

ARTEVELDE-MINIATUUR
SPOORWEG AMATEURS CLUB
GENT



W. de W. L.

AMSAC

PERIODIEK Nr. 8

4^e Jaargang — MEI 1962



ARTEVELDE-MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB
G E N T

4^e Jaargang

N^o 8

Mei 1962

Secretariaat: M. SMETRYNS, Mesmil S^t. James S^t. MARTENS-LATEM Postboks N^o 550.414

Verantwoordelijke uitgever: ARTEVELDE-MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT

Nadruk zelfs gedeeltelijk, zonder toestemming van de uitgever verboden.

boekje n^o 8, blz. 1

Hoe bevelen wij onze treinen. 23-ste les.

=====

Een interessante spectaculaire zaak is een terminus of kopstation. Men kan ze handbediend maken. Dan zijn er praktisch geen problemen. Zo een station volledig automatisch maken is natuurlijk een andere zaak! Principetekeningen en inlichtingen zijn ter beschikking in de schotel van onze vereeniging en wij willen hier met de details ingaan.

In deze les zullen wij het hoofdpunt van zo een station behandelen, 't is te zeggen het automatisch veranderen van rijzin van de locomotieven. Dit probleem verdeeld zich in twee.

1.- Het gelijkstroommateriaal:

De mechanische aard van dit materiaal speelt hier geen rol (twee of drie rails). Het is in ieder geval materiaal dat van rijzin veranderd als men de polariteit van de stroom in de sporen veranderd. Iedereen kent een handbediende polariteitsinverseeur; dit vervangt U door een similaire schakeling op relais; de relais worden bediend door pedalen en U hebt een automatische polariteitsinverseeur. Wij geven hier de schets nr. 1 met een standard "Fleischman" wisselstroomrelais.

Pas op van niet de polariteit om te werpen op gans Uw net! Om goed het gevaar daar van te begrijpen, nemen wij als voorbeeld een loco gevoed door de sporen en een luchtlijn (is het zelfde dan gevoed door links en rechtsspoor, maar gemakkelijker te begrijpen). Een loco komt dus b.v.b. binnen in het kopstation met + op de luchtlijn en - op het spoor; de ompoolrelais werkt en hij keert terug met - op de luchtlijn en + op het spoor.

Zonder speciale maatregelen is dit een ramp, want deze loco staat dus anders gepoold dan al de andere die op het net staan! Wat zijn de middelen om daaraan te verhelpen:

- a) een ingewikkeld relaissysteem dat aan iedere loco toelaat, seinsectie per seinsectie, haar polariteit zelf te bepalen.
 - b) het kopstation voorzien van een draaischijf of V systeem om de locos te keren.
 - c) de locos tweemaal in het kopstation doen komen, 't is te zeggen eerst van het hoofdnet in 't station, dan vertrekken van 't station naar een valsch net of keerlus (b.v.b. een klein cvaal door een berg), terug in 't station en dan naar het hoofdnet. U krijgt dus : $\pm \bar{\mp} \pm$.
- Als conclusie laten we zeggen dat een loco moet terug komen op het net in dezelfde richting als ze ervan gekomen is.

2. - Het wisselstroommateriaal.

Het polariteitsprobleem is hier uitgesloten, het gaat hier b.v.b. over klassiek drierailsysteem "Märklin". Het veranderen van rijzin wordt hier dus bekomen door een kortstondige overspanning of stroomstoot. Om deze handbediende "stoot" automatisch te bekomen zonder iets te verbouwen aan de locos kunt U, onder andere, de volgende gelijkstroomrelaisschema toepassen, zie schets nr 2.

De loco komt op P_1 , R_1 slaat aan en wordt vastgehouden door R_2 . Vervolgens komt de loco op P_2 die R_3 doet werken; op dat ogenblik wordt de rijstroom TR onderbroken en een overspanning van b.v.b. 18v gaat in de sporen. Ogenblikkelijk doet R_3 R_2 werken die op zijn beurt R_1 doet afvallen en dus P_2 onderbreekt. P_2 eens onderbroken, valt R_3 af en de overspanning verdwijnt om de normale rijstroom terug in te schakelen. Het voordeel van dit systeem is dat de treinen terug rechtstreeks op het hoofdnet mogen (geen polariteitsprobleem).

Als nadeel moeten we zeggen dat alhoewel het praktische onfeilbare relaisgedeelte, de inverseur van de locos goed moeten ge-

regeld zijn; U blijft verbonden aan een mechanische factor. Pas op, het gaat hier om locos van de laatste jaren met één stroomstoot; de zaak kan gebouwd worden voor twee achtereenvolgende stroomstoten voor oudere locos; ze kan ook gebouwd worden voor "Télex" locos.

Laatste punt; isoleerd het gedeelte van het net waar de "stoot" gebeurt of gans uw net krijgt de "stoot".

x
x x

Wij zullen eindigen met te zeggen dat gelijkstroomlocos en wisselstroomlocos ondereen kunnen aankomen in het kopstation. alles bolt dan op gelijkstroom en door een paar kunstige geplaatste relais kiezen de locos zelf een gelijkstroom ompoling of een wisselstroomstoot.

x
x x

AMSAC is tot Uw dienst.

=====
Hebt U de ideale verzekeraar nog niet gevonden?
Wend U dan in volle vertrouwen op onderstaande adres :

Alle Verzekeringen

Aan gelijk welke maatschappij Uwer keus
Voordeligste tarieven
Minzame aanbeveling

Albert Haeyen
Koning Albertlaan, 41
G E N T

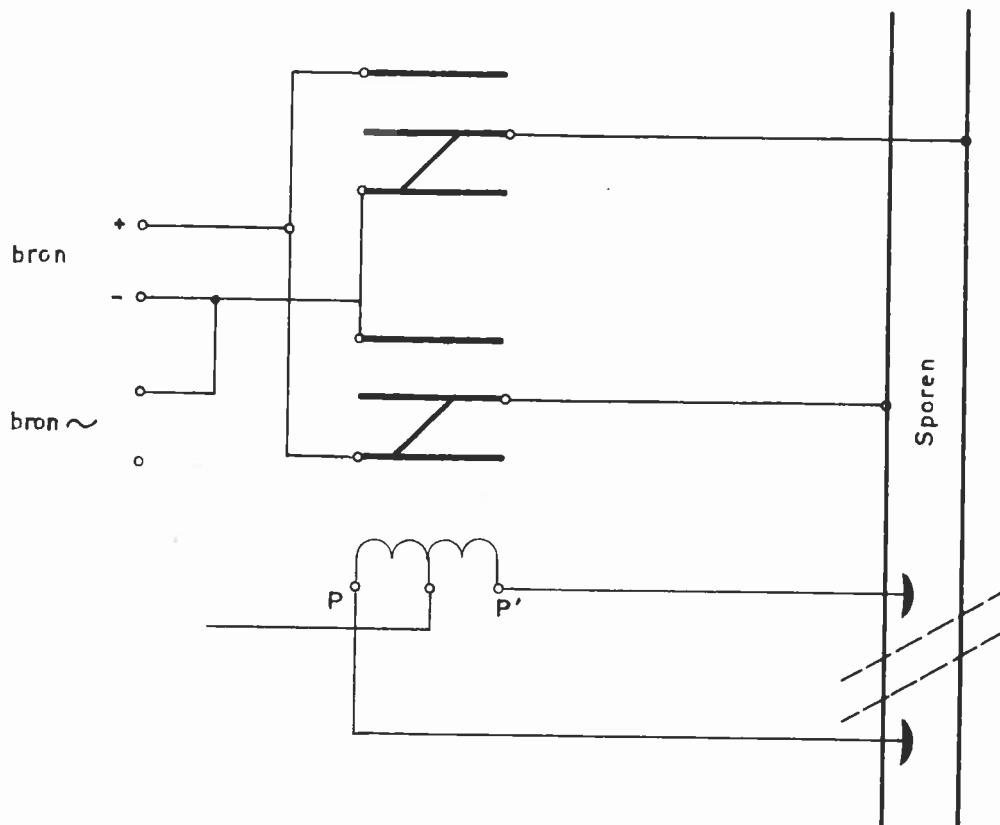
=====
Zoekertjes: Ch. L. Delbeke, 35 Prins Albertstraat, St. Amands-
----- berg

wenst te kopen:

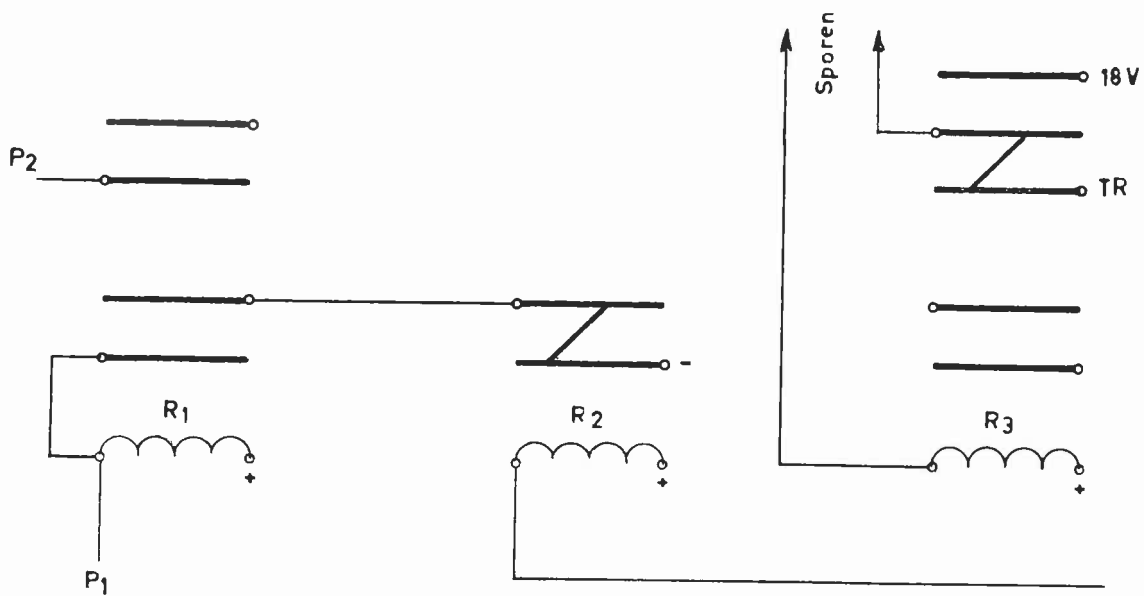
Vier-assige Buco-personenwagens (spoor 0)
Buco- en Märklin - koppelingen (spoor 0)

Bijlage aan 23^e les.
HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN?

