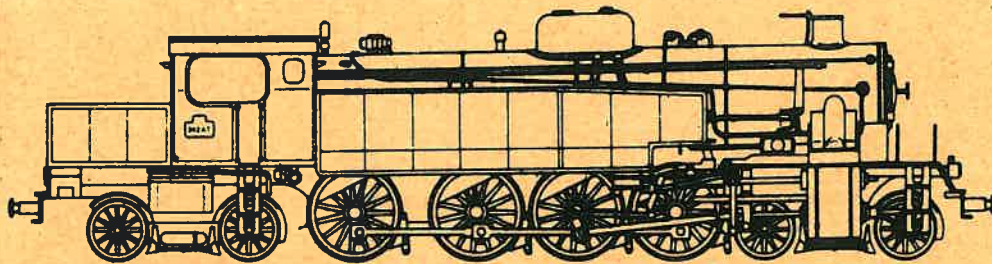


JAN. 82

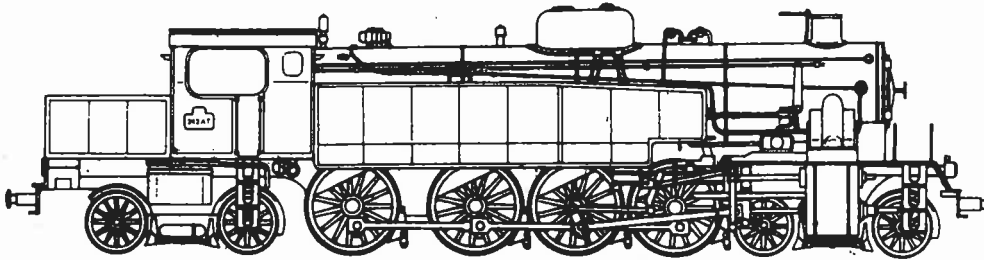
1



***Artevelde
Miniatuur
Spoorweg
Amateurs
Club***



***Sint Pietersstation
Gent***



1956 ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB 1981
Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

Geacht Lid,

Het bestuur van A.M.S.A.C. dankt U, zo talrijk aanwezig te zijn op onze 26ste statuaire vergadering.

Wij hebben het genoeg U dit boekje te overhandigen, welke zes maal per jaar gratis wordt uitgegeven.

Wie helpt ons boekje leefbaar maken ?

De welwillende redacteur of redactrice heeft geen kosten. Wel is "hij" of "zij" verantwoordelijk voor de tekst.

Wij heten onze vijf-en-twintig nieuwe leden van harte welkom, de A.M.S.A.C.-familie is de kaap van honderd leden voorbij gestreeft.

Leve A.M.S.A.C.

Met hartelijke groeten
voor het bestuur
de sekretaris,


Schellynck Frans.

A.M.S.A.C. - Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club - Gent.

Reglement van Inwendige Orde.

Besluiten opgemaakt en goed gekeurd tijdens de bestuursvergadering van 17 januari 1980.

Art. 1 - Op 10 december 1956 werd een club voor werkelijke- en miniatuurspoorweg liefhebbers 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 miniatuurspoorwegen; hen met raad bijstaan en het uitwisselen van de onderlinge opgedane ondervindingen.

De club is geheel neutraal, zonder politieke strekking. Alle politieke, taalkundige en godsdienstige redetwisten, geschillen en betogingen zijn verboden, als mede 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 verplaatst worden in de Gentse agglomeratie

x

x x

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

Art. 5 - a) 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 werkend lid zijn verenigbaar. De ereleden zijn vrijgesteld van het verplichtend betalen van ieder lidgeld.
b) Het lidgeld voor ieder ander lid wordt vastgesteld door het bestuur op 300 fr. per jaar, te vereffenen vóór de 31ste januari van het lopend jaar. Dit bedrag kan gewijzigd worden tijdens de algemene vergadering mits akkoord van 2/3 der aanwezigen.

- Art. 6 - Om als lid aangenomen te worden door het bestuur, moet de kandidaat:
- a) zijn volledige instemming betuigen met het reglement van inwendige orde en de beslissingen van het bestuur goedgekeurd in de algemene vergaderingen.
 - b) verzaken aan iedere gerechterlijke aktie 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
 - c) afzien van iedere gerechterlijke aktie of vervolging in de zelfde 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-, stichtings- en bestuursleden. Zij beslissen over onderstaande:
- a) wijzigingen aan te brengen aan het reglement van inwendige orde
 - b) verkiezing van het bestuur en uitsluiting van leden
 - c) nazicht en goedkeuring van het kasboek
 - d) vaststellen van het bedrag der bijdragen
 - e) ontbinding van de club

De uitnodigingen tot de algemene vergadering moeten, 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 secretaris. De werkende- en stichtingsleden mogen ten alle tijde, 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 vier (4) leden gekozen tussen de werkende- en stichtingsleden. Eén dezer wordt aangeduidt als voorzitter tijdens de algemene vergadering. De voorzitter kiest _____ een ondervoorzitter, een secretaris, een schatbewaarder, _____ dit onder de verkozen bestuursleden, mits hun akkoord. Hun mandaat is voor de duur van één jaar. Zij treden globaal af op het einde van hun mandaat. De uittredende leden zijn herkiesbaar. _____

Ieder bestuurslid, benoemd in vervanging van een overleden, ontslagnemend of uitgesloten bestuurslid, voleindigt het mandaat van het te vervangen lid.

Het bestuur is alleen gemachtigd de club te vertegenwoordigen, alle akten moeten getekend worden door de voorzitter of ondervoorzitter, alsmede door een ander bestuurslid.

- Art. 10 - Speciale aandacht wordt gevraagd bij het betreden van het spoor één, welke toegang geeft tot de clublokalen.
- Art. 11a - Het is ten strengste verboden de sporen over te steken !!
- 11b - Het bestuur van A.M.S.A.C. kan in geen enkel geval verantwoordelijk gesteld worden, met ongevallen bij het niet naleven van art. 11a
- Art. 12 - Het werkend jaar begint op 1 januari en eindigt op 31 december van het zelfde jaar.
Onmiddellijk na een tentoonstelling komt het bestuur bijeen waarbij het verloop van deze tentoonstelling wordt besproken voor de verdere evolutie van de club.

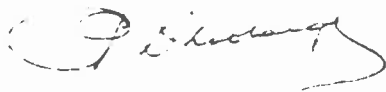
In de loop van de laatste drie maanden, van het werkende dienstjaar, wordt een algemene statutaire vergadering gehouden welke tot doel heeft :

- a) verslag, uitgebracht door de sekretaris, over de activiteiten van de club in het afgelopen jaar
- b) nazicht, goedkeuring en ontlasting der rekeningen ingeschreven in het kasboek tijdens het verlopen jaar
- c) goedkeuring van het budget en projecten voor het volgende jaar
- d) verkiezing van het bestuur

Art. 13 - Bij ontbinding van de club, wordt de verdeling van het tegoed beslist door een algemene vergadering

Art. 14 - Ondergetekenden hebben zich akkoord verklaard met deze akte tijdens de algemene vergadering van 17 januari 1980.

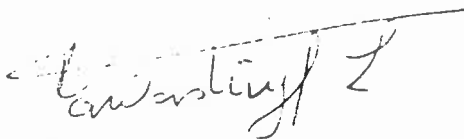
Het bestuur



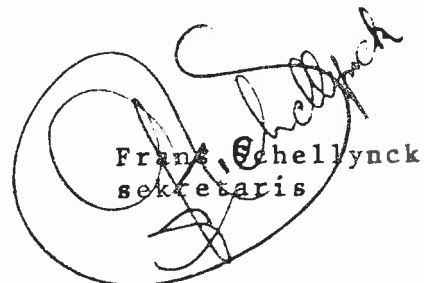
André D'hoolaeye
Onder-voorzitter



Roland Balot
Voorzitter



Laurent Vanderstuyf
schatbewaarder



Frans Schellynck
sekretaris

nieuwtjes uit vervlogen jaren

de samenstelling van de treinen in 1840

« ... het aantal geladen rijtuigen, te koppelen aan elke locomotief mag nooit meer dan 14 tot 18 bedragen. »
(Art. 101)

§

« Er zijn enkelvoudige konvoeien en dubbele konvoeien. De enkelvoudige konvoeien worden getrokken door een enkele locomotief ; de dubbele konvoeien door twee. »

§

« Geen enkel rijtuig zal mogen worden beladen met een gewicht van drie ton, of met 30 reizigers met inbegrip van hun handbagage ; 25 soldaten met hun wapens en uitrusting zullen voor 30 reizigers geteld worden.

» Vijf ledige rijtuigen zullen voor drie beladen rijtuigen gerekend worden. »
(Art. 103 en 181)

Noot van de commentator :

1) In 1840 kwam een ton ook al over een met 1 000 kg.

2) Het gewicht van een reiziger werd dus op 100 kg geraamd.

3) Vermits 5 ledige rijtuigen geteld werden voor 3 beladen rijtuigen, mag men besluiten dat het gewicht van twee ledige rijtuigen gelijk stond met de lading van 3 rijtuigen of 9 ton. De tarra van een rijtuig diende dus 4,5 ton te bedragen.

4) Het maximale trekvermogen van een locomotief beliep 14 tot 18 beladen rijtuigen ; een beladen rijtuig mocht niet meer bedragen dan tarra + lading = 7,5 ton. De totale te trekken last lag dus tussen 105 en 135 ton.



Mechelen, 25-6-1913 : een locomotief Type 6 (1925) is tegen een stilstaande trein met houten rijtuigen gebotst. De materiële schade is minder erg dan men op 't eerste gezicht zou vermoeden.

Een hobby - ook voor jonge mensen !!

