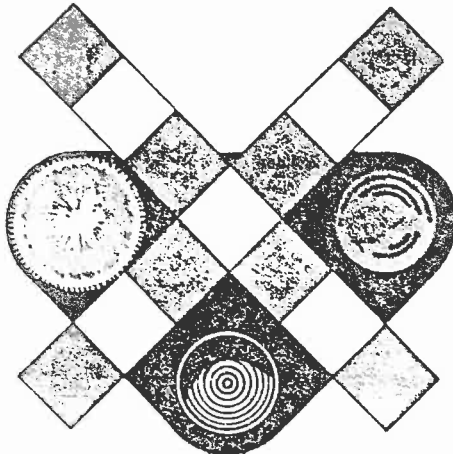
Wij hebben het er in ons vorig nummer al over gehad: tot het einde van het tweede kwartaal van 1978 houdt Via Secura een voorlichtingscampagne over het gevaar aan de overwegen.

Onze lezers zijn ook automobilisten, zodat die campagne ook voor hen bedoeld is. Daarom hebben wij het nuttig geoordeeld hier een tekst van de heer A. Timmermans over te nemen, die verschenen is in het tweemaandelijks tijdschrift Via Secura. De auteur vermeldt daarin regels en aanbevelingen die op het wegverkeerselement steunen. De voorschriften van de „bijbel” voor de weggebruikers zijn soms zeer onvoldoende gekend (een in dat artikel opgenomen statistiek is in dat opzicht zeer verontrustend).

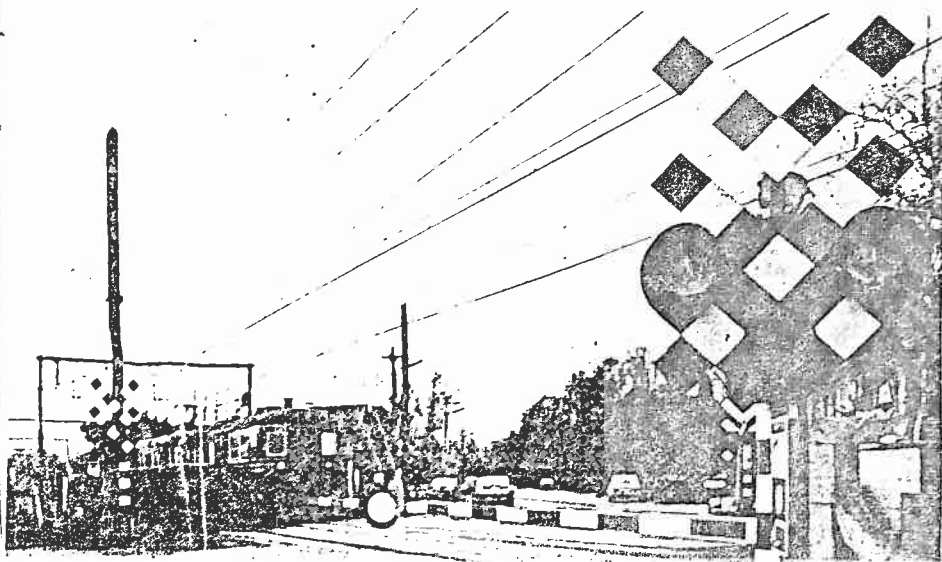
Het is dus niet overbodig het nu ter sprake te brengen.