Schets 1



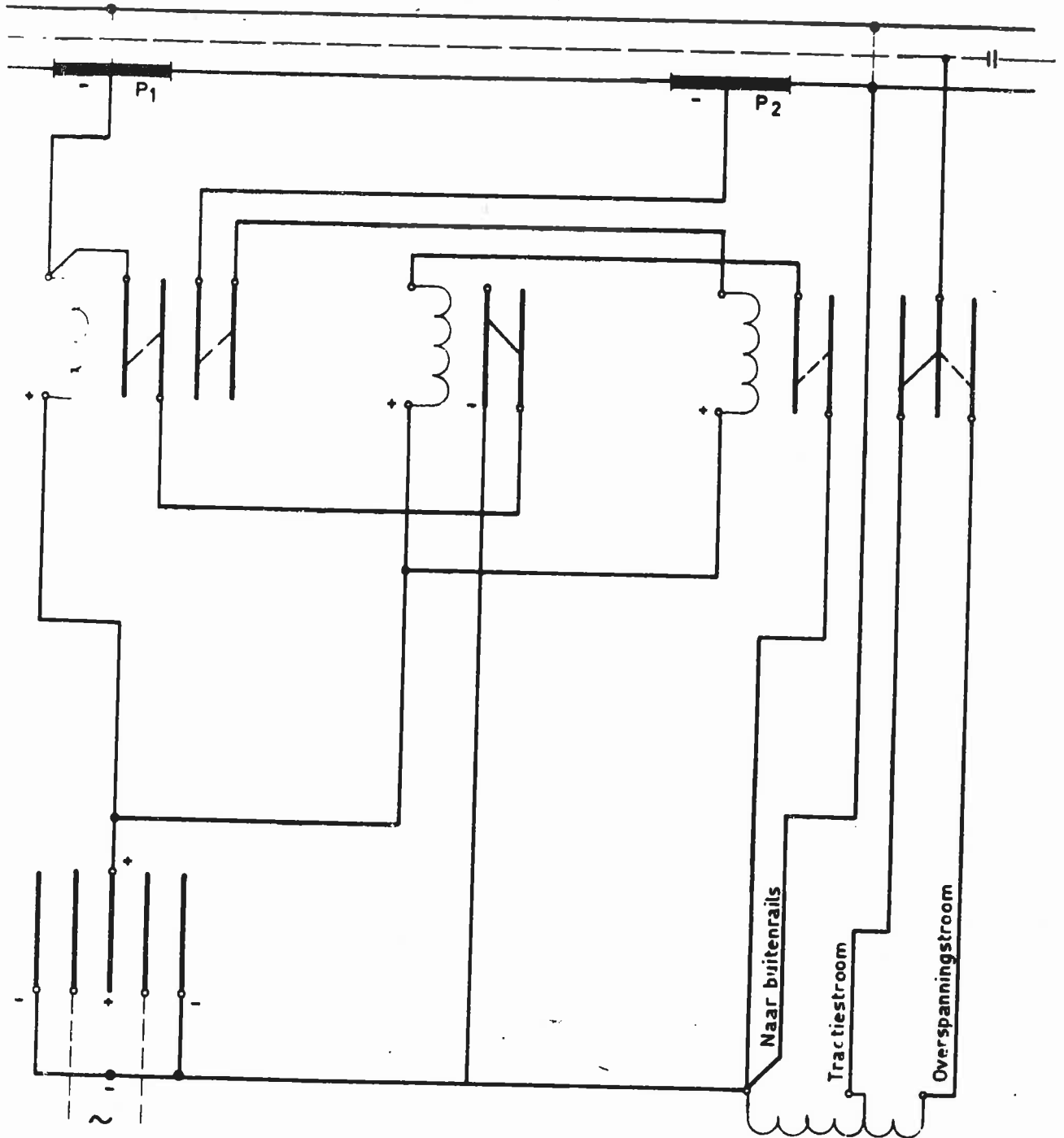
Schets 2



Bijlage aan 23^e les.
HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN?

Boekje n^o 8, bladz. 4 bis

Schets 3



Wij spraken reeds over veiligheid en onder andere over het oplossen van veiligheidsproblemen voor grote complexen zoals in- en uitritten van grote staties.

Dit wetende en vertrekkende van het principe dat een gegeven bevel maar uitgevoerd wordt als de veiligheid het toelaat, staan wij voor het punt hoe die bevelen geven. Vroeger was men vertrokken (in de werkelijkheid en bij ons) van het principe van een sleutel of switch in te leggen. Dit is goed, maar verplicht U het bevel terug uit te leggen.

Hedendaags zijn wij meer voor drukknoppen; U drukt voor een bevel en lost onmiddellijk; indien de veiligheid het toelaat, gaat Uw bevel door en U hoeft het niet meer uit te leggen. Het ganse systeem is, zoals we weten, gestaafd op het aantrekken van relais die vastgehouden worden, en gelost door afritpedalen.

$$\begin{array}{c} x \\ x \quad x \end{array}$$

Indien wij voor een groot complex staan, kunnen we voor bordes van 70 -80, enz.... drukknoppen staan;

knop 1 is b.v.b. voor bevel 1 van spoor x naar spoor y

knop 2 is b.v.b. voor bevel 2 van spoor Z naar spoor y

enz....

$$\begin{array}{c} x \\ x \quad x \end{array}$$

Het doel van dit schrijven is U aanwijzen hoe b.v.b. met 20 drukknoppen een getal bevelen uitvoeren gaande van 0 tot 99, dus 100.

10 knoppen, ieder met 1 relais gelden voor de eenheden, 't is te zeggen 0, 1, 2, 3,

De andere 10 knoppen, ieder met 1 relais gelden voor de tientallen, 't is te zeggen 00, 10, 20,

De open kontakten van de eenhedenrelais kunnen een + polariteit geven aan de hoofdrelais, knop 2 geeft dus + aan 04, 12, 22, 32,

De open kontakten van de tientallenrelais kunnen een - polariteit geven aan de hoofdrelais; knop 10 geeft dus - aan 10, 11, 12, 13,

U merkt onmiddellijk dat twee knoppen moeten ingedrukt worden om + en - te geven aan een hoofdrelais. Dus knop 00 en 2 doet relais 02 werken, knop 10 en 3 doet relais 13 werken, enz ...

Voor een zittende operator kunnen b.V.b. de tientallen aan de linkse hand staan en de eenheden aan de rechtse hand. Zodra een bevel gegeven is, kan een volgende gegeven worden; de veiligheden van de hoofdrelais zullen oordelen of ze uitgevoerd worden of niet.

Als conclusie kunnen we zeggen dat 20 relais, 80 knoppen en veel doen uitsparen; aan U te oordelen. Zie schets nr 4.

=====

Zoekertjes:

Wenst te kopen:

Märklin model-rails

Märklin-Transformators voor verlichting,
vermogen 35VA, 16 volt, netspanning 220 volt.

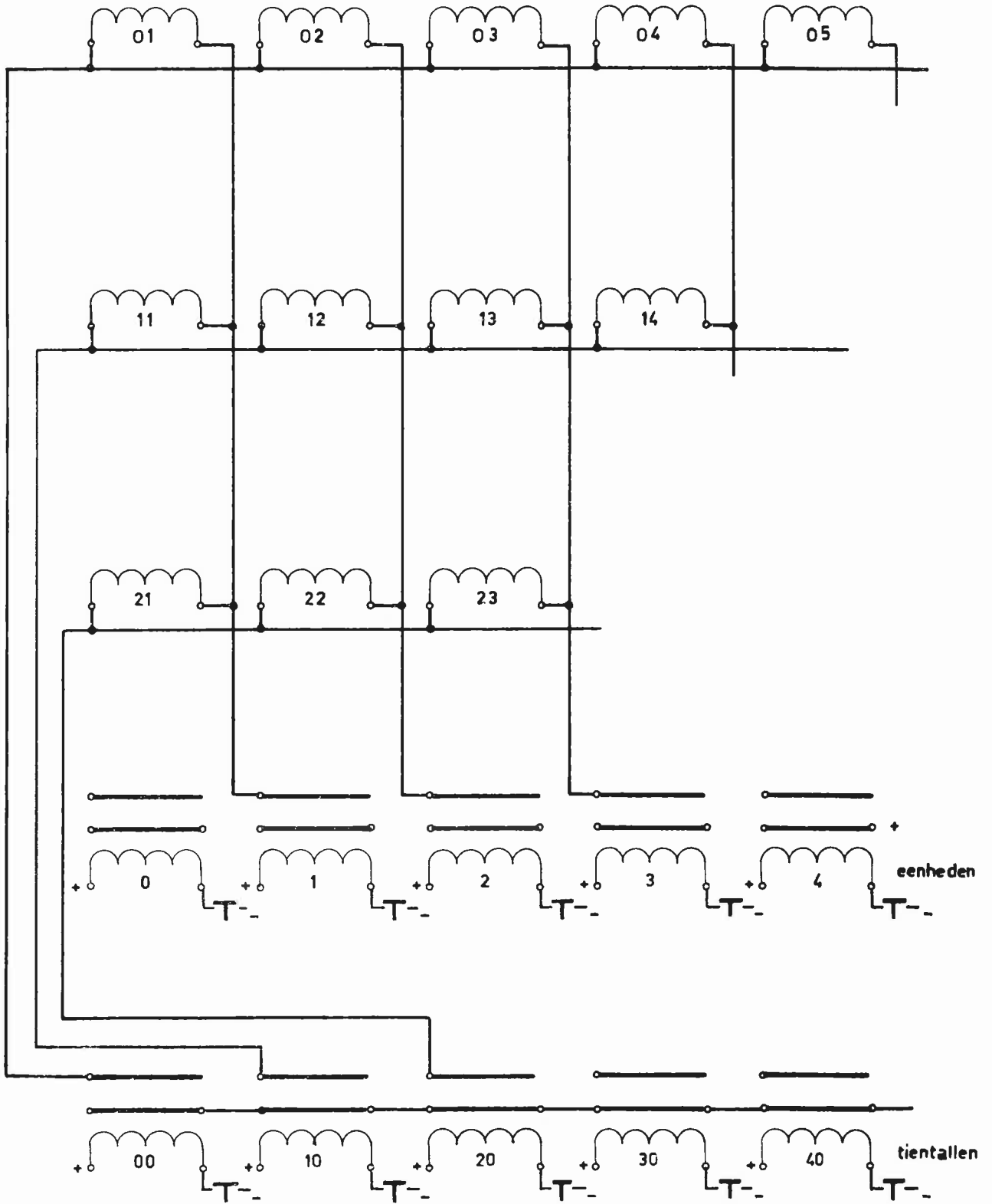
Schellijnck Frans

Jos. Plateaustraat 22 Gent.

(Universiteit - consiergerie links)

=====

Bijlage aan 24^e les.
HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN?
Schets 4



25ste les.

Wij weten hoe een groot station bevelen en hebben hoofdrelais met veiligheden inbegrepen langs de eene kant en bevelknoppen langs de andere kant. Het staat klaar en duidelijk dat een gegeven bevel, maar die gevaar geeft met een reeds gegeven, niet uitgevoerd wordt. Tot nu toe was dit tweede bevel verloren gegaan en moest hij teruggegeven worden (indien U het wenste), als het gevaar geweken was.

Wij zouden dus om zo te zeggen in ons complex een "geheugen" moeten hebben die een gegeven bevel (onder gevaar staande) onthoudt en het geeft zodra het gevaar geweken is, 't is te zeggen: een paar seconden, een paar minuten of zelfs een paar uren later. Dit is tamelijk stout gesproken en hoe het bereiken.

Wij vertrekken met een impuls van ons bevel naar 2 relais, die tezamen het zo gezegde geheugen vormen. Zij bestaan uit een relais die aangetrokken wordt door het impuls van het bevel en vastgehouden door de tweede. Het geheugen is aangetrokken, is de beveiligingsketen van de hoofdrelais gesloten (dus geen gevaar), dan trekt deze hoofdrelais onmiddellijk aan; het bevel is doorgegeven en wordt doorgevoerd. Terstond doet dan de hoofdrelais het geheugen afvallen via de vasthoudingsrelais van deze laatste.