Voor sommige onder ons, is deze hobby strikt persoonlijk. Wij laten onze vrienden, zelfs familie niet genieten van die heerlijke belevenis.

Voor de meeste onder ons, begon alles op een klaasmorgen ..

Ik herinner mij nog die wondermooie geschenkverpakking:

- een clock-work locomotiefje
- een losse tender
- twee wagentjes
- een raillovaal

later kwam er een blikken tunnel en een brugje bij

maar waar is die tijd ?

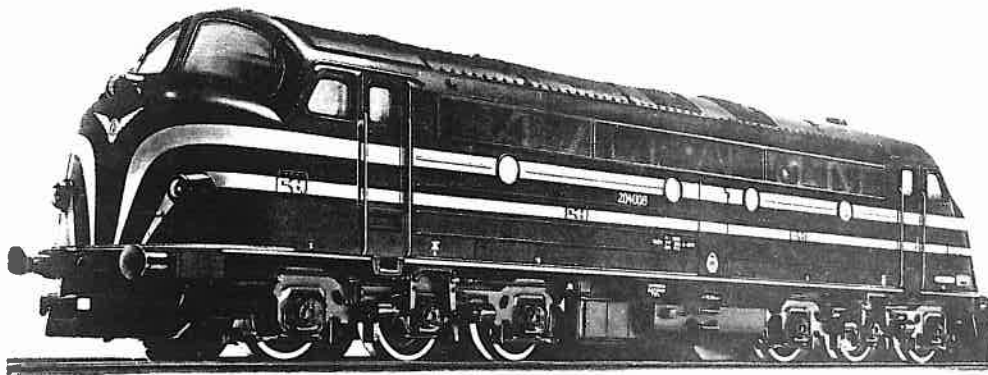
Vandaag weet ieder hoe duur onze hobby is, maar wij weten ook hoeveel mogelijkheden wij eraan hebben ...

Wat kunnen wij doen om jonge en toekomstige hobbyïsten op de hoogte te brengen ?

- wij kunnen hen uitnodigen ons net te bezoeken
en waarom niet met hun ouders
het wordt misschien een familiezaak
- wij kunnen de winkel(s) aanduiden
waar bij aankoop hetzij rechtstreeks
hetzij met koperskaart, zij voordeel
halen met hun aangekochte waren
- vergeet vooral niet DE hobbyzaak te vernoemen, waar zij rustig kunnen kiezen

Jongeren zijn leergierig, weiger dus nooit hun vragen te beantwoorden.

**Verkoop
uw treinen
op hun
echte waarde !**



**INTERNATIONALE VEILING
OUDE SPEELGOEDTREINEN
IN BELGIË**

A. VERCAUTEREN - Auktionator
Kan. De Meyerlaan 8 - B-9160 Hamme

Tel. 052/47.84.02

..... wij hebben niet de mooiste reseau, akkoord ! doch ons net werd dm^2 per dm^2 aangepakt; wij gebruikten éénmaal een aangekochte groene mat, om de enige berg een zachte glooiing te geven.

De drie afzonderlijke circuits werden getooid als een herfstlandschap, daar de tentoonstelling doorging op het einde van de maand oktober.

..... wij hebben niet de grootste reseau, dit is ook waar ! maar onze treinen rijden geen rondjes; ze stoppen in hun voorziene sekties, zowel boven- en of ondergronds.

Wij gebruikten hiervoor :

680 relais
1800 meter draad
210 klemmen
32 signalen .
om 17 treinen te bevelen

..... ons jubeleum-boek werd uitgegeven in 225 exemplaren; daarvan werden 118 gratis uitgedeeled en werden de overige 107 tot het laatste exemplaar verkocht.

Wanneer in dit boek 7 foto's onduidelijk voorkwamen, was dit niet te wijten aan het gebruik van de offset; daar ons boek niet gedrukt werd met doodgewone stencils.

Van de 38 bladen, bedrukt met foto's- en of tekeningen, waren vier bladen zichtbaar maar niet onduidelijk. De reden :

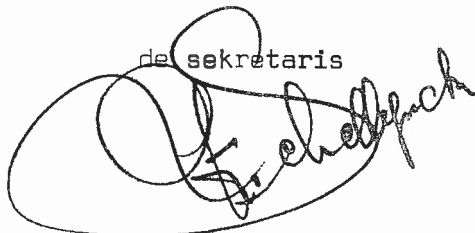
Tijdens mijn reis in Peru; per trein van Cuzco naar Machu Pichu en van Cuzco naar Titi Caca-meer; na m ik dia-opnamen.

Van sommige dia's liet ik kleurfoto's maken en gebruikte deze laatste tot afdruk in ons boek.

De waarde gehalte van deze afdruk verminderde dus 3 maal; maar de echtheid van de reportage bleef.

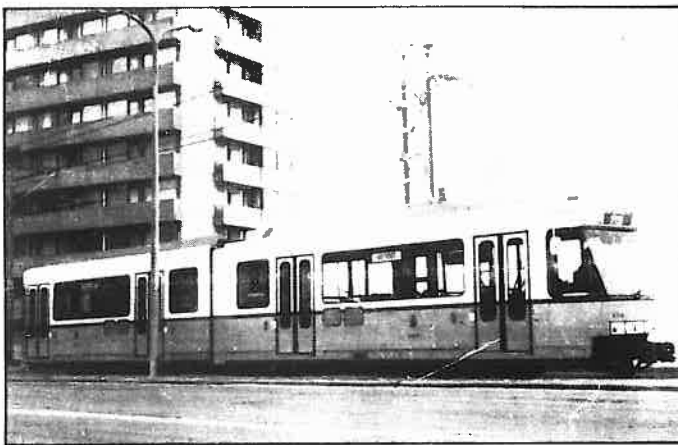
daardoor kon ons jubeleum-boek naar waarheid gepubliceerd worden, en niet als overdruk van één of ander (door verandering aangebrachte) artikels

de sekretaris



Schellynck Frans (S)

GELEED MOTORRIJTUIG



Het geleed motorrijtuig voor de lijn van de kust is voorzien van 1 stuurpost, dit voor Charleroi van 2 stuurposten. Het besturen gebeurt door middel van een rijpedaal en een rem- en veiligheidspedaal. Een rijrichtingschakelaar wordt met de hand bediend. De beschikbare remmen zijn een electro-dynamische rem door recuperatie of rheostatisch, een schijfrem indirect met druklucht bediend door een veercylinder op de motordraaistellen, een schijfrem rechtstreeks met druklucht bediend op het centraal loopdraaistel en zes electromagnetische railremmen.



N. M. V. B.

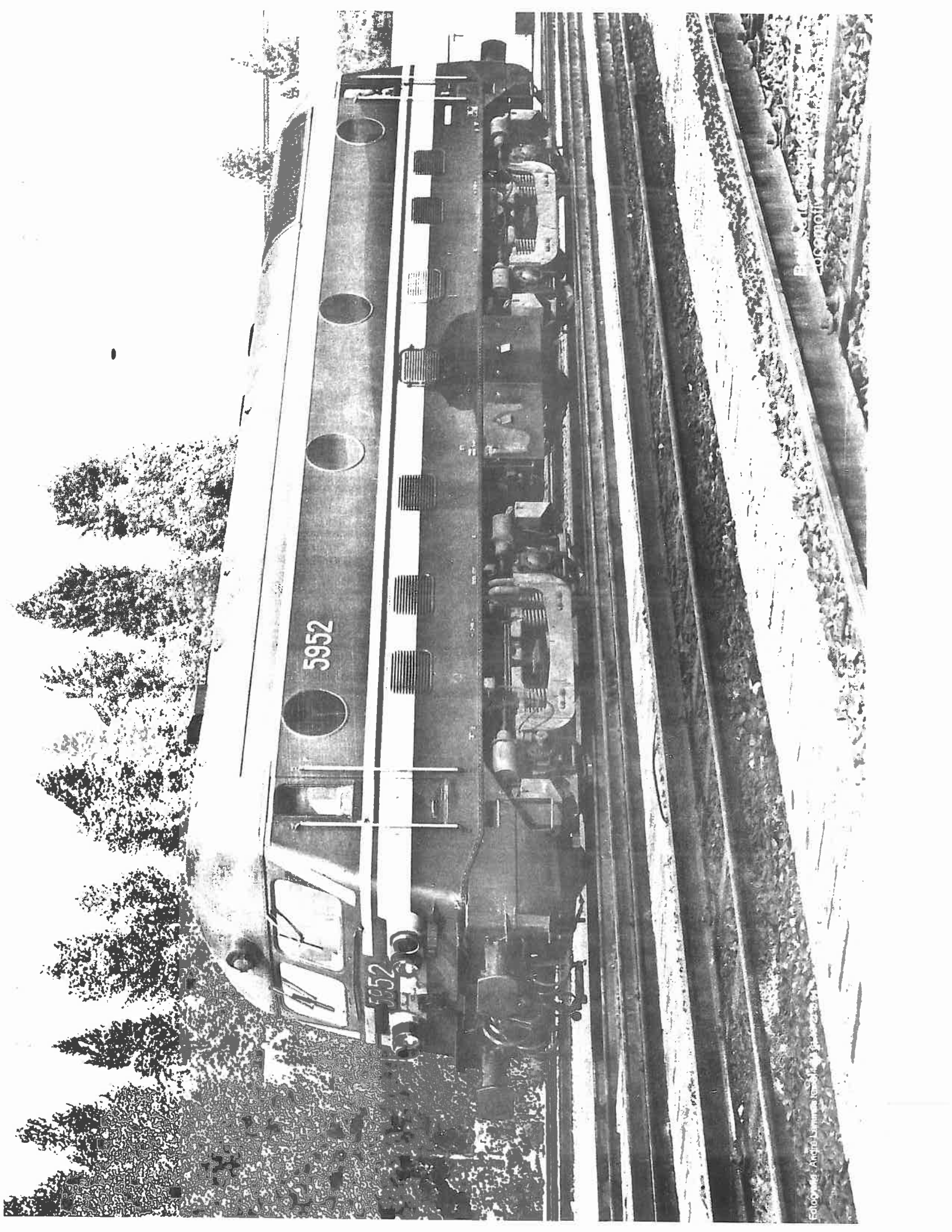
CAPACITEIT	Kust	Charleroi
Zitplaatsen	59	44
Staanplaatsen (4/m ²)	88	98
GEWICHT	34.850 kg	34.850 kg

AFMETINGEN

Lengte buiten koppeling	: 22.880 m
Breedte	: 2.500 m
Buitenhoogte boven spoor	: 3.260 m

TOTAAL VERMOGEN

432,6 kW (continuvermogen)
457 kW (uurvermogen)



A.M.S.A.C. IS 25 JAAR JONG !