knipperlicht
rood

STOP
STOP



Linek

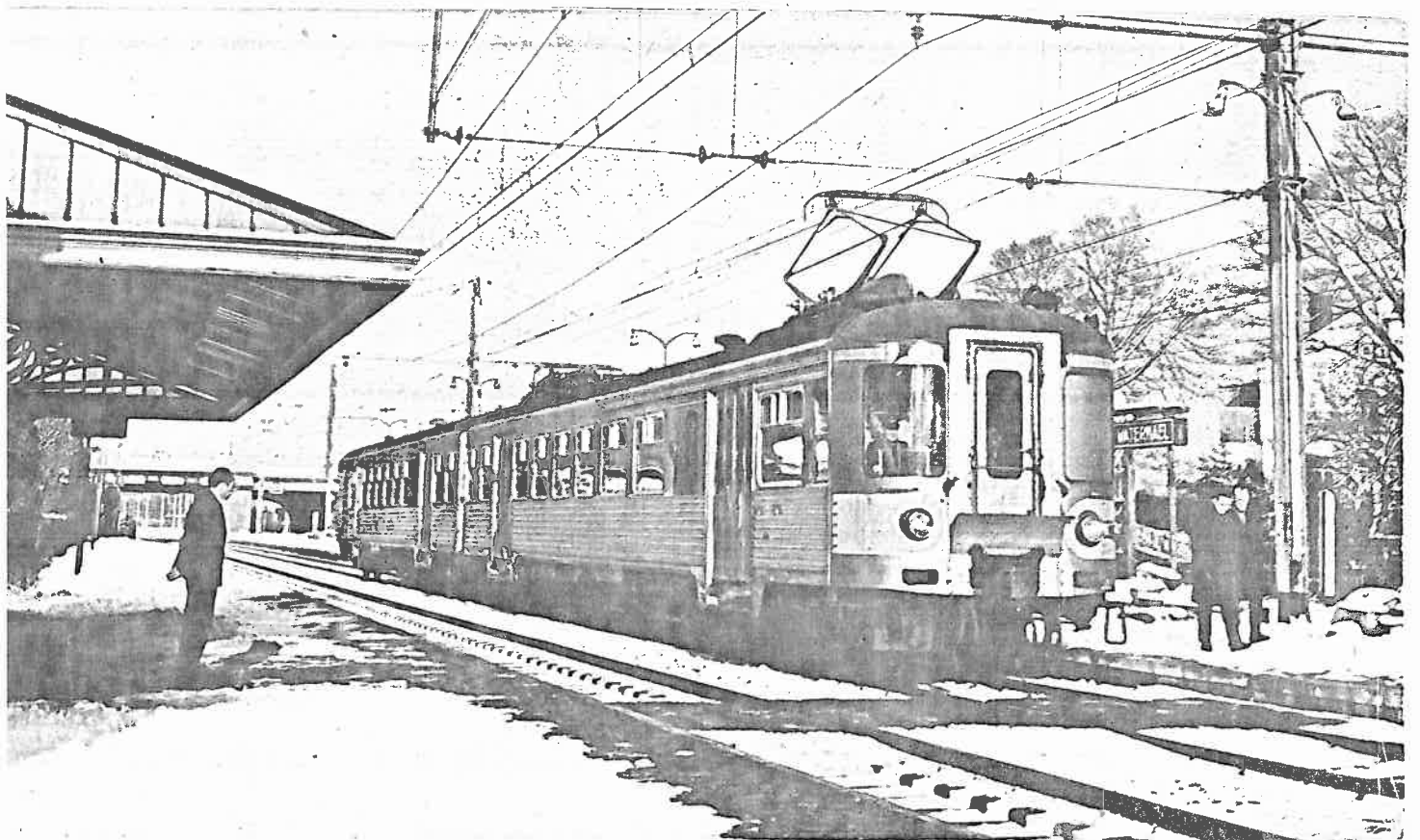
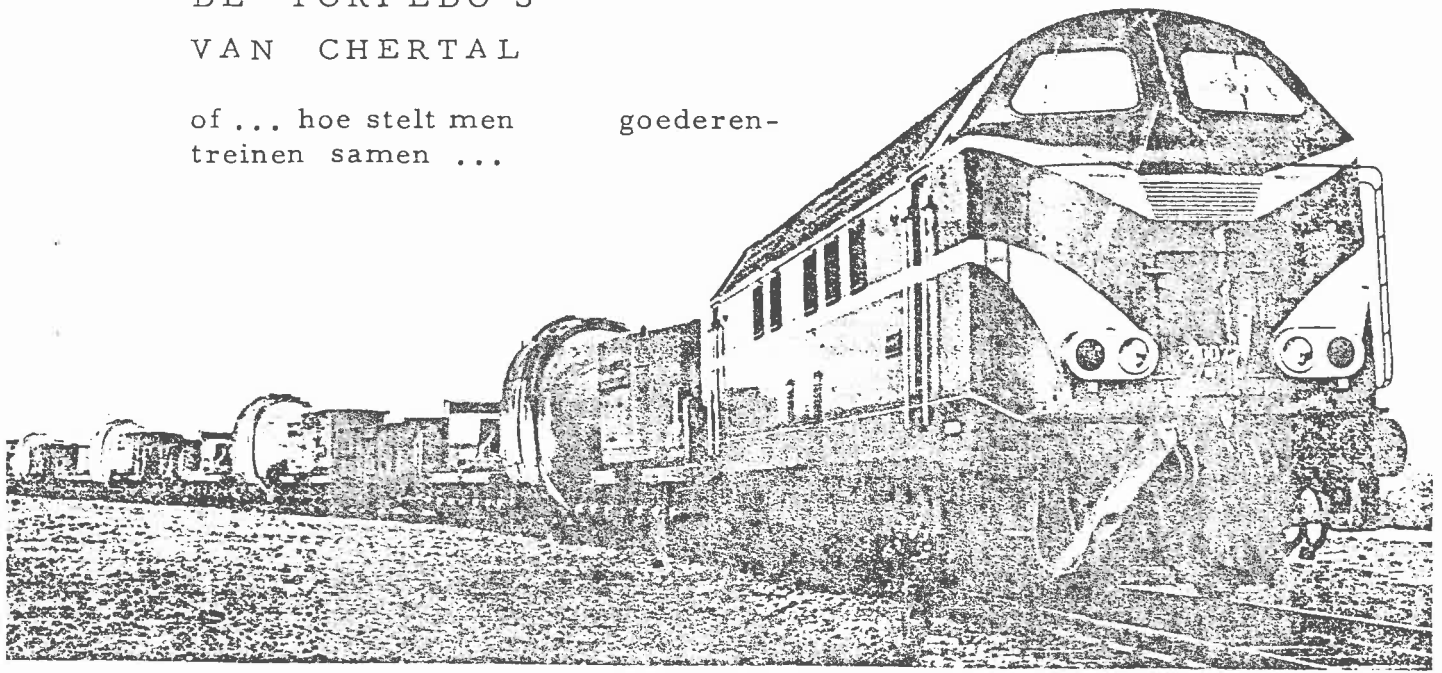