Is er nu gevaar, dan staat de beveiligingsketen van de hoofdrelais open en het geheugen kan de hoofdrelais niet aantrekken. Op zijn beurt kan de hoofdrelais het geheugen niet doen afvallen, het geheugen blijft dus aangetrokken, en dit zolang als nodig.

Zodra het gevaar geweken is, sluit zich de beveiligingsketen van de hoofdrelais; deze wordt terstond aangetrokken door het geheugen die direct afvalt! Wij hebben nu een volledige keten, bevelgeheugen-uitvoering.

x
x x

Indien meerdere geheugens aangetrokken staan die juist op het zelfde oogenblik kunnen doorgeven, is hun volgorde niet systematisch de volgorde van de gegeven bevelen. Dit punt kan bekomen worden door een zogezegd "prioriteitssysteem", gebouwd met relais maar verschillend van geval tot geval.

Dit is niet nodig voor:

- geheugens die niet juist op het zelfde oogenblik vrijkomen
- geheugens die gans uiteenlopende zaken bevelen, maar toevallig juist op hetzelfde oogenblik vrij komen.

dit is wel nodig voor meerdere samenlopende punten die juist op hetzelfde ogenblik vrijkomen, zie schets 5; voorbeeld: een trein moet van A naar X en één van B naar X; beide zijn in gevaar maar in geheugen; het gevaar wijkt en één van de geheugens zal werken, het andere zal wachten.

We zullen enkel onthouden dat de prioriteit kan opgelost worden op twee manieren:

- prioriteit in volgorde der gegeven bevelen
- of
- prioriteit van tevoren uitgestippeld volgens de voornaamste spoorgroepen tegenover secundaire spoorgroepen.

x
x x

Wij zullen eindigen met te zeggen dat "spelen" met "geheugens" zeer attractief is. U komt tot het verbluffend resultaat dat een reeds gegeven bevel door U, maar nadien vergeten, zijn beurt krijgt dikwijls lang nadien! De relais onthouden wat U reeds vergeten had. Zie principienschets.

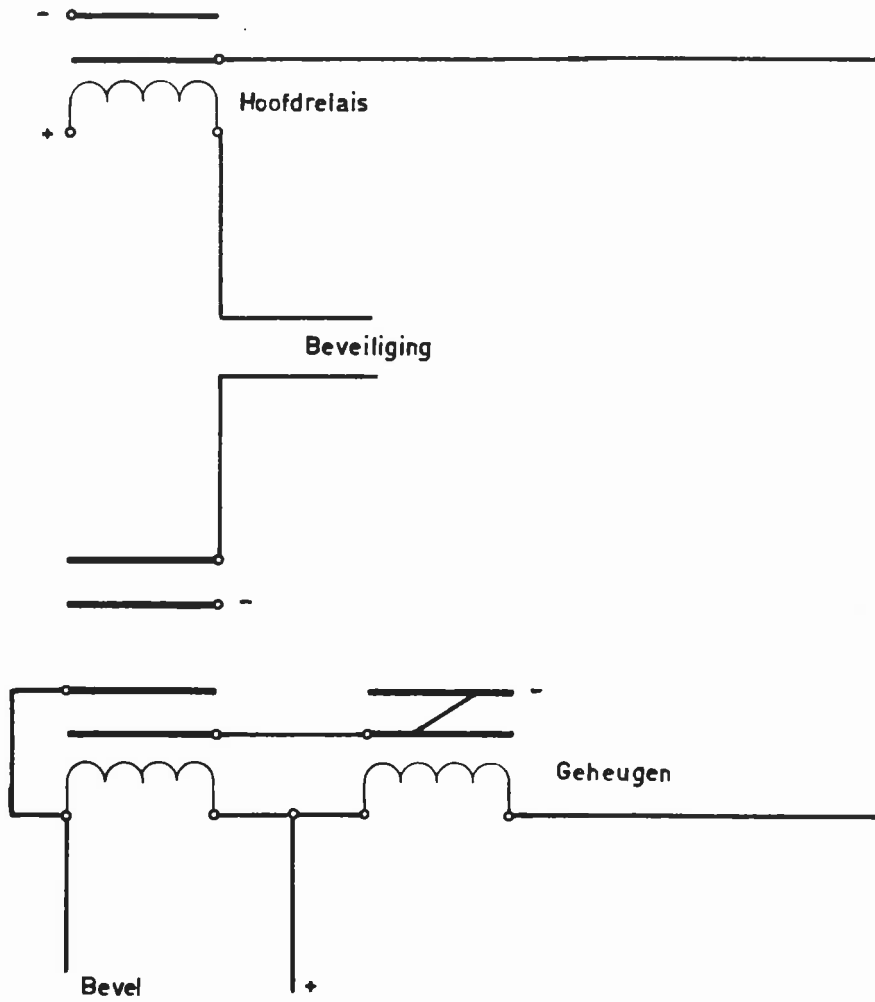
=====

Een gelukkig man is ieder lid
 Wanneer hij tevreden en in zijn schik
 Hetzij op zolder of in de kelder
 (Zelfs in de badkamer ziet men helder)
 De treinen laat bollen, al door elkaar
 Tot hij bemerkte dat het grote gevaar
 Van hotsende, botsende, ontsporende treinen
 (meestal om bij zichzelf te zitten grijnen)
 Hij daarna geheel verbolgen
 Bezwoer de lessen te volgen
 Van het boekje en in de club
 Want zonder leiding, had het geen nut.

=====

Bijlage aan 25^e les.
HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN?

Schets 6



Schets 5



- C L U B L E V E N -
=====

Verslag Secretaris van vergadering van 18-10-1961.

De werkzaamheden van de tentoonstelling Casino 1961 achter de rug zijnde, konden wij de traditie trouw voortzetten met een algemene vergadering bijeen te roepen op 18-10-61.

Geopend om 20.10 u door de heer Voorzitter, werden verschillende nieuwe leden gekenmerkt.

De heer Michiels had bedankingswoorden voor de leden die meegewerkt hebben aan het succes van de laatste tentoonstelling. Hij vermeldde ook de intensieve briefwisseling uit Engeland aangekomen in dit van wege Mr Schellijnck. Met veel genoegen, zei de heer Voorzitter, steek ik vast dat die heer, zelfs tijdens verlof verblijf in 't vreemde, zijn club niet vergeet.

Op de vraag: Hoe vond U de tentoonstelling 1961, verklaarde Mr De Mey dat 1960 beter geweest was dan dit jaar; zeker drukte hij daar de mening van talrijke medeleden.

Wat betreft de Foto-wedstrijd: weinig zijn binnengekomen, dat was een paranthese, want er werd vervolgens fel gediscussieerd over de Formule van de Tentoonstelling en natuurlijk over projecten.

De heer secretaris stelde die vraag: Comptabiliteitscijfers werden opgegeven nopens de onkosten van de verschillende reseaus; betreffende dit moet de formule grondig bestudeert worden en vast en zeker gewijzigd worden.

Mr Michiels drukt erop dat wij een zwaar jaar gekregen hadden, met eerst Katanga en ten tweede met Casino montage; technis waren wij achteruit dit jaar in de Casino - voor toekomstig jaar wordt Katanga vergroot op 24 m of vervangen door een nieuwe reseau. Mr De Mey was van mening dat: "in club-verband een reseau op te bouwen, meer voldoening zou geven en meer zal opleveren dan verschillende leden reseaus af te werken."

Mr Michiels stemde daar in toe: eerst de reseau van de club en daarna naar afgewerkte reseaus van leden.

Verskillende gedachten werden voorgelegd: het publiek laten rijden (een competitie tussen twee personen) en spectaculaire tafels (b.v. Rodeo reseau, bijvoegen van Tram en Trolleybus, van een draaischijf, enz).

Mr De Mey, die bijzonder op de hoogte is van wat publiciteit betreft, stelde voor een beloning te verschaffen onder vorm van een insigne voor goede conducteur. Dit zou een geweldige publiciteit kunnen worden voor A.M.S.A.C.

Vervolgens werd aan Guy Lemeire aangestipt, die graag een reseau zou willen bouwen voor tentoonstelling, dat het bestuur een voorstel moet krijgen met alle nodige inlichtingen.

Op vraag van Mr Van Besien, werd hem geantwoord dat in bestuurvergadering werd besloten het verschil van onkosten van de re-Schellijnck en Van Besien gelijk te stellen met het aankomen van supplementair materiaal voor Mr Schellijnck; dit werd trouwens al in orde gebracht.

Als slotwoord van het debat, verklaarde de heer Voorzitter, de gelegenheid zich niet meer zal voordoen het werk van A.M.S.A.C te saboteren. Wij kennen nu de weg en de goede in de jaarbeurs.

Na een kleine pauze gingen wij over naar de uitdeling van de prijzen van de Pic-Nic-Wedstrijd. Mr Vanderstuyf inrichter ervan wenste proficiat aan de deelnemers. Mr Michiels zorgde voor de paranthese: omdat er geen 10 deelnemers megedaan hebben, heeft Mr Vanderstuyf toch zijn loco niet ingetrokken, dat is een geste die wel onze schatbewaarder kenmerkt. Ook werd beslist dat de deelnemers hun prijs mochten uitkiezen. Dan volgde de proclamatie der uitslagen:

Mr De Vliegheer kwam op kop; bij hem ging de Transfo; "Mijn werk mag verlot worden of in de club blijven" zo sprak de winnaar. Mr De Messter schonk zijn plankje aan de heer Vanderstuyf en koos de loco als 2de prijs. Verder Mr Scheire (afwezif) kreeg de overweg. Als 4de, 5de en 6de prijs kregen respectievelijk Mr Mareen, Lemeire en Van Hoorde, 3, 2 en 1 relais. De 7de gerangschikte: de afwezige Mr De Buck, werd een gebouwtje aan kant geplaatst.

Tenslotte als troostprijs kreeg Mr Bogaert 1 relais. Mr Michiels bedankte tenslotte nogmaals en de deelnemers en de inrichter. Mr Vanderstuyf liet het woord over aan Mr De Meester, die voor de critiek zorgde over de werkjes.

Er zijn maar 3 deelnemers die het ontwerp nageleefd hebben, zo begon de spreker. Ik geef hier een beknopt idee over de verschillende concurrenten, volgens critiker. Mr De Vlieger: in feite geen camping - buitengewoon goed effect van natuurstenen gelegd in vloeibare plaatsen (in 't gebouwen), water, nagemaakt met olie- verf bijna doorschijnend. Mr De Meester: Champignon-dak ware beter anders geverft geweest - Vraag van de heer Schellijnck: Waarom 2/3 vrouwen als personages? - Antwoord van Mr Michiels: De mannen waren aan 't werk in de club! - 7 tot 8 verschillende decor merken gebezigd. Mr Scheire: deze heer zou ons zijn systeem moeten bekend maken van rotsmaking - Een vragteken: Zou camping aan te raden zijn bij schapen? Mr Mareen: ook veel vrouwen (volgens Mr Gilleman) - goede opstelling - de kanten niet afgewerkt - Verdien- de een beter klassement dan de heer Scheire. Mr Lemeire: heeft nog veel te leren, 5de prijs geflatteerd - idee van camping nage- volgd, maar met een slordige afwerking - een opmerking nopens de maat (40x30) - in 't voordeel van de deelnemer = 1ste ontwerp en zijn jeugd. Paranthese van de Heer Gilleman: Waar er spraak was va- van een vuile kiel die hier ligt Die hier staat! antwoorde Mr De Meester. Mr Van Hoorde: het huisje geplaatst in het water, sluit de beek af - ook beter verzorgd werk gevraagd. Mr De Buck; verdiende veel beter dan de 7de prijs - niet 100% camping - maar opvatting toch zeer goed - Militaire tent merkkelijk te klein in verhouding met de rest. Mr Bogaert: de 3de die 100% camping is, moest beter gerangschikt zijn - aan te halen in zijn voordeel: systeem van grijs gekleurd zeezand, haag in de duinen, barenbre- kers. In zijn nadeel: te veel symetrie, de afrit van de grote baan te vervangen door een kronkelige weg.