..... eindelijk was het zo ver !

A.M.S.A.C. was 25-jaar jong, dus vierden wij feest

Een eerste maal op 19 oktober met een receptie aangeboden aan de 84 betalende leden; een tweede maal op 26 oktober aan de uitgenodigde personaliteiten.

Waren aanwezig :

- de Heer Willy De Clercq, Volksvertegenwoordiger
- de Heer Delaeter, Stationschef van het
Station Gent Sint Pieters
- de Heer Verhoeyen, 1ste Adj. Stationschef
- de Heer Comhaire, Commercieel-Afgevaardigde
van het NMBS-Centrum
- de Heer De Winne, Commissaris van Politie
van Gent-Centrum
- twee handelaars-leden
de HH J. Smetrijns
J. Verborgh
- binnenhuis arch. de Heer J. Vergaert, welke
ook zorgde voor de versiering van onze
beide lokalen
- dertig genodigden, uitgekozen door het
bestuur van A.M.S.A.C.
- de voltallige pers
- stuurden zelfs hun kat niet
het Stadsbestuur en de Bestendige Deputatie
(wel kregen wij van deze Heren hun veront-
schuldiging, door vroegere aangegane
afspraken ... ?)

Na de toespraak door onze voorzitter, de heer R. Balot, waarin hij de club in volle luister plaatste vanaf de geboorte in 1956 tot heden (1981); kregen wij een zeer gesmaakte rede door de Heer Willy De Clercq.

Met geestdrift, afgewisselt door kwinkslagen, bracht deze Heer onze hobby op het voorplan; met de belofte, éénmaal met pensioen, deze hobby te beoefenen als tegenprestatie van voetballiefhebber.



De heer voorzitter aan het woord
met als bijzondere gast de Heer
Willy De Clercq, Volksvertegenwoordiger.

Een korte hulde werd gebracht door de Heer W. De Clercq aan onze sympathieke schatbewaarder de heer L. Vanderstuyf, die met zijn eigen 25-jarig jubileum, als stichtendlid, als bestuurslid en als schatbewaarder gevierd werd.



Daar onze onder-voorzitter, de heer A. D'hoolaeghe, de jubelaris met een geschenk wou bedenken en bedanken; sprak deze heer enkele rake woorden tot onze gevierde en vroeg aan de Voorzitter zijn Dame, het statisch geschenk te overhandigen.

Mevrouw Vanderstuyf kreeg natuurlijk bloemen aangeboden.

Na het nuttigen van de erewijn, de rondgang en de demonstratie in beide lokalen, werd lang nagepraat over deze mooie avond.

De beste herinnering aan de receptie was, dat wij onder de genodigden, drie nieuwe leden mochten inschrijven.

Eén die er ook bij was
S.

1900



Statuaire vergadering - 1981.

=====

Mijnheer de Voorzitter,
Geachte Leden,

Voor de sekretaris is het steeds gewaagd een samenvatting te geven over het voorbije jaar, men vergeet altijd iemand te vernoemen, daarom geen namen maar feiten.

Het voorbije jaar startte reeds 5 jaar terug, op 17 augustus 1976.

Op deze dag werd ons net in gebruik genomen en ingehuldigd. Niet afgewerkt, akkoord; maar toch reden wij met de mini-treintjes, bestuurd uit een bedieningsbord waarop ook het volledig sporenschema op voorgesteld was; maar dan heel wat primitiever.

Het beginstadium van de clubreseau was zeer beperkt; zowel wat de decor als het materiaal aanging; maar dit kwam door onze beperkte geldelijke middelen.

Sta ons toe U te zeggen dat elke Frank benuttigd werd, na verschillende malen gewikt en gewogen te zijn.

Daar wij een paar jaar in 't verschiet hadden, tot de volledige opbouw, mochten wij rustig verder werken. En dat deden wij.

Laat ons nu zeer kort maar cronologisch de werkzaamheden opsommen aangaande 1981

februari en maart : cablage aan de relaïskast
+ uittesten

april : aankomst in de conferentiekamer van het bedieningsbord en het cableren van de bedrading naar de reeds + 20 geplaatste Brawaseinen

mei : proefrijden met het gebruik van het bedieningsbord

juni en julie : aanpak van het drie-rail systeem
+ proefrijden op de circuit
heen en terug

augustus en september : het plaatsen van de seinen op de heen en terugbaan met het afwerken van de decor op beide reseau's

herschilderen van muren en plafond

her construeren van trap

oktober : proefrijden op beide reseau's ditmaal
met wagens

eind oktobèr : onze recepties en het houden van de
tentoonstelling, dit tussen
24 oktober t.e.m. 1 november 1.1.

Moeten wij herhalen, dat deze tentoonstelling sukses kende,
wij mogen gerust beweren dat ongeveer 8.000 bezoekers
binnenkwamen.

Wij kregen ook 5 scholen op bezoek en één voorval wil ik hier
wel aanhalen :

op de Märklin-reseau zat tussen de geplakte
figurinetjes één stripper

niemand was op de hoogte hiervan, zelfs niet
de bestuursleden

maar, de kleine meisjes, kinderen tussen
8 en 12 jaar, hebben wèl deze naakte gezien ...

is de jeugd opmerkzaam !!

Mijnheer de Voorzitter, Geachte Leden, het feest was groot,
de nasmaak nog beter, laat ons niet op de lauweren zitten; maar
verder werken en ons lidgeld betalen tot aankoop van materiaal.

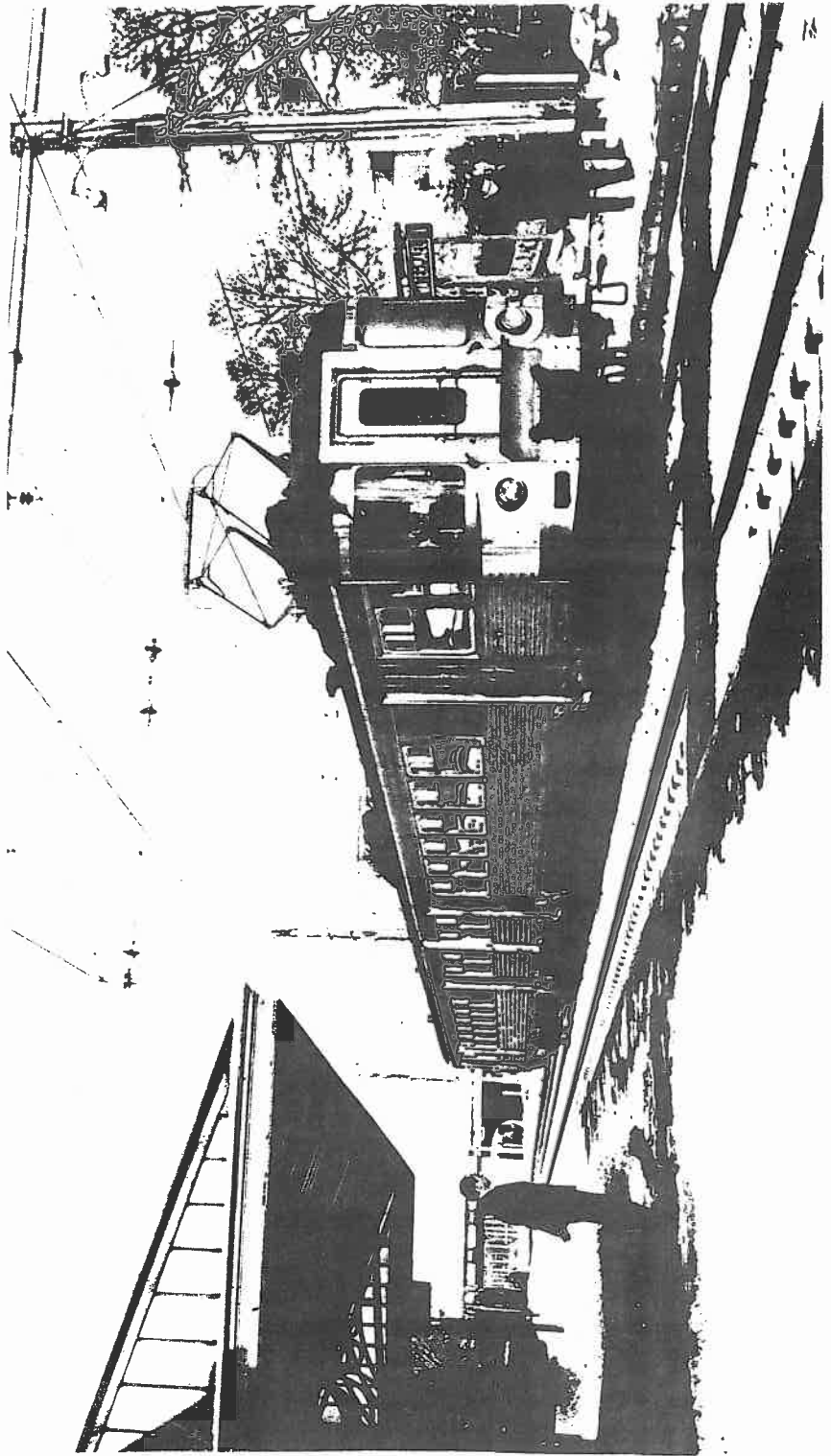
En dan liefst bij de handelaars-leden, want door hen, kon
A.M.S.A.C. beschikken over meerdere prijzen dienstig voor de
tombola en een percentage van de door hun verkochte waren
tijdens die 9 dagen van overrompeling.