WEG MET DE OVERWEGEN!

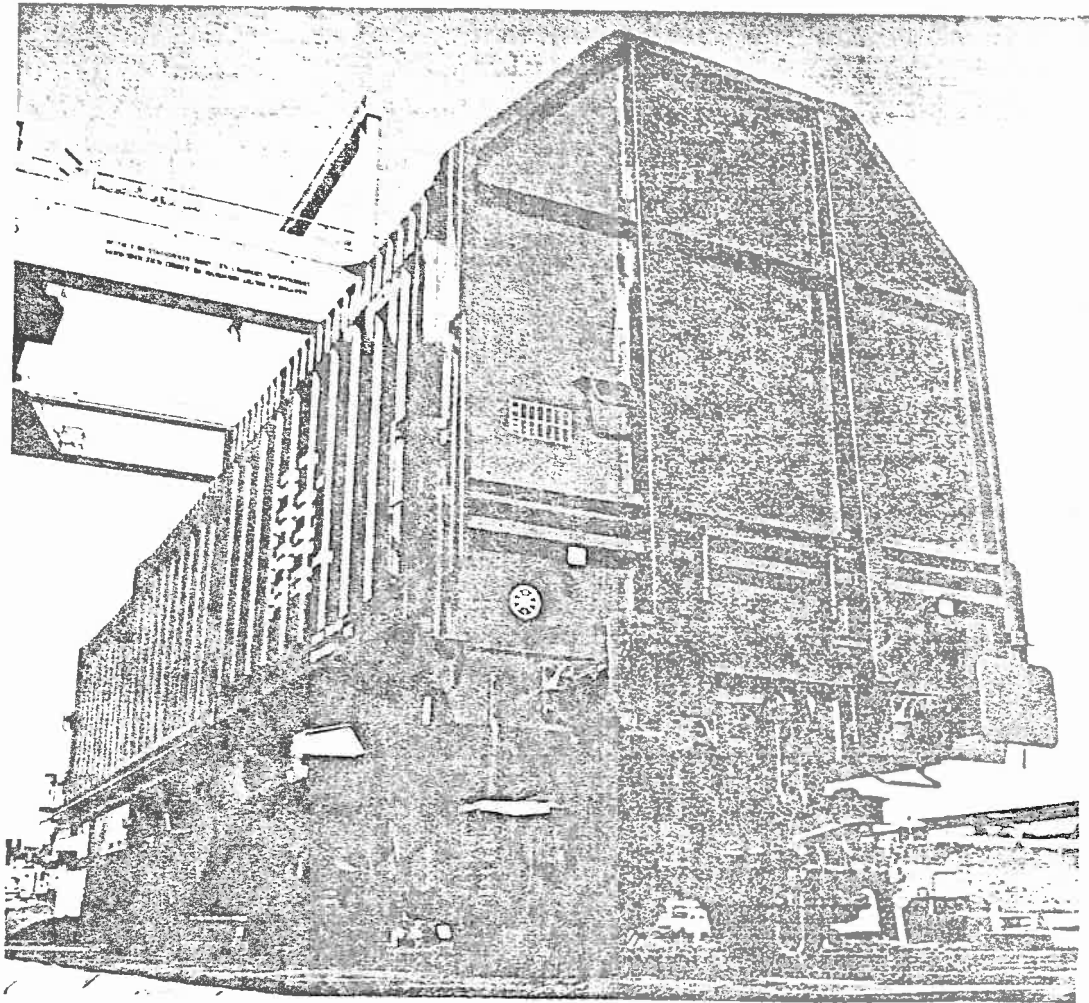
DE TORPEDO'S
VAN CHERTAL

of ... hoe stelt men
treinen samen ...