Mr Vanderstuyf bedankte Mr De Meester voor de gedane constructie- ve critiek. Deze laatste maakte enkele opmerkingen over de formu- le van jury dit jaar. Die zaak werd trouwens al op de bestuurs- vergadering van 3-10-61 in acht genomen. Het hoofddoel van de

wedstrijd, was tenslotte het ontdekken van nieuwe decorateurs.

Onder punt 3 allerlei, werd gesproken van de statuaire vergadering die zal doorgaan op 21-11-61. De kandidaturen moeten uiterlijk op 31-10-61 binnen zijn. De club zal het gerief en Dexion en lamelé voor het maken van een tafel aan de heer Van de Putte offereren. En dan -Last but not least- Katanga nieuws = volgens laatste berichten is de reseau uit Lobito vertrokken op 4-10-61. Wij kunnen beroep doen op de clause van uiterst terug komen op 30-9-61, maar wij zullen ons standpunt gelijk laten met deze van de A.C.E.C. Nog eventjes gepraat van alles en niets over spoorweg en middernacht was niet zo verwijderd als wij naar huis optrokken.

x

x x

Jaarverslag van secretaris op statuaire vergadering van 21-11-61.

Welke weg volgt onze huidige jeugd? Verschillen de jongens van heden met die van gisteren? Doen de "blousons noirs", nog ergere dingen dan de "zazous" van over enkele jaren?

Dat zijn vragen die dikwijls gesteld worden? Naargelang een persoonlijke opvatting; het perspectief van het ogenblik of nog van een geval van dicht bij medegeleefd, zullen de antwoorden tegenstrijdig zijn. De befaamde persoonlijkheden hebben uiteenlopende houdingen, zekere zij voor verdraagzaamheid; andere integendeel prijzen een integrale strengheid aan.

Jean Pivert, de beroemde franse journalist, verklaarde enkele weken geleden aan de micro van Radio-Luxenburg: dat men beter zou spreken van de heldedaden van de gezonde jeugd, die toch de grote meerderheid is van de 15 à 20 jaren, en de die de blousons noirs, bij gebrek aan publiciteit snel zouden verdwijnen.

Een feit is bewezen, wij leven een materialistisch tijdperk. Vraagt U mij, of wij ook ons standpunt moeten vestigen in het debat, meen ik dat wij ons steentje mogen aanbrengen aan het gebouw die las naam heeft= Het Probleem van de Jeugd! Wij zullen geen klinkende hervormingen voorstellen, dat is niet van onze

onze bevoegdheid. Maar toch ben ik van mening dat de "ouden" en in feit al de leden van A.M.S.A.C. een opdracht uit te werken hebben = Gezonde ontspanning te paer gaande met een geest ontwikkeling, denkt U niet dat deze factoren te vinden zijn bij ons. Ik weet: Hoe dikwijls hebben wij niet horen zeggen= Met het treintje spelen, dat is voor de kleine kinders. Aan dit antwoorden wij met tastbaufenten, wij bewijzen het tegenovergestelde, en altijd krijgen wij gelijk. Het septitisme verdwijnt en laat de plaats over aan bevassing, en bewondering. De mooie club-geest, het stipt nastreven van deze opdracht hebben A.M.S.A.C. fel vooruit doen gaan.

Verleden jaar, op dezelfde plaats, en ook ter gelegenheid van onze verplichte statutaire vergadering, had ik U, met veel genoegen, een zeer positieve balans van onze activiteiten in 1960, kunnen afleveren.

Het was, met fierheid dat wij mochten zeggen dat onze medewerking aan Scientia-tentoonstelling in de schot van de Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen zeer goed geslaagd werd. Wie zou ooit dan gedacht hebben dat de faam van AMSAC, én de grenzen van onze goede stad Gent, én de limieten van ons klein land dat België is, en zelfs over zee zou uitvloeien om midden zwart Afrika te landen.

Na de bom Scientia, kwam de bom KATANGA. U ziet, wij doen net gelijk de groten van onze planeet; na de bom TNT, de bom A, de bom H.... Het enige verschil is dat wij meer en meer opbouwen, in plaats van alles plat te leggen. In die omstandigheden kunnen wij maar een wenk uitspreken: dat, A.M.B.A.C. de eerste miniatuurspoorweg zou weg zenden naar de maan.

Dus 1961: B.C.K. (Compagnie du Bas Congo au Katanga). Een heel simpele vergelijking, die toch een grondige beschouwing vraagt. Andere feiten zijn even te noteren, in de loop van de twaalf maanden; die zullen verder commentaar krijgen.

Op een zekere dag, een zekere heer Gillemann, stelt ons een zaak voor, of liever laat ons een zaak vermoeden - In samenwerking met de A.C.E.C. (zie onze relaties), zouden wij een reseau opbouwen voor de stand van de B.C.K. in de Jaarbeurs van E'stad

die doorgaat in juli 1961. Ik zal U niet spreken oevr de verschillende reizen naar Brugge en elders, dit om juiste maten en inlichtingen in ons bezit te hebben van een fourgon B.C.K., waarin de rescau plaats zou nemen. Alles werd grondig bestudeerd, zo konden wij vaststellen dat met het eerste projekt, de treinen vlak tegen buizerijen zouden gaan botsen zijn. De voorwaarden van huurgeld van verzending, van exploitatie, van terugzending en van eventuele verkoop van het net werden ook zorgvuldig bestudeert. De financiële kant was natuurlijk zzer gewichtig. Wij stelden aan de heren van B.C.K. een installatie pik fijn, verzorgd tot het uiterste, zowel technisch als landschappelijk afgewerkt voor: wij moesten indrukwekkend opkomen, er moest van A.M.S.A.C. met lof gesproken worden; daartegenover moesten wij ook geld in de kas kunnen binnen slepen. De klant en wij kwamen akkoord voor het opmaken van een installatie van circa 17 m lang en gemiddelde breedte van 1 m, en dit in 8 stukken.

Dan begon het werk: de praktische kant van de zaak en ook de bekommernissen en moeilijkheden. De cornière Dexion kwamen dadelijk binnen enkele dagen na de bestelling, maar het was alleenlijk te danken aan de tussenkomst van Mr Michiels dat wij in het bezit kwamen van de lamolé planken (18 MM dik) enkele dagen later. Gelukkig van begin af was er Een organisatie. De "altijd de zelfde" aan 't werk, oude leden zagen met groot genoegen hun aantal vergroten. Nieuwe leden sprongen in. Met de metaalsnijtangen, met hulp van een cirkel zaag, met velo's en andere sleutels kwamen de heren Berkenbosch, Mareen, Van Besien en andere rap klaar met het opgestelde werk: het maken van de verschillende chassis.

Wij konden dan ons een ideetje maken van het reuzenwerk die ons stond te wachten; inderdaad, zo een vlakke zien van 17 m lang, zonder iets op, en zich zeggen daarop moeten er sporen komen en moet gedecoreerd geraken tot op de laatste vierkante cm. Spreken wij dan niet over het werk onder de tafels, zeker en vast niet te onderschatten. In feite, ondertussen waren de schema's van cablages vertrokken naar de A.C.E.C., zo was ook Mr Gilleman van wal gestoken, daar de A.C.E.C. de montage kon beginnen van de relais, transfo en gelijkrichter.

Wij kregen een kleine rustperiode de tijd om de sporen te tekenen op de tafels, zonderons te haasten; van enkele kieskeurige problemen te ontknopen, bij voorbeeld, het plaatsen van wissels, de lengte van zekere secties enz ...

Dit was snel voorbij, want daar kwamen de sporen aan, de sporen werden eerst gereed gemaakt, in die zin dat er geen dwarsliggers aan de beide uiteinden waren, dit was grotendeels het werk van de heer Mareen. Doktor es Solderen Berkenbosch zorgde voor een schone stroomkontakt. Vervolgens begon een andere heer, die wij verder zullen noemen en die geholpen was door de heren De Meester en Balot het voorlopig uitleggen van de sporen. Eerst met het linker oog, dan met het rechtse, of omgekeerd; soms ... neen nooit met de twee te samen; eens plat op de buik op tafel, dan geknield er naast, zijn die heren erin gelukt met vele hamerkloppen op nageltjes en vingers, eindelijk lijnrechte sporen en harmonieuze bochten te leggen. Ook moeten wij bijvoegen dat hun taak zeer veel vergemakkelijkt werd door de wonderbare eigenschappen van de sporen zelf. Wij zullen hier geen naam van merk opgeven - trouwens iedereen weet waarover het gaat en tenslotte moest er iemand ongeleerd daaromtrent blijven, sta ik bereid, an lezing van mijn verslag, alle nodige inlichtingen te geven. Tegelijkertijd was Mr Vanden Brœecke aan het ombouwen van Fleischman wissels 2 rail systeem in 3 rails systeem, met het bijvoegen van koperen nageltjes in het midden van de dwarsliggers. En plaat koper geplaatst onder de wissel zorgde voor de goede geleidingsvermogen van de tractie stroom.

Ik ben vergeten U te zeggen dat wij aan 't werken waren op tafel 2 en 3, vormende het hoofstation. De chasis 1 en 4 werden momenteel en achtereenvolgens bijgezet om een vloeiende doortocht te verkrijgen van tafel tot tafel, werkwijze die trouwens werd voortgezet tot tafel 8.

Het ogenblik was gekomen dat de sporenleggers definitief hun sporen gingen leggen. Onder de directie van die zekere heer, die wij zullen noemen, als U akkoord gaat, Mijnheer Noir de Fumée; gingen wij over naar het vastlijmen van de sporen; meter per meter op een oppervlakte circa 2cm breder dan het spoor zelf, hebben

wij een mengsel samengesteld uit Odexine 212 en ja uit beroende noir de fumée, opengestrekten. (Die beroende Noir de Fumée heeft ons naderhand onaangename verrassingen voorbehoudt). Het spoor werd dan goed platgelegd, recht waar het moest, gebogen elders, en met bemiddeling van houten brugliggers genageld tussen de dwarsliggers; het geheel geprest in het lijnen en besproeid met zagemeel van grijze kleur. Ik heb daarjuist erop gewezen dat een dwarsligger weggehaald werd aan iedere uiteinde van het spoor, dit om kleine heuvelingen te vermijden bij het plaatsen van de spaanders.