Maar wij deden dit graag.

Mijnheer de Voorzitter, Geachte Leden,
ik drink op jullie gezondheid

lang leve ons allen
lang leve A.M.S.A.C.

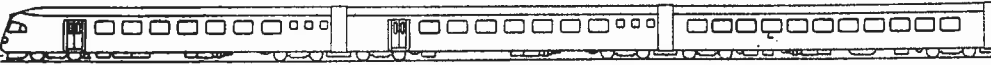
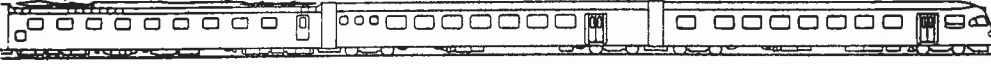

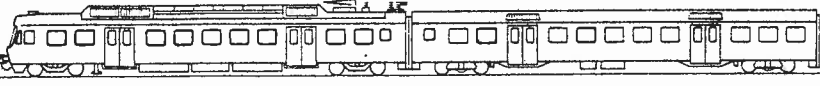
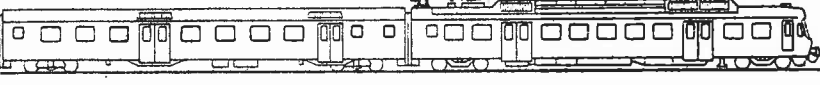
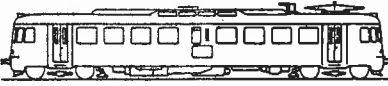
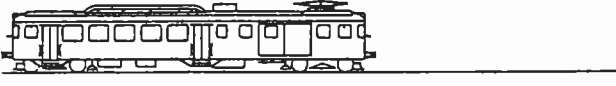


de sekretaris.





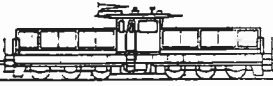




Streckenlokomotiven		Typ	Baujahre	Anzahl	Gewicht	PS	km/h	
Locomotives de ligne		Type	Années constr.	Nombre	Poids (t)	ch		
		Re 4/4 I	10001–10050	1946–1951	50	57	2480–2520	125
11 101–11 155	11 156 ... 11 370	Re 4/4 II Re 4/4 III	11101–11304 11351–11370	1964–1975 1971	202 20	80 80	6320 6320	140 125
		Re 6/6	11601–11689	1972–1981	89	120	10600	140
		Ae 6/6	11401–11520	1952–1966	120	120	5830	125
		Ae 4/6	10801–10812	1941–1945	9	105–111	5540	125
		Ae 4/7	10901–11027	1927–1934	126	118–123	3120	100
		Ae 3/6 I	10601–10714	1921–1929	86	93	1920–2100	100–110
		Ae 3/5 Ae 3/6 III	10201–10226 10261–10271	1922–1925 1925–1926	17 3	81–85 89	1800 1800	90 90
		Be 6/8 II* Ce 6/8 II	13251...13265 14267...14283	1920–1921 (1942–1947) 1921–1922	3 9	126 128	3640 2240	65 65
		Seetal De 6/6	15301–15303	1926	3	73	1170	50
Historische Lokomotiven								
Locomotives historiques								
		Ae 3/6 II	10439	1925	1	98	2000	100
		Ae 8/14	11801	1931	1	240	7000	100
		Be 4/6 Be 4/7	12320 12504	1921 1922	1 1	110 111	2040 2400	75 80
		Ce 6/8 I Be 6/8 III	14201 13305	1920 1926	1 1	118 131	2370 2460	65 65

Automotrices

		TEE II RAe 1051-1055 (5) 1961, 1967 296 t 3140 PS/ch 160 km/h
		RABDe 12/12 1101-1120 (18) 1965-1967 170 t 3320 PS/ch 125 km/h
		RABDe 8/16 2001-2004 (4) 1974-1976 149 t 3060 PS/ch 125 km/h
		RBe 4/4 1401-1482 (81) 1959-1966 64-68 t 2720 PS/ch 125 km/h
		BDe 4/4 1621-1651 (31) 1952-1955 57 t 1600 PS/ch 110 km/h
		Be 4/6 1601-1619 (14) 1923-1927 (1961-1966) 72 t 854 PS/ch 90 km/h
		De 4/4 1661-1671 (11) 1966-1971 (Umbau/Transf.) 57 t 1100 PS/ch 75 km/h De 4/4 1672-1685 (6) 1927-1928 59 t 1100 PS/ch 85 km/h
		RAe 2/4 1001-1002 (2) 1935-1936 41 t 536 PS/ch 125 km/h
		RAe 4/8 1022-1023 1953 88 t 1380 PS/ch 125 km/h

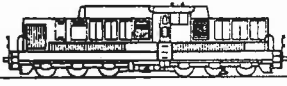

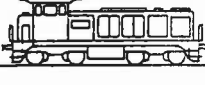
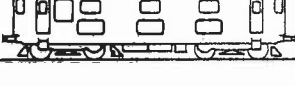

Rangierlokomotiven

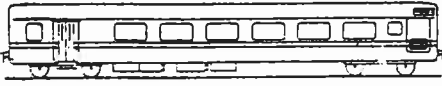

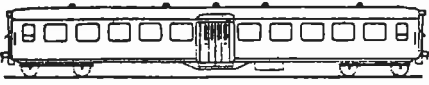

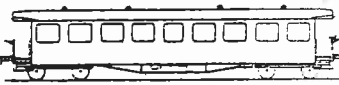
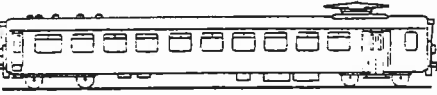
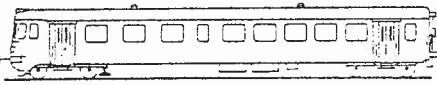
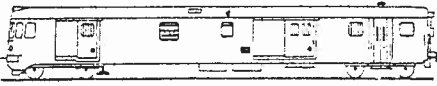
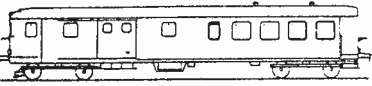
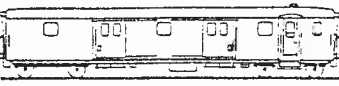
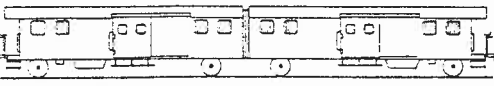
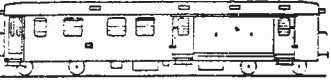
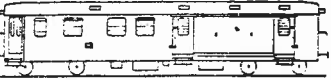
Locomotives de manœuvre

	Ee 6/6 II 16811-16820 (10) 1979 111 t 1330 PS/ch 85 km/h
	Ee 6/6 16801-16802 (2) 1952 90 t 1370 PS/ch 45 km/h
	Eem 6/6 17001-17006 (6) 1970-1971 104 t 1045 PS/ch 65 km/h
	Ee 3/3 16331...16560 (145*) 1930-1966 40-52 t 529-730 PS/ch 40-60 km/h
	Ee 3/3 16311-16326 (15) 1928 45 t 585 PS/ch 40 km/h


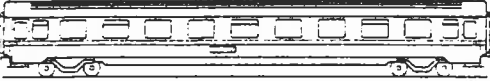
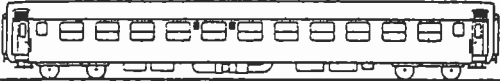


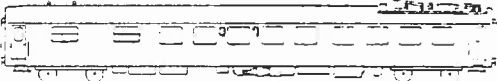


Diesellokomotiven

Locomotives diesel


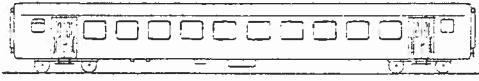

	Am 6/6 18521-18526 (6) 1976 111 t 2500 PS/ch 85 km/h
	Bm 6/6 18501-18514 (14) 1954-1961 106 t 1700 PS/ch 75 km/h
	Bm 4/4 18401-18446 (46) 1960-1970 72 t 1200 PS/ch 75 km/h
	Bm 4/4 II 18451-18452 (2) 1939 66 t 1100 PS/ch 75 km/h
	Em 3/3 18801-18841 (41) 1959-1963 49 t 600 PS/ch 65 km/h

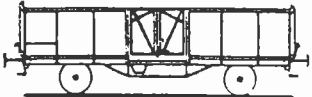

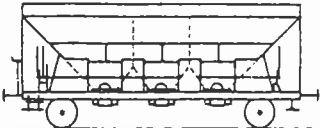
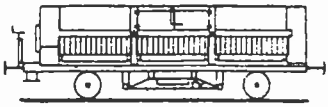
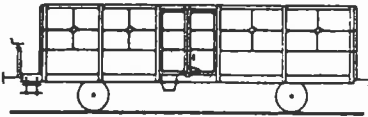