goederen-



Een schuifdakwagen voor het vervoer van rollen plaatstaal



Zie hier een wagen met verschuifbare dakluiken en vaste kopwanden, bestemd voor het vervoer van horizontaal geladen rollen plaatstaal, zonder bijzondere vastzetmiddelen.

Het dak van die wagen bestaat uit drie luiken waarvan de breedte en de hoogte zodanig zijn berekend dat ze boven elkaar kunnen geschoven worden en er bijgevolg 2/3

van de laadlengte op om het even welke plaats vrij komt.

Die wagen kan zonder moeilijkheden worden beladen omdat de verschuifbare luiken de zijwanden algeheel vrijmaken.

De in deze fiche besproken Shis-wagen telt vijf vaste wiegen.

Twaalf vastzetarmen met regelbare breedte kunnen elk vijftien verschuivende standen innemen. Hun functie is duidelijk: elke verplaatsing van de rollen gedurende het vervoer verhinderen.

Twee opmerkingen in dat verband:

— op de kopwanden zijn metrische tabellen bevestigd. Ze behelzen alle nuttige gegevens voor een juiste stand van de armen. Houd dus reeds vóór het laden rekening met die tabellen;

— het verdient aanbeveling die aanwijzingen te volgen en tevens te letten op de symmetrie, teneinde de wagen evenwichtig te beladen en zijdelingse overbelastingen te voorkomen.

Uit een laadschema dat aan weerszijden van de wagen tussen 2 wiegen is aangebracht, blijkt hoe de rollen plaatstaal volgens hun gewicht en hun diameter moeten worden verdeeld.

Het spreekt vanzelf dat er niet alleen voor elke wieg afzonderlijk gewichtsbependingen gelden, maar dat ook het totaal gewicht van de lading op lijnen van de categorieën C3 en C4 ten hoogste 58 ton mag bedragen. Verder moet elke overbelasting van de draaistellen worden voorkomen en moet de draaisteldrukverhouding kleiner zijn dan 3. Tevens moeten de rollen eerst in de wiegen boven de draaistellen geladen en pas daarna over de overige wiegen verdeeld worden.

De gegevens van deze fiche gelden enkel en alleen als aanwijzing; de gebruikers worden verzocht na te gaan of de lading voldoet aan de opschriften die op de wagen voorkomen.

PARKWEGWEISER ZUM PARKEN AUF DEM MARKT

Damit Sie uns schnell und leicht finden, geben Ihnen die Fachgeschäfte auf dem Markt eine Empfehlung, wo Sie am besten parken können.

Wenn Sie keines der aufgeführten Parkhäuser benutzen wollen, so empfehlen wir Ihnen, den Markt nur aus Richtung Jakobstraße anzufahren. (Einbahnstraßen-Regelung)

Kurzparker können rechts und links die Parkstreifen benutzen.

Parkhäuser:

- Fina-Parkhaus, Mostardstraße
- Parkplatz Firma Sinn, Mostardstraße
- Parkplatz Katschhof
- Parkplatz Klosterplatz
- Parkplatz Nikolauskirche, Zufahrt Seilgraben
- Parkhaus Eilfschornsteinstraße, nur samstags geöffnet
- Parkhaus Büchel

Wir erstatten die Parkgebühren bei einem Einkauf ab DM 5,- mit DM 0,50.

Bitte Rückseite beachten !

**Kennen Sie P+R ?
(Parken am Rande der Stadt)**

Wir empfehlen Ihnen an allen verkaufslangen Samstagen von 10.00 bis 18.30 Uhr den P+R-Verkehr zu benutzen.

Sie können auf dem Bendplatz und an Gut-Wolf (gegenüber Tivoli) bequem parken. Busse fahren Sie im 1/4 Std.-Takt in die Innenstadt zum Bushof und wieder zurück.
Gleichgültig ob Sie mit 1 oder 5 Personen fahren, die Kosten betragen nur DM 2,00.