En zo waren er twee tafels gered om naar de cableurs over te gaan. Hier zullen wij de ploegbaas niet noemen! Dat zou hem aanranden. Ieder weet toch dat Mr Gillemans zich toe wijdde met lichaam en ziel aan de verwezelijking van het complex. Het zou daartegenover onrechtvaardig zijn niet te spreken van die heren die hem geholpen hebben. Ik spreek van de heren Berckenbosch, Mareen, Vander Stuyf, Vanden Broecke en ik vergeet misschien wel nog anderen. Ik druk er speciaal op: het werk van Mr Pol Berckenbosch was uiterst verzorgd; hij heeft ons getoond hoe een soldeersel technisch en artistiek kan zijn. Verder heeft hij de functie van professor gehouden, of op welke aangename manier, nietwaar Mr Mareen. Aan het bestuur hebben wij gezegd: eindelijk de aflossing die komt, ik denk dat hij Uw applaus verdient heeft?

Mr Vander Stuyf was daar altijd; dat is zijn gewoonte en wij zijn er aan gewoon - voornamelijk in de moeilijke ogenblikken was zijn tegenwoordigheid straf geprezen en altijd zijn eeuwen lang dienstbaarheid en toewijding aan zijn club. Stille waters! U weet de oceaan kan uiterst kalm in oppervlakte schijnen maar in de diepte verbergt hij reusachtige machten. De verbeelding is misschien wat gedurft, maar Mr Vanden Broecke uiterlijk kalm, verlegen, beschaamd, verbergt uitstekende hoedanigheden. Wij hebben hem aan het werk gezien tijdens de ombouwing van de wissels, tijdens de aablage en op een zekere avond waar hij samen met Mr Berckenbosch het lichtbord gemonteerd heeft op een verbluffende manier.

Een grote bravo voor al die electriciers; zonder hun werk zouden de sporen "zijsporen" gebleven zijn. Dank aan hun inspanning, zijn de sekties, stroomspoorkring (circuit de voies), signalen en wissels werkelijkheden geworden. Met hun samenwerking het lo- van de treinen die door de kwaliteit van de sporen al buitenge- woon was, is fantastisch geworden.

Weldra waren ze rond met het spoorleggen, met voorsprong op het planning, niettegenstaande de aanvangsvertraging. Lopend handwerk werd op een doeltreffende manier gevolgt ... de electriciers zon- den ons de tafels terug en wij konden aan de decor beginnen. Hier stonden ons twee verrassingen te wachten: eerst, hetgeen ik zal noemen= een negatieve met potloodstrepen; ten tweede= geluk- kig een zeer positieve= een ontdekking en een bevestiging.

Ik zal U hier alleenlijk enkele voorbeelden aanhalen, van decorhoekjes die bijzonder goed uitgevallen zijn = de boerderij met weiden, boongarden en groenselhof omsingeld, vlak beneden de berg; het romantisch kleine meer; de zo realistische steen- groeve; de verhoogde wijk van villa's; het sparrenbos waar een kappelleke weggestoken was; de wonderbare bergen doorboord van spoorwegtunnels; de brug in aanbouw; enz ... enz ...

Het geschil tussen voorstander van Odexine en Rectavit werd op één twee drie geregeld, toen wij zagen de schoonheid van het werk van de heren Balot en De Meester, welke het maximum deden. Onder hun toeverhanden werden enkele kartons, houtbrokken en jute- linnen stukken, echte artistieke juwelen. Het was werkelijk een onthaal waard hun te zien werken; zij werden natuurlijk wel ge- holpen in hun taak door andere leden, die wij hier begroeten en bedanken willen.

De cirkelzaag van de heer Van Besien heeft liters zweet ge- spaard, en afwerkingen toegelaten onmogelijk in gewone omstan- digheden. Mr Boens kwam enkele keren op, gelukkig was zijn werk niet altijd beperkt aan potloodtekens. Andere leden stelden hun goede wil ten dienste van de heren, .. beter van de bazen van decor. Niet altijd in ons lokaal, en niet alleenlijk hun goede wil.

Indien Mr De Meester en Balot wonderen zouden doen aan de stebouw, ken ik daarentegen iemand die prachtig werk zou afleveren bij de bouwkunst. Wonderbedreven vingers hebben tientallen gebouwen samengesteld, gaande van de kleine vervallen werkhuisjes, tot het grote ontwangst gebouw van de statie. Altijd met onnoembare zorg, met geraffineerde smaak, met een persoonlijk toevoegsel - Weinig van U kennen die persoon, zij is zelfs geen lid van de club, en ik vraag aan Mr Balot van onze boodschapper te zijn bij zijn zuster, want het is over Mej. Balot dat het gaat; om haar nogmaals te bedanken voor het wonderschone gespresteerde werk. Wij hebben een klein geschenk aan Mej. Balot gedaan, maar wij zijn beschaamd, wanneer wij bestatigen de onevenredigheid tussen onze attentie en de prestaties.

Alles kon dus gebezigd worden in de decor: zagemeel van verschillende kleuren, plastiek mousse, miniatuur boompjes, micaafval en veel Odexine, deze keer niet met Noir de Funée genengd maar wel met rijkerder en niet zo gevaarlijker kleuren.

De dag kwam dat de ene na de andere tafel, op stoetsgewijze het kokaal, die hun zag geboren worden, verlieten. Zij trokken op naar de Flandria-Palade waar zij een geheel gingen vormen. Hier vonden wij de lectriekers terug en de relais. Deze laatste waren ondertussen aangekomen, ingepakt in een klein kistje van circa 400Kg! - Tot hier toe was het werk zonder grote apperingen geleidelijk voortgegaan; maar dan viel een echte ramp neer op ons: de cablage van de relais, uitgevoerd in de fabriek was zeer schoon maar enkele draden liepen mis uit. 't Was gemeen ... Zelfs de heer Gillemans was niet ver van zijne bedaardheid en zijn olympische kalme te verliezen. Wij waren in de tijd voor de levering van de reseau aan de B.C.K. in normale toestand, en voor alle onaangenaamheden te voorkomen, deden wij toch beroep op een techniek van de A.C.E.C. om ons mede te helpen die verwikkelingen te vermijden.

Weldra kwamen de eerste proefreizen en de ... vuurwerken! Hier doet uw nederig dienaar zijn Mea-Culpa en beloofd nooit meer zijn "beroemde Noir de Funée" te bezigen. Toch was gauw alles in

orde. De directie van de B.C.K. na een officieus bezoek van de heer ir. Capaert, vondt het overbodig een officiële ontvangst te doen van de reseau. Die werd automatisch goedgekeurd en wij werden hartelijk gefeliciteerd voor onze prestatie.

Wij hadden dan enkele tentoonstellingsdagen (veel te kort) die wij gebruikten om het rollend materiaal te doderen en alles nog eens grondig na te zien en te beproeven.

Onze kabienchef van eerste klas (Mr Vander Stuyf) zorgde dat de commandopost van de A.C.E.C. geen geheimen verborg voor een techniker van de B.C.K. Zoals gewoonlijk gaf hij een leerrijke les over de verschillende mogelijkheden van de reseau.

Verschillende autoriteiten deden ons de eer aan een bezoek te brengen; allen, ook de pers, waren eenstemmig in verklaring dat het werk van A.R.S.A.C. een onbetwistbaar succes was. Het lichtbord, totaal hernieuwd, trok de aandacht aan van de specialisten, terwijl het overgroot park van loco's, reizigers- en goederenwagens, indruk maakten op het publiek.

De A.R.B.A.C. (Ass. Roy. Belge Amis des Chemin de Fer) heeft in haar tijdschrift een zeer vleidend artikel gepubliceerd; die ik mij veroorloof U voor te lezen.

Na die weken van intense arbeid, van schaduwloze vriendschap, van tip-top organisatie kwam een zeer pijnlijk ogenblik. Wij konden ons vergelijken aan ouders aan wie brutaal een liefbaar kind onttrokken wordt. Misschien ben ik hier een weinig overdreven gevoelig, maar ik denk dat geen enkel van de leden die hard medegewerkt heeft aan de realisatie van de reseau B.C.K., mij zal tegenspreken. Het was een brutale scheuring, en meer dan een onder ons liep verloren de dagen na het vertrek.

Ginds, heeft de reseau veel volk aangetrokken, buitengewoon goed was de werkeing; onze klant was uiterst tevreden.

Op het ogenblik dat deze lijnen op papier neerkomen, weten wij nog niet wanneer en in welke staat de reseau ons terugkeert.

Volgens alle waarschijnlijkheid komt hij terug, maar de vraag is: in welke staat? Dat wij hem terugkrijgen of niet, beide gevallen zullen een positief saldo geven: nemen wij hem aan, dan hebben wij een reseau en bezitten wij materiaal; weigeren wij hem, dan krijgen wij genoeg in kas om nog een schonere, grotere en aantrekkelijker nieuwe reseau op te bouwen.

Een beloningsformule aan leden is uitgewerkt geweest, een verdelingsplan is gereed. Nu dat wij de mogelijkheden hebben, vinden wij het logisch en natuurlijk, de verdienstelijke leden aan te moedigen en te belonen.

Zekeren zullen het raar vinden dat twee leden nog niet geciteerd werden. Dat ze geen bloempjes ontvangen hebben, is geen vergetendheid van mijnentwege = één van die twee, in tamelijk slecht lichamelijke staat in die tijd, is toch doeltreffend opgekomen in het begin van de zaak B.C.K.. Ik durf zeggen, dat zonder zijn scherpzinnigheid, wij een mislukking, of toch zeker grote moeilijkheden zouden opgelopen hebben. Wat de tweede betreft, als een rusteloos pein moest hij vaststellen: de afwezigheid van H.O.. Voor deze Heer bleef zijn O-materiaal in de doosjes. Goedsnoeds blijvend, kwam hij zich aanbieden, bij leden veel jonger, om mede te helpen. Die twee heren, die ik aanschouw als de fundamentele pilaren van A.M.S.A.C., aan hun zeg ik de dankbaarheid van ons allen. Dank voor hetgeen gedaan werd, voor hetgeen gedaan wordt en voor hetgeen dat nog gedaan moet worden. U verdient, Mr Michiels en Mr Hayen, een daverend applaus van ons allen.

1961 is gelijk aan B.C.K. en andere gebeurtenissen zijn er nog bijgekomen. Na de storm B.C.K. ... volgden enkele windstille weken. Gewone vergaderingen werden ingericht. De beslissing genomen zijnde mede te doen met Scientia aan de tentoonstelling "Wonderen der Wereld" in de Jaarbeurs in September, gingen wij stilaan wederom aan 't werk.

Als meesterwerk konden wij op de Fleischman-reseau rekenen. Dan kwamen er aanbiedingen binnen van leden. Mr Schellijnck stelde zijn reseau voor, bestaande in een U-vormige tafel en bereiden door Märklin materiaal. Vervolgens een tafel Trix-systeem, eigen-

dom van de heer Van Besien voltooide de zaak. Ik zal nog een experiment tafel aanhalen, daar spreken wij later over.