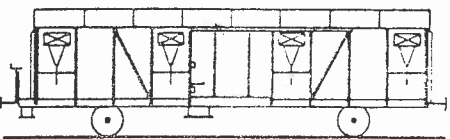
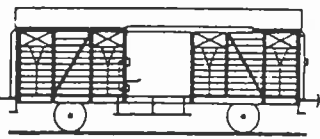
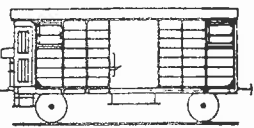
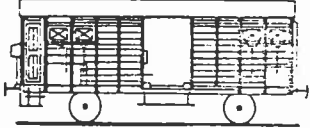
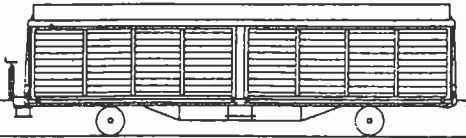
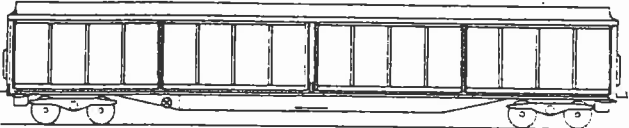
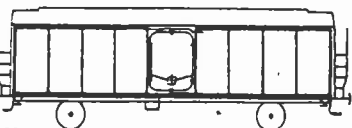
Service Intérieur	Type	Série	Nombre	Places 1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	
	Salon-Aussichtswagen/ voitures-salon	1956, 58	As	2	36	
	Leichtstahlwagen/ voitures légères en acier	1937-52 1940-54 1937-54	A AB B	155 102 419	42/48 24	31 72
	Leichtstahlwagen mit Mitteleinstieg/ voitures légères à porte médiane	1953-57	B	210		80
	Schwere Bauart (umgebaut)/ voitures lourdes (moderni- sées)	(1958-61) (1955-63)	AB B	30 49	24	40 80
	Offene Plattformen/ plates-formes ouvertes - Seetal	(1953) 1949-53) 1947-50 1947-50 1947	ABi Bi B B ABC	3 2 1 1 5	32 24 24 24 16	32 54 12 12 32
	Speisewagen/restaurants - Typ III/type III - self-service	1944-61 1973, 75 (1975, 78)	WR WR WR	29 6 7		52 40 30
	Steuerwagen/ voitures de commande	1952-54 1959 (1974-77) 1959 1948 1976-77	ABt ABt ABt Bt BDt BDt	18 16 8 6 1 30	18 18 24	32 30 31 58 32 32
	- mit Postabteil/ avec compart. PTT - Genève-La Plaine	1955 1955 1959 1966-71 1956-57	Dt DZt DZt DZt Bt	3 2 6 40 2		71
	Steuerwagen/ voitures de commande (Umbau/transformation)	(1963-65) (1961-64)	Bt BCt	9 7		33 32
	Gepäckwagen/fourgons - Typ II/type II - mit Postabteil/avec compart. PTT	1928-31 1938-55 1968-74 1938-55	D D D DZ	2 150 150 10		
	Sortierwagen/fourgons de tri	(1962-63) (1958)	D ² -D ² D ³ -D ³	34 1		
	Gepäckwagen/fourgons	1905-15	D ³	61		
	Bahnpostwagen div. Bauarten Eigentum PTT Ambulants postaux divers propriété PTT		Z	585		


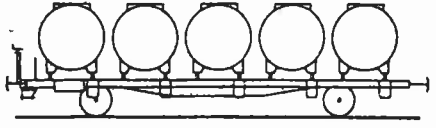
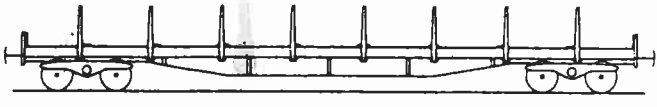
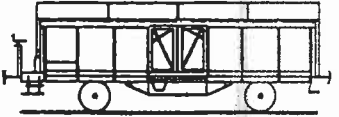
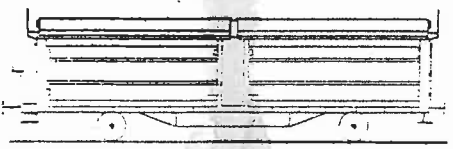
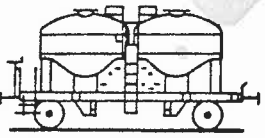
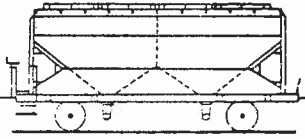
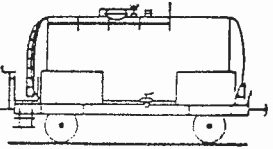
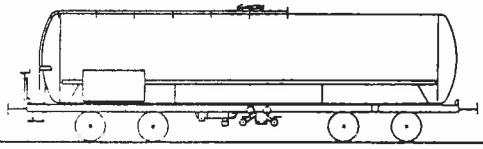
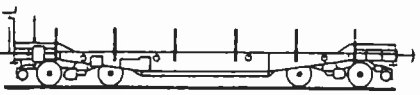
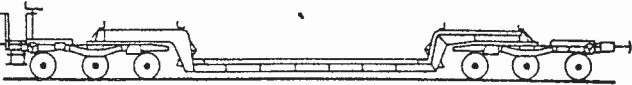
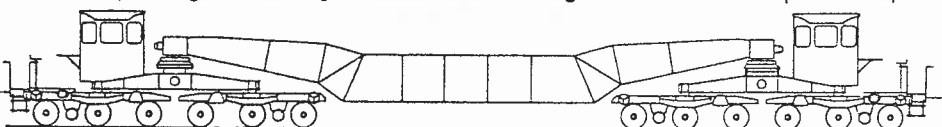
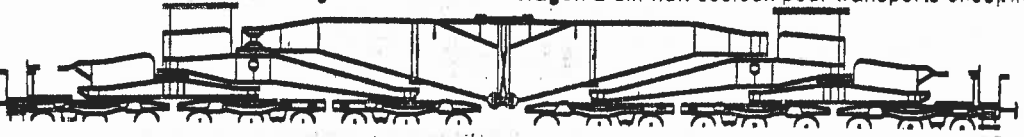
Internationaler Verkehr
Service international

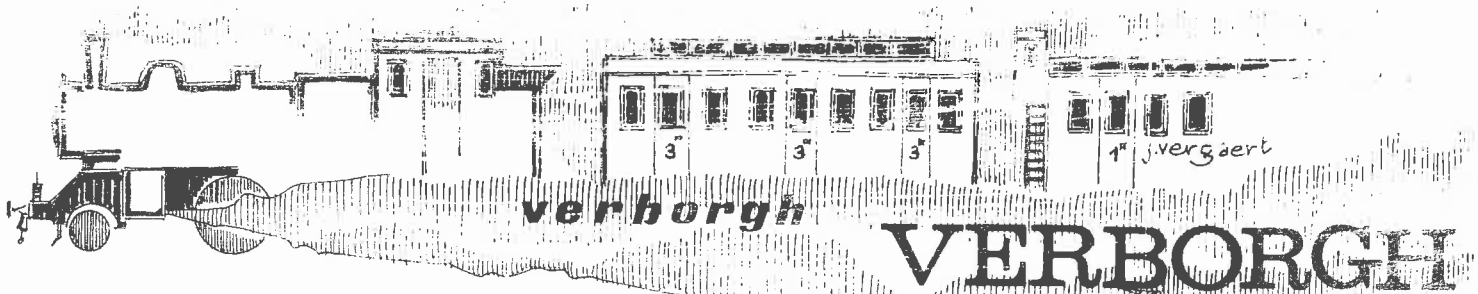
	Typ	Serie	Anzahl	Plätze 1. Kl.	2. Kl.	
	Type	Série	Nombre	Places 1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	
	RIC-TEE «Cisalpin»	1974	Am	5	48	
	RIC-UIC Z1 - Liegewagen/couchettes	1977 1979	Am Bcm	20 20	54	60
	RIC-UIC - Liegewagen/couchettes	1969-70 1971-72 1966-78 1964-72	Am ABm Bm Bcm	38 40 319 50	54 24	36 66/72 60
	RIC-BLS - Liegewagen/couchettes	1954 1956-57 1960-61	A B Bc	18 30 30	42	72 48
	RIC-Umgebaut/ modernisées - Sanitätswagen/sanitaires	(1953-62) (1954-55) (1951-54)	AB B B	23 15 50	24	32 72 78
	RIC-Speisewagen/restaurant	1967	WRm	10		52
	RIC-Schlafwagen/ voitures-lits	MU 1963-73 U 1968 T2S 1974-75	WL ABm	13 5 5		12-36 11-33 17-34
	RIC-Gepäckwagen/ fourgons	1936-55 1977	D Dms	46 20		

Inlandverkehr
Service intérieur

	Typ III/type III	1975 (2A 1972) 1975 1975 (1B 1972)	A AD B	25 6 35	46 29	70
	Typ II/type II	1965-71 1969-73 1965-74	A AB B	80 145 276	48 24	39 80
	Typ I/type I	1958-60 1956-67	A B	180 1023	48	80