De maand augustus zag de verstrooiing van A.M.S.A.C.'s werkrachten. Er werd overal een beetje gewerkt, maar ook weinig. De organisatie bleef in gebreke - de moed was er niet. Waar was de tijd van B.C.K. Rechtuit gesproken, wij waren niet werkzaam aan onze reseau. Wij zullen niet beweren dat alles verkeerd afliep maar er was geen werkplan, men werkte op goed geluk af! Het was werkelijk improvisatie! Zekeren van ons hebben van links naar rechts moeten lopen naar verschillende reseaux, waardoor tijdverlies. Eigenlijk was het een vervangingsformule - een formule die moest nagezien en gewijzigd worden. Dit werd overigens naderhand bestudeerd eerst in bestuursvergadering van 3 oktober 1961, daarna in gewone vergadering van 18 oktober 1961. Wij kwamen tot de conclusie dat een clubreseau de absolute voorrang moest hebben; en dat leden-reseaux mochten aanvaard worden om bij te staan in een tentoonstelling op voorwaarde van integraal afgewerkt te zijn vóór de aanbidding aan de club. Een huurprijs zou dan te bepalen zijn. Ongetwijfeld gingen de aanwezige leden er mede akkoord. Toeg waren wij gereed, de dag van de opening, niettegenstaande het septicisme van zekere leden. En het was dan ook wederom de vereerlijke omgeving van de tentoonstelling. Vereerlijke, ja, maar vermociend ook. De Fleischman-reseau, eigendom van de Firma D.G.H., van Mr De Cuyper uit Brussel (in andere woorden) trok de grote massa aan. Wij maakten kennis met de simpatische operatuer Mr Dassargues. Van begin af hadden wij gevoeld, dat het ook een echte was, een "echte modellist. Hij heeft geestdrift, en als hij zekere avond, de avond van begeleid bezoek aan de leden, dias projecteerde, konden wij vaststellen, zijn aanleg tot fotografie en zijn liefde voor alles wat spoor is. Mr Dassargues heeft ook de beste herinneringen medegenomen naar Brussel over zijn verblijf hier in Gent. Trouwens, heeft hij het mij een paar weken geleden geschreven. Ik open hier een van die beroemde paranteses. Mr Dassargues kan zich gelasten met het bouwen van de nieuwe reiziger-wagen N3 van de Belgische

Spoorwegen; wij kunnen U altijd de nodige inlichtingen geven.

Maar laat ons terugkomen aan de tentoonstelling zelf en aan de Fleischman-reseau. Hij liet een goede indruk in het algemeen zacht bollen van het rollend materiaal, verzorgde decor, spektakel verzekert voor het om en weer gaan en de manoeuvres over de draaischijf van de T3, succes ook voor de romantische trein getrokken door de juist aangehalde loco. De specialisten, natuurlijk, vonden er enkele zwakke punten in, gerechtvaardigde kritiek b.v.: het functioneren van zekere signalen, de decor: liefst een beetje rijker aan kleurenwisseling. Daartegenover vonden die zelfde specialisten de reproductie van leirotsen bijzonder opvallend, een waterplasje zeer goed nagebootst, een zeer realistische manier om de sporen te leggen van een raccordement waar het begrip van loodrechte sporen zeer aan 't wankelen is. Vandaar gingen de bezoekers naar de Trix-reseau. Als men alleenlijk de decor in acht nam, mocht men spreken van een 100% welgeslagen tafel. Als men daarentegen meer belangstelling heeft voor de technische kant van de zaak, dan zullen er verscheidene meningen te voor komen. Er was in een hoekje een verrukkelijk meer, de vraag werd gesteld: van waar dat echt water kwam misschien hebben al de zweltdruppels zich naar daar geconvergeerd. Neen, de reseau was te ingewikkeld, er was niets voorzien van veiligheidssysteem. IK zeg "hij was", want ik meen vernomen te hebben, dat het nodige gedaan wordt om de exploitatie veiliger en gemakkelijker te maken. Wij zullen hier niet op terug komen op kwestie van rollend materiaal, iedereen heeft kunnen vaststellen: de voordelen en de nadelen. In voorbijgaan noteren wij, dat voor de realisatie van de decor, onze twee opperbest bekwaamde leden terugvinden: de heer De Meester en de heer Balot.

En dan - met genoegen vonden de menschen MARKLIN - Al hetgeen men kan verwijten aan het grote merk van miniatuurspoorweg is, die fameuze sporen - U weet hoe de zaak opgelost werd in de club. De decor was hier ook verzorgd, en de gedeeltelijke toepassing van het Märklin-blok-systeem (het op rood stellen van de signalen door de trein zelf) verminderde de kansen van botsen. Die konden alleenlijk gebeuren bij vergissing in het openzetten van signalen. Wij stonden ver verwijderd van de beroemde

"circuit de voei", maar deze reseau was toch gemakkelijker dan deze van Trix. - Wij kregen recht op enkele attracties : een oude dubbel-dieselloco, herschilderd door Mr De Geester; en de voorstelling in exclusiviteit in België van het Zwitserse materiaal HAG (Rote Pfeil, Ae 6/6 Gothard en Ae 4/7) En dan, ja, en dan ... verborgen in een hoek van de zaal, een tafeltje!!! Een heen en terug doorkruiste een andere lijn en iets anders. Dat "iets anders" : alleenlijk voor fijnproevers; het merendeel van het publiek snapte er niets van. Een mijnheer beschuldigde ons van bedrog omdat het niet juist was, volgens hem, een Märklin wagen met niet geïsoleerde assen bij te voegen aan een trein met geïsoleerde wielassen Fleischman. Graag beken ik, dat ik moest beroep doen op al mijn geduld, tegenover die persoon. Die verstond niet de "finesse" van opzoeeking en de laatste realisatie van Mr Gillemen. Daar was de grote attractie van onze tentoonstelling. Een succes boeken bij het groot publiek, dat is niet slecht; maar de modellen en specialisten aantrekken met zulk iets: dat is nog veel beter Mr De Mey, tijdens de vergadering van 16 oktober 1961, vertaalde wel de lagere mening met te zeggen dat expo '60 beter gelukt was geweest dan dit jaar. Mr Michiels verklaarde, dat wij ongetwijfeld technisch achteruit waren dit jaar in de Jaarbeurs. Wij kunnen niet hier het hoofdstuk Casino 61 sluiten, zonder gesproken te hebben van de deelneming van de Foto-club en van twee wedstrijden enerzijds de Pic-Nic met Mr Vander Stuyf's stempeel, anderzijds de foto's in samenwerking met Scientia.

Nietegenstaande een zeer laattijdige beslissing, werd de medewerking met Foto-Club zeer aangeprezen. De tentoonstelling van foto's viel in de smaak en van het publiek en van de kenners. 6 Waarlijk telt die Club van Vrije Tijden (Fotoclub) echte artisten. Het geringe aantal van spoorfoto's dat men kon zien, was gering, maar is dat een critiek? Toekomstig jaar, zal er geen plaats zijn voor improvisatie en wij zijn van nu af al gerust dat hun deelneming een overgroot succes zal worden.

De wedstrijd Pic-Nic kreeg zijn slotwoord op 18 oktober '61 met het overhandigen van de prijzen aan de gelukkige winnaars. Wij vermelden juist de volgende punten aan= de edele daad van Mr Vander Stuyf, die niet zijn loco uittrok uit de prijslijst, niettegenstaande er geen 10 deelnemers waren - de ineerstorting van de juryformule - de constructieve critiek van Mr De Meester over de werkjes. Deze punten werden ruimschoots behandeld in mijn verslag over de vergadering van 18 oktober 1961.

Wat de Foto-Wedstrijd betreft: daar was het voorziene sukses niet geboekt. De winnaars kregen hun prijs op een vergadering gehouden de 9 november 1961 in het Koninklijk Atheneum te Gent. Nu dat wij de technische kanten van de tentoonstelling bekeken hebben, zou ik graag U onderhouden over twee feiten die plaats grepen gedurende die manifestatie.

Wij kregen de gelegenheid het banket der exposanten bij te wonen: een oratisch stockspel had plaats tussen Mr Heyvaert, Voorzitter van de Foire en eerste Schepene A. De Decker. De vertegenwoordiger van de gemeenteraad vond formulcs uit die belofde zonder te beloven. De aanwezigen snapten het goed en lachten van gansche harte, maar hetgeen die ons ontzaglijk plezier en genoeg deed, waren de woorden van bedanking, felicitatie en aanmoediging die de heer Voorzitter Freddy Heyvaert uitsprak voor onze Club.

Die houding tegenover A.M.S.A.C. was in flagrante tegenstelling met die van zekere heren van Scientia. Dat het mij toegelaten worde van een zekere zaak aan te halen = wij schreven artikels voor de pers ... die kwamen nooit bij de dagbladen; misschien zijn ze in een verkeerde brievenbus gestoken geweest, ofwel stonden er in die artikels onaangenameheden voor zekere personen. Weliswaar, diezelfde personen konden het sukses geboekt door A.M.S.A.C. niet verdragen.

1961 is dus een groot jaar geweest, een jaar van indrukwekkende realisatie, al onze projecten hebben niet de "happy end" gekend. Zo moeten wij erkennen, dat wij niet erin gelukt zijn een bijhuis te openen te Tielt. Ter onze rechtvaardiging zullen wij aanstippen: het werktijdsperk voor B.C.K. en ook de

weinig bereidvaardiging van die amateurs uit stadje van West-Vlaanderen.

A.M.S.A.C. had ook zijn drama, een groot drama voor de familie Vander Stuyf. Door ziekte en een verkeerde behandeling was onze schatbewaarder verplicht te bed te blijven liggen gedurende lange weken. Ik kan hem persoonlijk lange jaren en ik kan U verzekeren dat hij zeer slechte en pijnlijke ogenblikken doorbracht Bij gelegenheid van een bezoek had hij de tranen in de ogen; die inactiviteit was te zwaar voor zijn schouders. Denk eraan: hij kon het club-leven niet bijwonen. Zijn troost, waren onze bezoeken, hij kon vaststellen, beter misschien dan wij dat kamaraadschap niet alleenlijk een woordje is bij ANSAC. welke was niet zijn vreugde, en de onze, wanneer hij wederom zijn plaats innam in de club. Ik maak gebruik van deze gelegenheid om Mr en Mw Vander Stuyf te bedanken voor al het geen dat zij doen voor ANSAE. Ik ben zeker dat onder U, zich afvragen wie het lokaal netjes houdt of maakt - Weet dan dat Mw Vander Stuyf meer dan een zaterdag-namiddag doorgebracht heeft hier, met borstel en aweil. U zult, Mr Vander Stuyf, onze bedankingswoorden overbrengen aan Madame en ik voeg er bij; Wees niet gesneuveld toekomend jaar! uit de grond van mijn hart, wens ik het U.

Projecten, Realisatie, Nieuwigheden, Vervolgen.

Hoofdstuk nieuwigheden: lessen over electriciteit door Mr De Meester. Deze cursussen worden op een bijzonder goede en gemakkelijke wijze gegeven, een baby zou het kunnen volgen.
 Hoofdstuk vervolg: de onuitputtelijke reeks uitvindingen van Mr Gilleman. Wij kennen nu de scenario= een lid stelt een vraag Mr Gilleman vangt ze op ... zegt niets ... of zegt: dat moet mogelijk zijn. Op de daarop volgende vergadering is iedereen de vraag vergeten en Mr Gilleman ... geeft de uitleg, als kommentaar voegt hij er aan toe: dat vergde geen moeilijkheden. Wij kunnen dat vergelijken aan een ingclast sensatie verhaal. Die heer Gilleman zal nog een wagon doen rijden zonder loco of motor. Onderons, opgepast aan de volgende vergadering.

U zult al die artikels natuurlijk in onze tijdschriften terugvinden, met de verschillende bladen van 1961 in te kijken, zult U bemerken de aangebrachte verbetering aan de presentatie. Nieuwe artikels vinden wij ook in aangebracht: decor, geschiedenis van de spoorweg, tekenen, seinen, enz ... Aangestipt wordt dat de rubriek "Zoekertjes" niet genoeg gebruikt wordt. Per uitzondering, dit te wijten dat het naar Katanga mede moest, de "notice explicative" van de reseau B.C.K. verscheen in de franse taal. Hier en daar, in ons tijdschrift zult U ook nog een stukje verslag vinden van Uw dienaar Onze voorzitter vraagt zich zeker af of hij ditmaal een speciale editie zal moeten drukken voor het verslag van zijn secretaris. Ik zal hem gerust stellen, nog enkele woordjes over de projekten 1962 en weg ben ik van die plaats.

Het grote projekt= de club-reseau van Katanga op 2' m brengen of een nieuwe bouwen van die lengte. Velen onder U weten wat wij willen: het rechtmaken van de voorkant van de tafels, verlenging van zekere sekties, die tekort werden bevonden, automatisatie van de rangeerspooren, bijvoegen van een draaischijf. Ik zal heden zwijgen over het verborgen konflikt tussen tram en trolleybus. Onze deelneming aan de Jaarbeurs 1962 is principieel besloten, wij zullen voor het einde van dit jaar een concreet projekt voorstellen, met dé technische gegevens en ook mét financiële eisen.

Dan is er nog een projekt die alle jaren begraven wordt. Maar 1962 moet zijn herleving zien. Ik spreek van bezoeken aan spoorweginstallaties, ik spreek van gezamenlijke uitstapen. Wat zouden wij niet doen voor te gaan, waar de anderen niet mogen of kunnen gaan: dit is nog een manier om onze schatbewaarder onder hopen bankbriefjes te zien verdwijnen. A.M.S.A.C. is altijd bereid naar interessante suggesties te luisteren en er een concreet gevolg aan te geven. Ik denk dat ons programma 1962, als zijnde niet bovenmatig, toch voldoende werk en tijd zal vragen.

En nu het slotwoord:

Een lustrum bestaan van Amsac staat achter de rug - wij stappen over in het tweede. Van clubje zijn we naar een gelovende club aangegroeid. Moeilijke perioden hebben wij gekend. Ongetwijfeld zullen wij nog moeilijkheden op onze baan vinden, maar wij zijn sterk genoeg geworden om ze te verwijderen. Wrijvingen zullen nog bestaan. Wodgedwongen zal het bestuur effectief en streng optreden. Maar met een beetje goede wil, zal het vlug vergeten geraken. Wij hebben gezien dat kameraadschap bergen kan verplaatsen - ook de trouw in onze clubledenstaak zal ons krachten geven om steeds verder naar het sukses te gaan.

Het was deze avond de vijfde maal dat ik de gevaarlijke eer had U een verslag op te maken over de activiteiten van onze club.

Nooit heb ik zolang Uw tijd bestolen, geloof niet dat ik een Kroutschev heb willen nadoen. Maar er moesten deze avond mensen gefeliciteerd worden. Op hun werk moest er gedrukt worden.

Ik hoop dat ik de verdiensten van die leden goed aan het licht heb gebracht: die leden zijn A.M.S.A.C.

HEREN PROFICIAT !! A.M.S.A.C. PROFICIAT !!! LEVE A.M.S.A.C.!!!!

x

x x

De leden van A.M.S.A.C. kregen op 6 maart 1962, in prioriteit de laatste berichten uit Ruremberg, dank zij Mr Gilleman.

Ik zal hier een beknopt verslag geven van de zeer interessante exposé van onze ondervoorzitter.

De Foire van Nuremberg kan in twee grote delen gesplitst worden: een decor afdeling en een treinafdeling; a,dere afdelingen bestaan wel, maar zijn niet zo indrukwekkend.

De groten voor de decor hebben als naam Faller (met als nieuwigheid: plankjes die als vulsel tussen sporen gebezigd worden), Vollmer en Kibri.

De afdeling TREINEN kreeg een uitpluisend bezoek van de heer Gilleman. Zichier een schematisch overzicht van de belangrijkste merken:

MÄRKLIN : fantastische stand: geweldig veel personeel, geen nieuwigheden. Vallen weg: de overwegen (Fallor zorgt voor de vervanging), de draaischijf en de remises. De transfo krijgt een nieuw kleedje, ook de survoltage wordt nu op Piko-systeem toegepast: t.t.z. over 't nulpunt. Een doodgewoon reseautje: een ovaal + een automatische ontdubbeling $\frac{1}{11}$. en toch schrijven zij bij Märklin bestellingen met de macht.

Fleischman : even groot als Märklin - nieuwigheden in overvloed, de revelatie van de voor: verschillende nieuwe loco's en wagens. De familie De Cuyper (D.G.H.) aanwezig, een vol-automatisch reseau verzorgt tot het uiterste, in die grote reseau een volautomatisch kopstation, met die opmerking van onze specialist: een standaard lengte wordt gecist van de treinen voor het wellukken van het manoeuvre, daarbij een andere kleine stand = het demonstreren van blok à blok automatisch systeem. Mr Gillemann sprak met Mr Fleischman: een heel charmante heer.

Rivarossi 2 standen nevens mekaar staande met een inetercommunicatie deur = bewijs van goede vriendschap en samenwerking. Mr Gillemann werd zzn Mr Rossi, eigenaar van de Italiaanse Firma voorgesteld. - Mr Suys, lid van AMSAC, en specialist in Rivarossi was aanwezig. Nieuwigheden: draaischijf van grote diameter, loco's zonder motor in bouwdozen, toch is alles voorzien voor de motorisatie - veel gezaamlijke principen met Fleischman, nieuwe stoomloco's. Het Trix materiaal zal binnen een min of meer lang tijdperk ongebouwd kunnen worden op Rivarossi sporen en systeem. Trix: mooie reseau, maar ook de zelfde moeilijkheden voor het rijden over de wissels, ook vastgesteld bij de reseau van Mr Van Besien - als bijzonderste nieuwigheid: de hollandse Hondonneus - stel met 2 of 3 rijtuigen = gelijk- of wisselstroom. In 't kort: dus een grote reseau met veel sporen, niets van decor, geen veiligheid, veel gerij, veel publiek en vele ontsporingen. De Trix-relais is nu omgebouwd, en mag onder spanning blijven zonder gevaar.

Bub : het merkje schijnt op te komen in heel goedkope materiaal.

Pocher en Tenshedo : geburen (ook in afwerking en in prijs) fantastisch materiaal: mooie wagens - een wonder loco de franse CC met embrayage, prijs 3.200,-Fr, naar keuze 3-falswisselstroom of 2-falsgelijkstroom een luxe artikel maar de fabriek kan niet de vraag bijhouden

het Japanse merk stelt ten toon: de Mikado, Hallet en andere prachtige stoomloco's, ook als nieuwigheid een assortiment sporen, o.a. een wissel met grote radius afwijkend spoor = geen vertaging bij het afwijken, de prijs ervan is een vraagteken.

Mr Gillemann bracht een bezoek in Goppingen bij Märklin. Hij werd daar zeer cordiaal ontvangen, doch van het bedrijf zag hij niet veel; de huidige politiek van de firma is: zo min mogelijk loco's en wagens series, maar grotere productie, zij leveren nu nog bestellingen voor verleden St. Nikolaas, binnen twee jaar heel waarschijnlijk nieuwigheden, maar vooreerst willen zij "à flot" komen.

De commerciële geest van Trix luidt als volgt: wij bouwen liever in grote serie één type van loco, die goedkoop zijnde ook gemakkelijk vervangen wordt door een nieuwe, dan een kostelijk type die zelf moeilijk verkocht geraakt.

Geen enkel Frans merk was vertegenwoordigd in Nuremberg, nog V.B., Jouef, Fep, Hornby enz....

Grote vooruitgang in T.T., toch nog steeds een kleine zaak tegenover H.O.

Over trams: schoon nieuw materiaal, wagen voor cement en voor sporen.

Monorail (Schuco) een snelheid buiten schaal! heel spectaculair, de echte zijn voorzien voor een snelheid van 300Km/U. is dit wel nodig bij miniatuur

Meiser - Grundig = prachtige grote stand van telecommande, maar ingewikkeld! zeker en vast niet voor kinderen, zelfs niet voor grote mensen, oningewijdt in het vak - geen teleferikken gezien.

Als slotwoord kregen we de persoonlijke indrukken van Mr Gillemann over de Foire van Nuremberg. De TREIEN waren het toppunt! Het probleem van de exposerende fabrikanten is niet het verkomen, maar wel het fabrikeren.

Volgens de lokale T.V. = veel meer buitenlandse bezoekers, dan duitse.

Märklin: zonder nieuwtigheden

Fleischman: talrijke nieuwtigheden, zijn even goed; overal zijn voor- en nadelen.

Al de grote werken waren volop bezig besteld en op te schryven

En nu vraag ik U Lijne Heren, Uw applaus.

Nee, niet voor mij, maar wel voor Mr Gilleman. Door hem, door zijn inspanning, door zijn verplaatsing in Nuremberg, zijt U leden van A.M.S.A.C. de eerste geweest hier in Gent, in België en misschien in Europa die op de hoogte werd gebracht van de jongste berichten op spoorwagensmaterieel.

Mr Gilleman, in zijn naam en in deze van onze leden, een presentie en grote Dank.

Documentatie A.M.S.A.C.

Voorzeker zijn wij als leden, op de hoogte dat de club tamelijk veel documentatie bezit.

Ter huerre vernieuwe later wij hier een lijst van wat er zo al ter beschikking is. Leden welke iets willen uitlezen, wenden zich tot de schatbewaarder (of voorzitter).

1.- Spoorwelen.

Esso-magazine (Les Chemins de Fer Belges)

A.M.S. magazine (L'éclairage dans les gares)

Luat-lost (Nouveau zonen bij de tractie)

(Kwaliteitscontrole voor diesel-electrische locomotieven)

France Spoorwieltechniek

Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de Fer a) septembre 56

b) octobre 56

c) special nr, La Traction Electr.

Les Chemins de Fer en France.

Bulletin S.E.M. nr 3 Automotors diesel-electr. +602-603
nr 8 matériel electr. S.E.M.
nr 9 locomotive electr. t. 33113

Tijdschrift "Het Spoor" : 6 num ers

D.B. Rail und Schiene : 12 num ers

D.B. Bundesbrief : 10 num ers

Cursus 2311 T.M.B.S. ; dag- en nachtlichtstelsel
automatisch-bloksysteem

Montage van Hollands-Zwitsers T.E.E.-stel

Rail et Traction : vanaf nr 30 tot en met 62
+ telkensmale het verschijnt

4.- Miniatuurspoorweg.

Heine Märklin Modellbahn (ir. ... Straus)

Model Railroader : 17 num ers

Märklin Schienenanlagen Spur 0

Maak het zelf (Electrische Spoorw. enen.

A.M.S.A.C. à Paris.

=====

Auto-stop doen, 's morgens om 5 uur aan de Sterre, richting Parijs; wat een gek en wel moeilijk uitvoerbaar idee. En toch kwam een auto! ... uit de richting van Parijs en verbluffend ... het was nog een lid van A.M.S.A.C., vergezeld van Mevrouw, die ook van plan was naar Parijs te rijden, en zo begon de reis van de drie, nu vier musketiers van A.M.S.A.C. naar de Foire de Paris.