		Offener Güterwagen Wagon-tombereau	E, Es E, Em Eaos	29 t 21 t 58 t	2192 815 700
		Kohle-Silowagen Wagon-trémie pour charbon Kies-Silowagen Wagon-trémie pour gravier	Eds Eds	27 t 28,5 t	316 95
		Hubkipwagen Wagon à benne levante-basculante	F-u Fs-u	26 t	289
		Offener Güterwagen für leichtes Sperrgut Wagon ouvert pour marchandises encombrantes de faible densité	Fb Fbk	20,5 t 15 t	319 355
		Silowagen für Sand und Kies, vierachsig Wagon-trémie à bogies pour sable et gravier	Fad ^P Fads ^P	60-61 t	223
		Grossraumwagen, gedeckt Wagon couvert de grande capacité	Gbs	26 t	1540
		Gedeckter Güterwagen Wagon couvert	Gs Gqss	25 t	3761
		Gedeckter Güterwagen, alte Bauarten Wagon couvert, anciens modèles	Gkim Gkm Gm, Gmk Gms Gmr-v Hh-v H-v	13-16 t 16 t 20 t	1793 101 2939
		Gedeckter Güterwagen mit Schiebewänden, zweiachsig Wagon à parois coulissantes	Hbis	24-26 t	2929
		Gedeckter Güterwagen mit Schiebewänden, vierachsig Wagon à parois coulissantes	Habis-x Habiss-x	52 t 52 t	97 103
		Bierwagen, zweiachsig vierachsig Wagon à bière, à deux essieux à bogies Kühlwagen Wagon réfrigérant	Hs ^P Has ^P Ibceqss Idms-v Ims-v div. ^P	20,5-26 t 47-50 t 19,5 t 17 t 17-22,5 t	104 22 15 20 32

	Flachwagen Wagon plat	Ks-w Ks Km Kms-w Kbkm	28 t 21 t 16 t	1384 840 156
	Tragwagen für Grossbehälter Wagon porteur pour grands containers	Lbs	30 t	92
	Flachwagen Wagon plat à bogies	Res Rs-w Rs Rs-y	55 t 56 t	100 1339
	Klappdachwagen Wagon à toit basculant	Tes	23-27 t	110
	Schiebedachwagen mit Schiebewänden Wagon à parois et à toit coulissants	Tbis	25.5 t	692
	Silo-Wagen für Staubgüter Wagon-silos pour pulvérulents	Ucs Uces Uaces	27 t 55.5 t	758 302
	Getreidewagen Wagon à céréales	Udgs. Uds Uadgs	26-28 t 64 t	508 200
	Kesselwagen Wagon-citerne zweiachsig à deux essieux	Uh. Uhs [P]	9-30 t	3892
	vierachsig à quatre essieux	Uah. Uahs [P]	44-60 t	2384
	Tiefladewagen, vierachsig Wagon surbaissé à quatre essieux	Sps Sp-w Uai-w	56 t 56 t 40-58 t	84 56 24
	Tiefladewagen Wagon surbaissé sechssachsig à six essieux	Uaai Uaai-w	60-83.5	9
	achtachsig à huit essieux	Uaai	107.5- 114.5 t	4
	Schwertransportwagen, 12achsig Wagon à douze essieux pour transports exceptionnels	Uaai	150 t	1
	Schwertransportwagen, 18achsig Wagon à dix-huit essieux pour transports exceptionnels	Uaai	260 t	1



VERBORGH

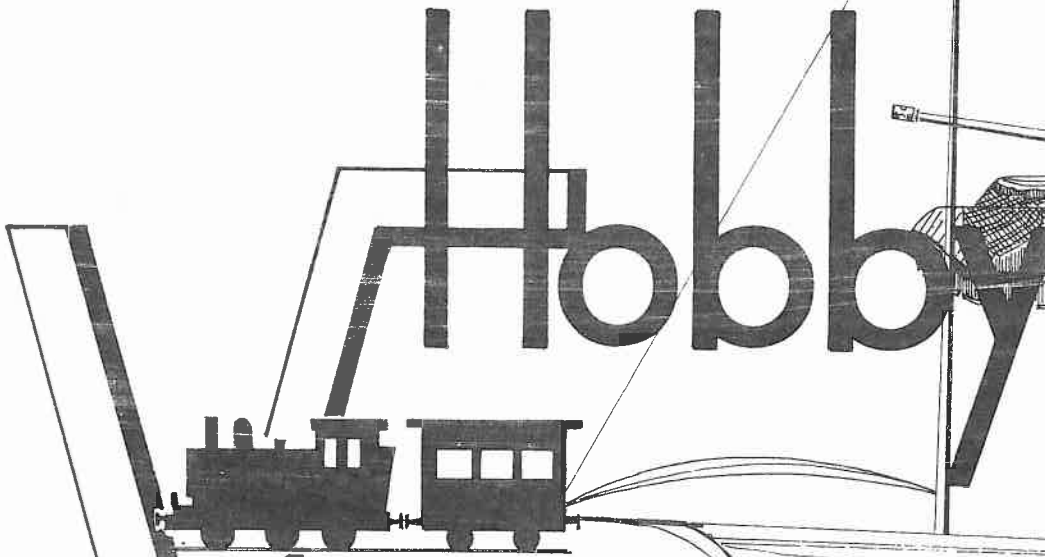
Märklin

**Lima . Jouef . Rivarossi .
Rocco . Fleischmann . Liliput .
Piko . Arnold . Ade . Hamo . Röwa .**

radio controle **RADIO CONTROLE**

SCHAAKCOMPUTER

BOUWDOZEN BOUWDOZEN

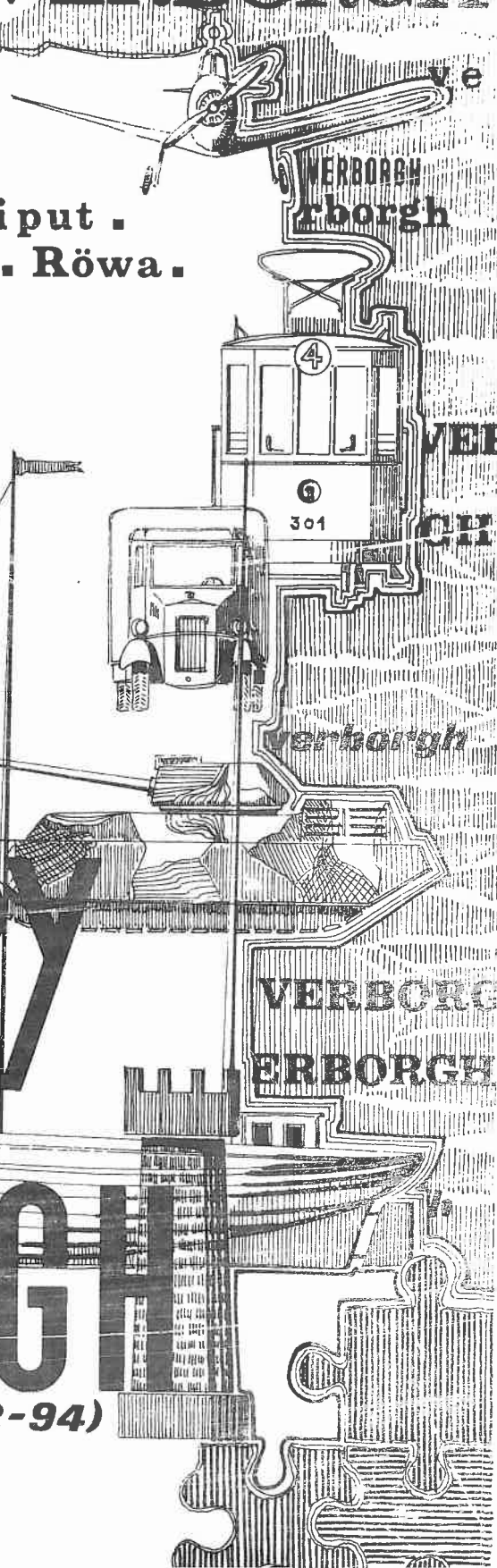


VERBORGH

kortrijksepoortstraat 180 (92-94)

GENT

tel.(091) 23.12.36

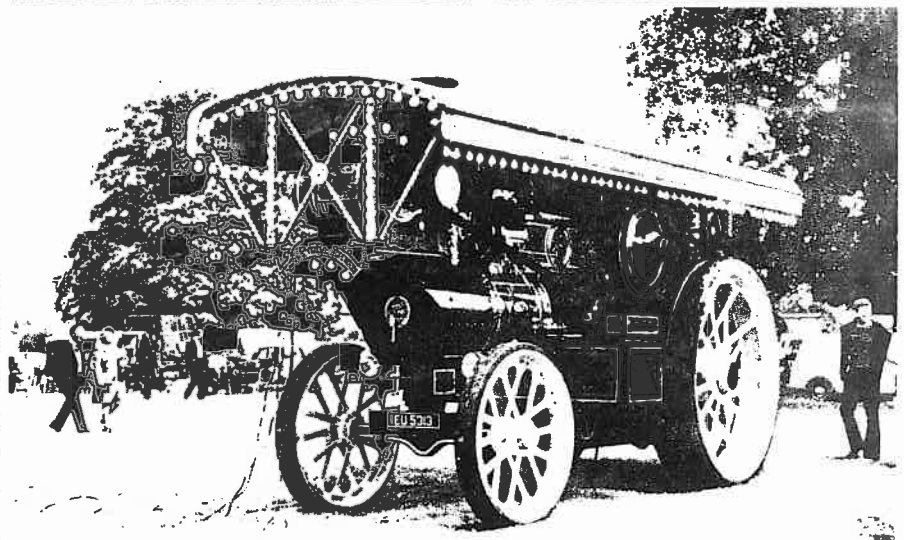
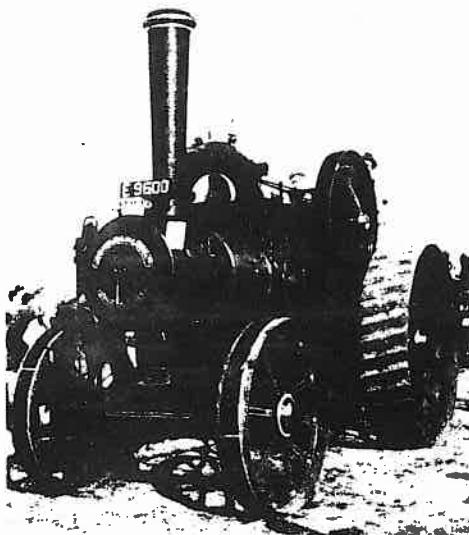
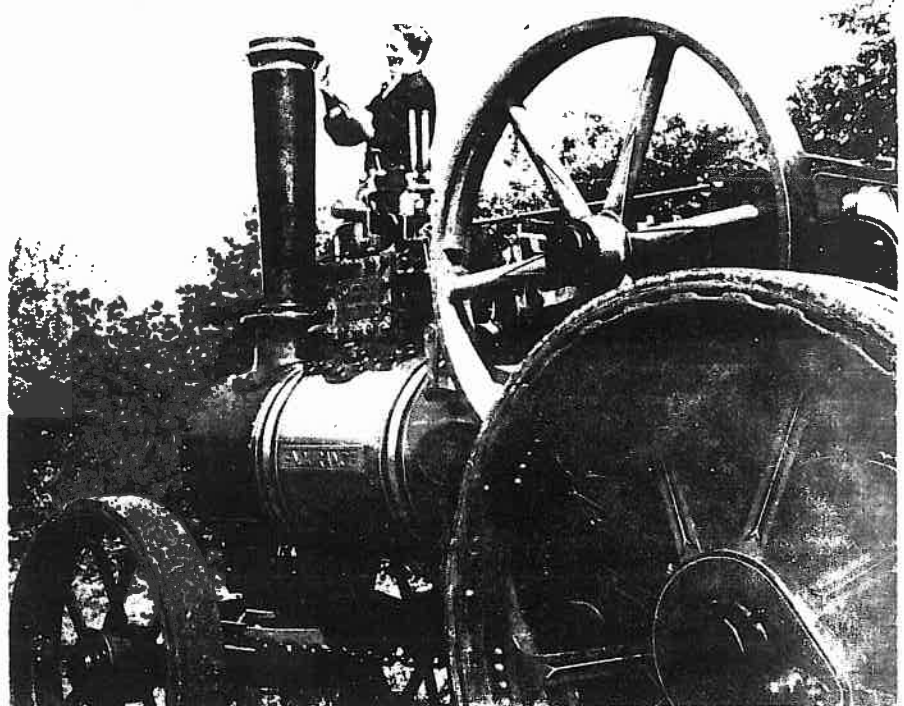
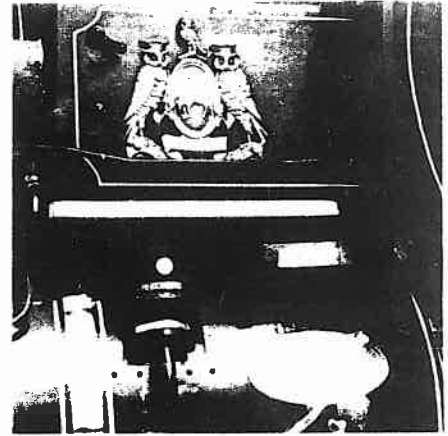


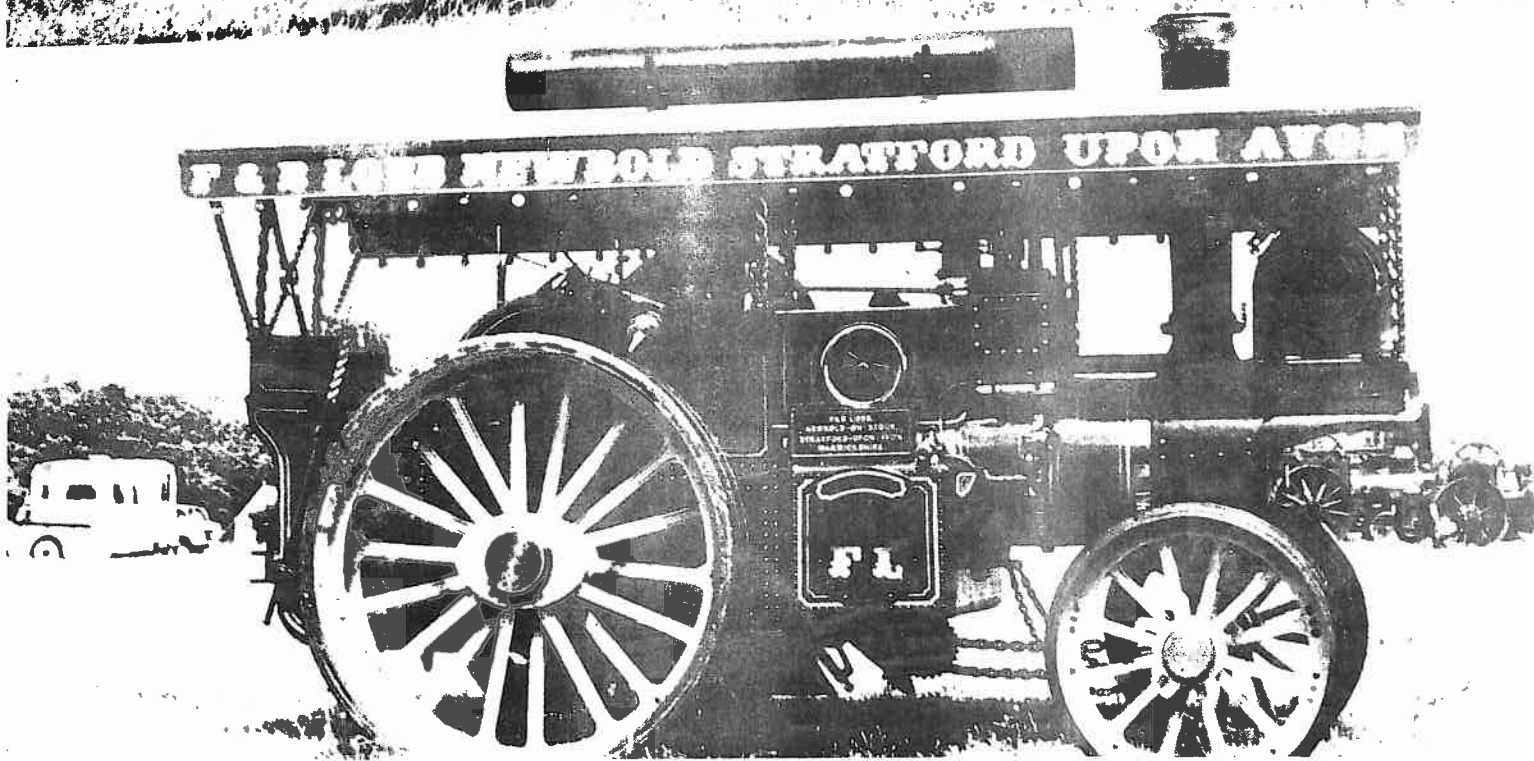
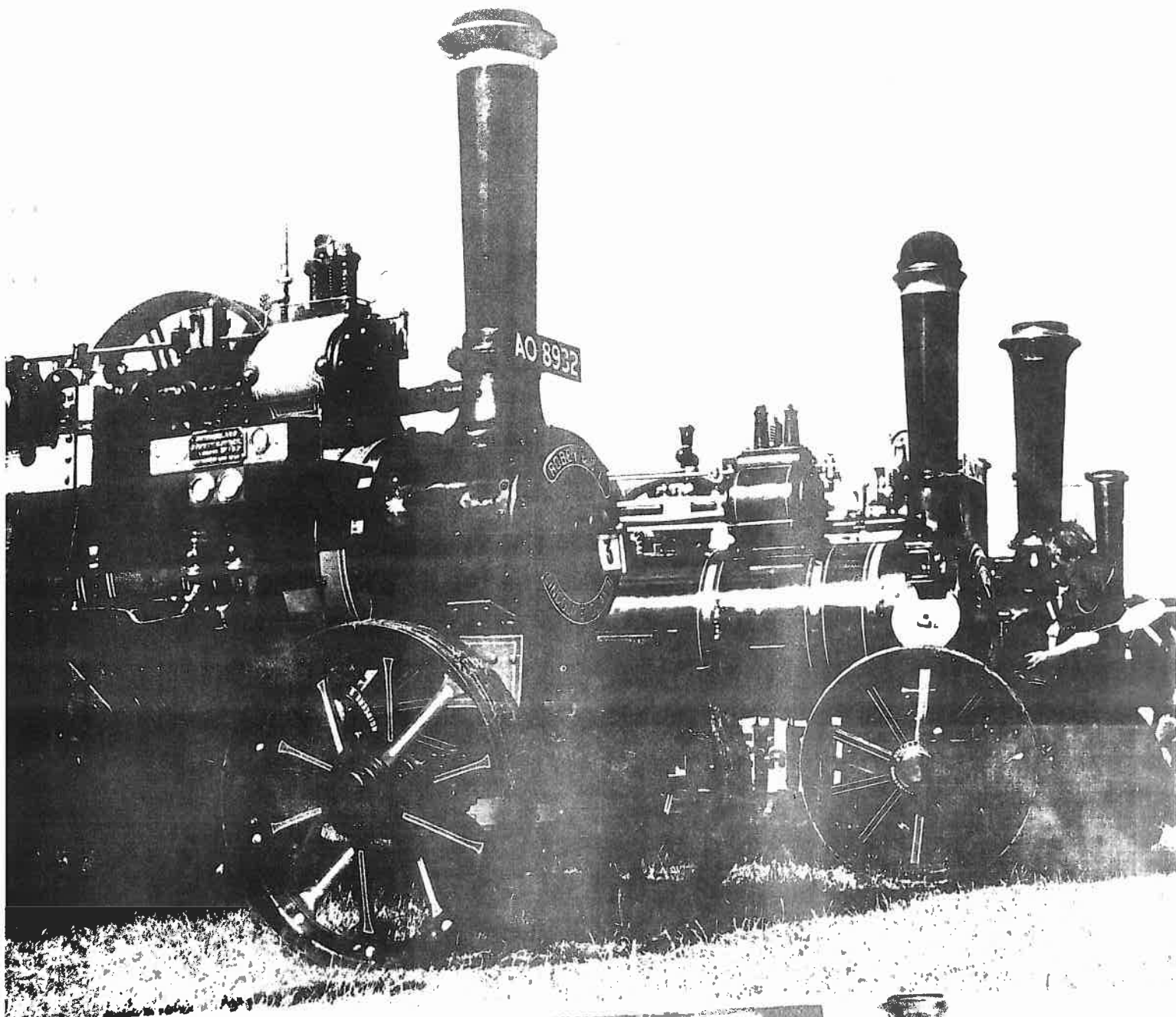
EXEMPLARY EX-TRACTIONS