Over Kortrijk waren wij snel aan de Franse grens. Wij lieten Lille aan de rechtse kant liggen en namen de autoroute de Nord om Arras te bereiken, dan langs Bapaume, Péronne kwamen wij in Roye. Iedereen was akkoord om daar uit te stappen: een kopje koffie vergezeld van een croissant (nog warm - het was amper 7 uur), een cigaretje en ja niet te veel details; en na een halte van een half uur, ging de reis verder over Senlis, le Bourget en Porte de la Vilette. 284 Km = 8.45 uur, dus $3\frac{3}{4}$ u reis. De expeditie in Parijs kon beginnen. In het vervolg zullen wij de auto laten staan aan één der "Portes", het verkeer met de metro is wellicht gemakkelijker, goedkoper, aangenamer en vlugger, dan het rijden in de straten van Parijs, tenminste voor vreemdelingen. Toch geraakten wij in de parking van de Porte de Versailles - daarvoor hadden wij een uur nodig om 20 Km afterijden.

Ik hoor Uw vraag: maar waarom toch naar de Foire de Paris? Als antwoord: Vanzelfsprekend was er daar een miniatuurspoorweg reseau te bezichtigen!

Nu nog verstaan wij niet, hoe wij binnen geraakt zijn ... zonder te betalen wij konden niet vlug genoeg binnen zijn: hebbe n zij gedacht dat wij "personaliteiten" waren, tenzij dat zij gezien hadden, dat wij afgevaardigden waren van AMSAC Enfin, wij waren binnen en kregen kosteloos nog een programma van de Foire.

Aan de stand van S.N.C.F. konden wij magnifieke maketten van rollend materiaal bewonderen: elektrische loco's en wagens, schone foto's en dias. Wij klonnen de berg ANS te voet (ach wat een trap) en stelde vast dat wij de verkeerde weg op waren. Terug naar beneden, overal goed gekoken, en de stand "Jouets" slorpte ons op. Schone standen van speelgoed, o.a. Trix en Jouef waren tetoongesteld door winkels uit Parijs.

Maar dan!!! FERRY-LAND!!!!

Een installatie van \pm 40 m lang op 1.60m breedte (zichtbaar gedeelte), omsingeld met Dexion. Een "tour de controle", ook gemonteerd met Dexion, en wel op een hoogte van 3 à 4 m. Een decor, een geluid en materiaal met de macht - maar verboden foto's te nemen; dat was een ongeluk met een geluk, want zo kwam ik in contact met Mevrouw MATHIOT, echtgenote van de eigenaar. Van dit onderhoud kon ik het volgende opschrijven.

Mr Mathiot is verzamelaar geworden van miniatuurspoorwegen-materiaal, 20 jaar geleden. Alle merken zijn vertegenwoordigd: al de wel gekende tot Tenshendo toe(i). 500 stukken: dit is het cijfer van zijn rollend trek-materiaal (ja, U heeft goed verstaan = 500 loco's). Wat betreft het aantal wagens, die belooft op 4000, zowel goederen als reizigers. De makette werd opgebouwen op twee zolders van 20 m lengte ieder. De heer voorzitter van de Foire, vriend van de eigenaar, kon tijdens een bezoek aan het ensemble het bewonderen, en besloot het in de Foire te brengen als sensationeel attractie. De reseau was het werk van Mr en Mme Mathiot geholpen door twee heren (de eene is een "chauffeur de poids lourd", de andere een "paardenknecht" (garçon d'écurie). De reseau is nu al gevraagd in Londen. De beslissing is reeds genomen een rondtocht te maken in de verschillende hoofdsteden van Europa. Offerten werden zelfs geboekt komende uit Amerika. Ook vragen voor het opstellen van maketten (niet alleenlijk over spoorweg) werden toegestuurd aan Mr Mathiot. Tussen haakjes "matière à réfléchir" voor AMSAC. Ons onderhoud kwam aan zijn einde met enkele woorden van felicitaties neer te pennen in het ecreboek van Mr en Mme Mathiot. Heel vriendelijk bedankte Mme Mathiot en overhandigde mij een notaboekje: Le monde au 1/86e, alsook twee fotos van de reseau.

De drie andere musketiers hadden gebruik gemaakt van die tien-tallen minuten om alles goed van dichtbij te bekijken. Zo kwamen wij zekere conclusies te trekken over het ensemble. Een pikfijn decor: te noteren o.a. het overdekte hoofdstation, de loco loodsen, de koleninstallaties bestaande uit vier Volmer-silo's, aangevuld door een speciale verbinding van sporen in de hoogte; de haven met de "France" in achtergrond, de verlichting van huizen en buildings, het nabootsen van water door beniddeling van mar-tele glas op blauw papier, treinen voor 12 reizigers en 34 goederenwagens.

Een woordje over het geluid: zeer goed nagegeven, alles perfect zolang de trein normaal binnenkomt: de trein komt binnen in het station, blijft staan en vertrekt in synchronisatie met het geleid. Gebeurt er nu een ontsporing, dan mislukt alles. Maar het gedacht is wel op te vangen en op een AMSAC-manier te verbeteren. Na de grote critiek (ik voeg er aan toe, dat zijn nu specialisten die spreken): geen automatisatie; van het beroemde "circuit de voie" geen spraak, naar het schijnt wel systeem met de principen van het bloksysteem Märklin, maar wij hebben het niet zien functioneren. Wat betreft de sporen, hier spreek ik persoonlijk: zeer goed gelegd, waarschijnlijk twee rails handelsmateriaal, heel zacht reden de treinen door de verschillende circuits.

Het was middag geworden = tijd om te eten; de mensen stonden buiten te wachten want het restaurant was compleet. En wij als echte belgen, hadden de oplossing gevonden; een zijdeurtje liet ons toe binnen te geraken aan tafel te zitten. In de namiddag konden wij de faciliteiten van de metro nazien. Hoeveel keren hebben wij niet gezegd: waarom dit niet in Gent, wanneer al onze waterlopen buiten dienst komen; het geen in Parijs moest gegraven worden, is hier al half klaar. wij brachten een bezoek aan een "treintjes" winkel. Het tegenovergestelde zou wel onverstaaubar geweest zijn. De omgeving van de winkel (gelegen in de Cité du Midi), daarover spreken we liever niet. De winkel gaat maar open om 15 uur. Wij konden uitstekend materiaal bewonderen, o.a. de Russische Alstom c.c., de prijs ervan is nu 390 NF, maar vervolgens zal zij 600 NF kosten. wij voegen er aantoe, dat het gaat over genummerde exemplaren, een nadeel die loco heeft een radius van 70 cm nodig. Met dit voorbeeld

kunt U een idee vormen van hetgeen wij daar gezien hebben. Spijtig waren de winkeliers niet al te vriendelijk, wij liepen schier weg en gingen een goede "Stella Artois" drinken. De Gare du Nord was niet ver maar toch namen wij de metro = het repende precies gelijk in België. In het station zagen wij verschillende banlieu treinen met commando-post in de laatste wagen = het gaat hier over ramen met stoomloco's met automatische koppeling.

Wij brachten een bezoekje aan de Cité (nl. Notre Dame en de quais de la Seine) onder een eindelijke zonnige hemel.

Het moment was gekomen, terug te keren naar de Porte de Versailles om daar mevrouw op te pikken, en na het traditionaal afscheidsglaasje, stapten wij in de auto richting Porte de la Vilette. Terugkeren naar Gent zonder halte, dat was niet nodig. In Senlis gingen wij eten, en daarna zonder geschiedenis en op "grand express" snelheid kwamen wij toegestuikt in Kortrijk. De kelen waren droog, eventjes stoppen Kortrijk - Gent was maar een sprongetje en iedereen was thuis rond 1 1/2u (zondag morgen).

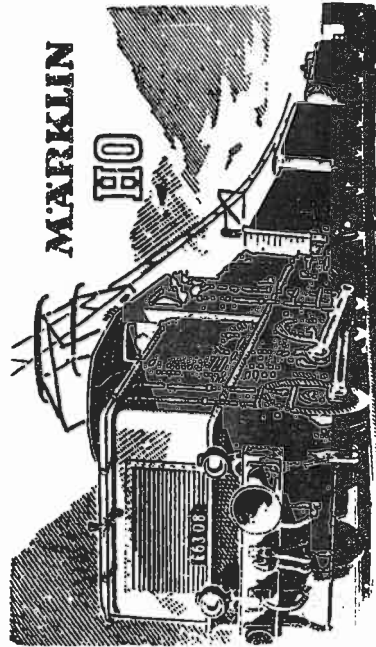
Dit was een dag in Parijs, een uitstap A.M.S.A.C. - op een geringe schaal, met het bewijs dat zulke uitstappen nodig zijn, op een grotere schaal natuurlijk, want in een club moeten de leden niet alleen eenheden zijn, maar ook vrienden, en zulke uitstappen geven ons de mogelijkheid elkaar beter te kennen en te waarderen.

HOBBY Huis MAES

SAVAANSTRAAT 1-3 - GENT

stelt voor, in een nieuw uitgebreid kader de
MARKLIN NIEUWIGHEDEN 1961-62!
nu een complete **MARKLIN TREINSET MET TRAFÓ**
VOOR SLECHTS 625 FRANK

Bij ons vindt U ook: Fleischmann - Trix - Liliput - Rivarossi
en Hornby treinen. Falter - Vollmer - Wiad - Kibri - Revell -
Airfix - Preiser bouwdozen - Vliegtuigmodellen - Onder-
delen - Motoren - Gereedschap.



MAES jouets progressifs présente dans ses ma-
gasins considérablement agrandis, les nouveautés
MARKLIN 1961-62. Un train Märklin complet avec
transito pour **625 FRANK** seulement.

Nombreuses autres nouveautés - Avions à moteur prêt à
voler - Thimble Drone - U.S.A.

MAES le plus important magasin spécialisé
du pays - 10 étalages - choix énorme

RUE SAVAEN, 1-3 - GAND - Tel. 25.07.10

Architekten en Leraars!

Voor al uw planafdrukken en fotokopieën
wendt U tot

reproduct

Spoedige en goedkope bediening.

Onderbergen 27 Gent

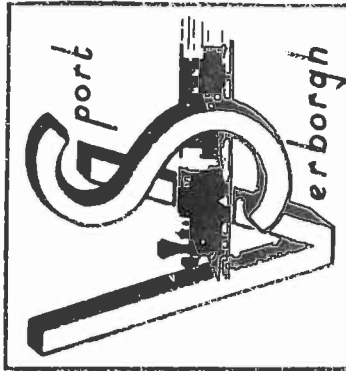
Tel. 23.24.38

Huis L. Eichperger

KORTRIJKSEPOORTSTRAAT, 124 - GENT - Tel. 23.41.21

Alles voor Miniatuurspoorwegen HO en Schaamodellen
MARKLIN - TRIX - FLEISCHMAN - REVELL - FALLER

2 ADRESSEN IN MINIATUURSPORWEGEN
JOUËF ★ LILLEPUT ★ EHEIM
DGH MATERIAAL VOOR LIEFHEBBERS



bij DE... SPECIALISTEN

FLEISCHMAN

Kortrijksepoortstraat 131,
GENT

en

HOBBY

St.-Kwintensberg 20,
GENT

ZELFBOUW en VERSIERMATERIAAL.

★ FALLER ★ KITMASTER ★ REVELL
★ VOLLMER ★ AIRFIX ★ MONOGRAM
★ WIAD ★ AURORA ★ HAWK

En tal van andere aangename en praktische speelgoederen
van bekende merken... te veel om te melden