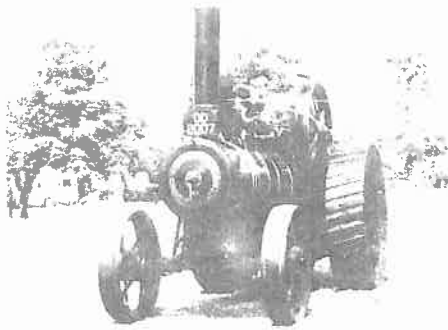
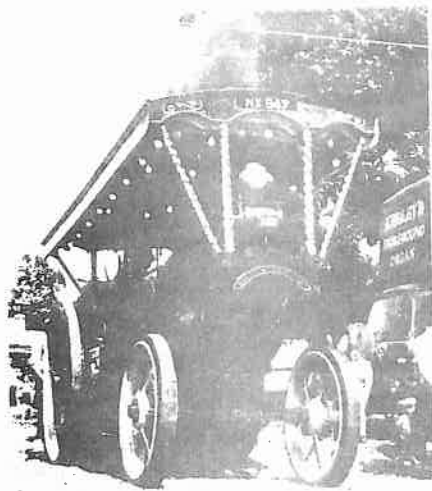
Photographed by Ivan Belcher

Te Appleford in de
provincie Berkshire
(Engeland) vond in het
jaar 1959 de eerste
race plaats van oude
stoom-machines.

Deze race werd ingericht
door een landbouwer,
welke ook de eerste prijs
(een vat bier) won;
de afstand (1500 m)
wordt afgelegd in 4'.







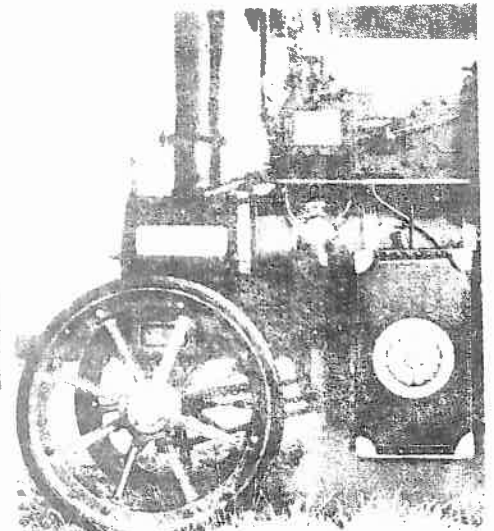
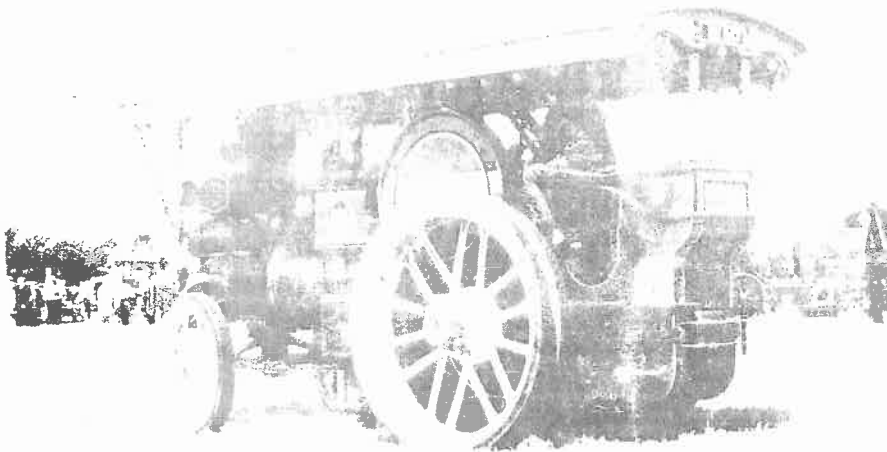
Om zo'n stoommachiene in gang te houden worden goede steenkolen aangeraden en geen antrachite

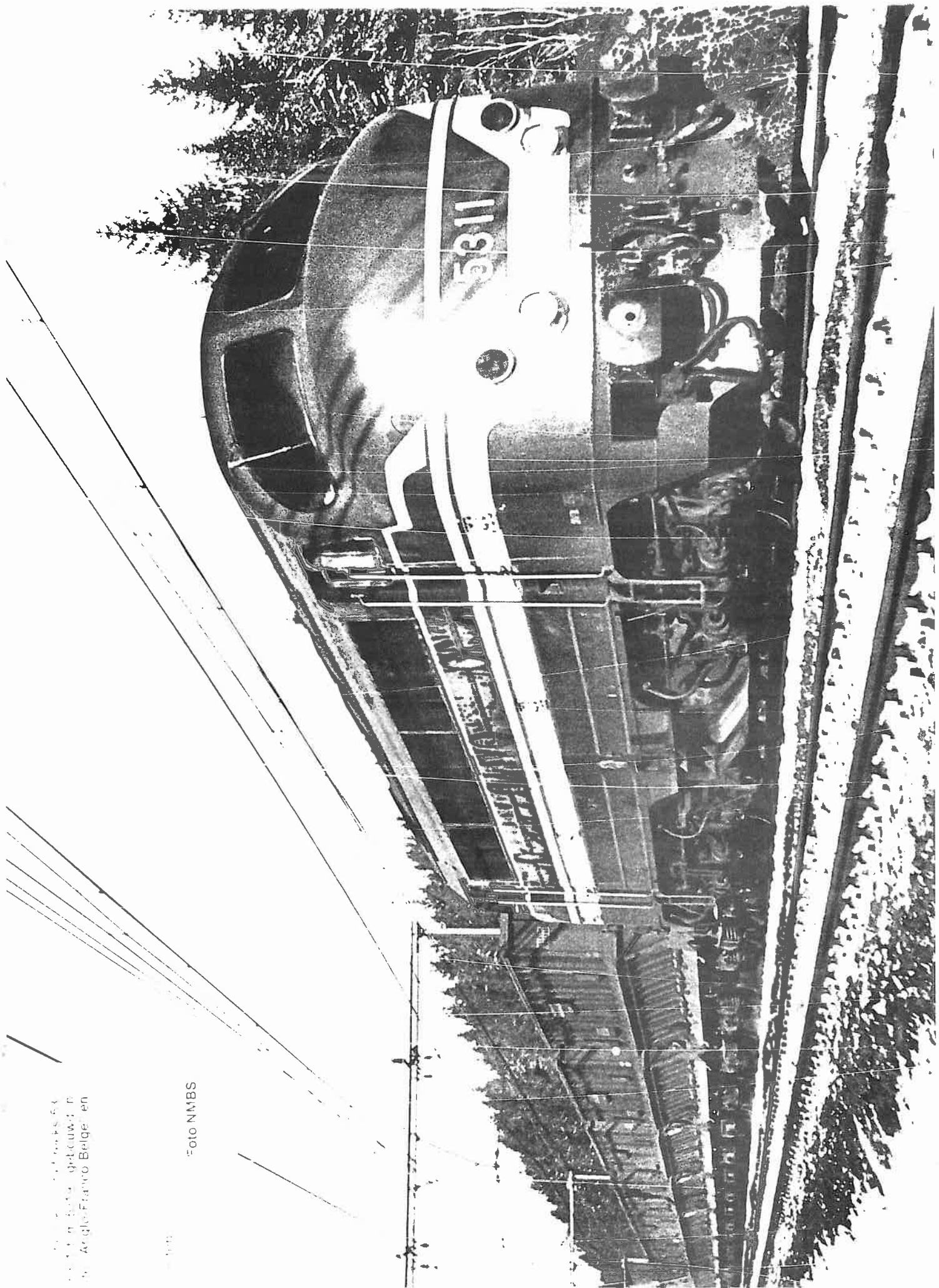
Een dagelijks onderhoud kost gewoonlijk 480,-Fr maar wanneer de waterreservoir moet vernieuwd worden, mag je gerust 4.000;-Fr neertellen

Een vb.: THE FOWLER SUPER SHAUMANS "The Supreme" was de best geslaagde onder de deelnemers, zij werd gebouwd in 1934 en woog 4,5 ton



Om ze terug in gang te brengen en te laten deelnemen aan deze race, duurde het 12 jaar en nam 5.000 man-uren in beslag.





De trein van 19311 is gecrasht in België

Foto NMBS

Copyright © 1964 by Frans Schellynck

by Frans SCHELLYNCK
sekretaris A.M.S.A.C.
Rozier 44
9000 - Gent

