

ARTEVELDE-MINIATUUR
SPOORWEG AMATEURS CLUB
GENT



E. & K.

AMSAC

PERIODIEK N°9

5^e Jaargang — februari 1963



Secretariaat: M. SMETRYNS, Mesmit St James St MARTENS-LATEM Postcheck N^o 5504.14

Verantwoordelijke uitgever: ARTEVELDE-MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT

Nadruk zelfs gedeeltelijk zonder toestemming van de uitgever verboden.

Boekje n^o 9, biz. 1

BIBLIOTHEEK

Uitlenen van boeken en tijdschriften.

De club heeft besloten, en dit vanaf het nieuwe jaar enkele abonnee-
ten te nemen op tijdschriften handelend over miniatuurspoorwegen, als-
mede aankoop van boekwerken handelend over miniatuurspoorwegen. Zodoende
zullen de leden in de mogelijkheid gesteld worden reeds volgende tijd-
schriften ter inzage te nemen.

1. RAIL MINIATURE FLASH (in de Franse taal, een zeer interessant tijd-
schrift, dat tegemoet komt aan de wens van diegenen die de Duitse taal
niet machtig zijn).
2. FALLER MAGAZINE (in de Nederlandse taal).
3. MINIATUURBANEN (id.).
4. MINIATURBAHNEN (in de Duitse taal).
5. FLEISCHMANNKURIER

Wij hopen dat de leden dit initiatief zullen waarderen. Immers de mees-
ten onder ons hebben wel een abonnement (of zelfs twee) op het een of an-
der tijdschrift maar we kunnen ze toch niet allemaal kopen. Reken maar :

- nr 1 : 53 F per nummer,
- nr 2 : 14 F per nummer,
- nr 3 : 17 F per nummer,
- nr 4 : 32 F per nummer enz.

Mogen wij de leden verzoeken de tijdschriften welke zij ter inzage mede
nemen, op de eerstvolgende vergadering terug te bezorgen.

Zodoende moeten de andere leden niet te lang wachten. Voor het uitlenen
van tijdschriften wende men zich tot M. Balot of M. Vanderstuyft.

Het Bestuur.

HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN.

Mogelijkheden voortvloeiende uit het Belgisch patent nr. 607.585

en de principes hieraan verbonden.

Wij laten momenteel onze lessen "Hoe bevelen wij onze treinen" aan de kant om een speciaal onderwerp te behandelen in dit artikel.

De spoorwegliefhebberij, zoals ze uitgevoerd wordt in onze club, is een "hobby" dat geen vergelijking heeft met het kind dat een treintje doet bollen. De mogelijkheden op alle gebied (techniek, rollend materiaal, decor, enz...) zijn onbegrensd en het getal liefhebbers over de wereld gaat jaarlijks stijgend.

Een elite liefhebber heeft als doel de werkelijkheid zoveel mogelijk na te bootsen, om de bouw van zijn baan aan te vangen, richt hij zich naar gespecialiseerde handelshuizen waar hij alles vindt op gebied van sporen, rollend materiaal en decor. Wil hij het verkeer op zijn baan oplossen op een methode die lijkt op deze gebezigd door een grote spoorwegmaatschappij, dan vindt hij in die gespecialiseerde huizen praktisch niets. Inderdaad, de verkochte zaken op gebied van seinen, beveiligingsknoppen, enz... zijn mooi afgewerkt, maar het electrisch gedeelte dat hun bindt aan het verkeer is helaas tamelijk primitief.

De liefhebber stuit hier dus op een moeilijkheid voor het oplossen van zijn problemen. Hij kan ze oplossen door beroep te doen op industrieel materiaal, zoals b.v.b. relais, maar is dan verplicht zelf schemas te ontwerpen, aanpassingen te doen, enz... In het kader van onze club hebt U kunnen zien dat dit mogelijk is met prachtige resultaten. Wij, langs onze kant hebben opgemerkt dat dit het nadeel heeft van enkel vatbaar te zijn voor een heel gering gedeelte van onze leden niettegenstaande de herhaalde lessen herover gegeven; dit is absoluut geen verwijtaan onze leden

maar enkel een logische vaststelling voor een heel speciaal domein dat tenslotte ook een speciaal vak is.

x
x x

Vertrekkende van het bovengaande is er dus een leemte te vullen op handelsgebied door iets op de markt te brengen die de volgende voordelen moet bieden:

- gemakkelijke schakelingen
- sensatieeffecten
- volledige veiligheid
- stevige bouw (geen gevaar van doorbranden in bepaalde standen van treinen)
- aan te passen voor alle grote merken

Het bovengenoemde patent vultn naar onze mening, deze leemte en wij laten hieronder een korte beschrijving hiervan volgen.

1. Op mechanisch gebied.

De liefhebber krijgt ter zijner beschikking een lot "doosjes" met een minimum stekers te verbinden naar de sporen, seinen, enz. Het medhanisch principie berust op het idee dat een doosje dat een relais-combinatie bevat, die dus van te voren uitgedacht en gecableerd is voor de liefhebber. Dus door bepaalde doosjes te verbinden heeft men b.v.b. automatische eindstaties in 2 of 3 rails, automatisch heuvelen, enz.

Een hoofdprincipie van de zaak is ook de automatische signalisatie in volle lijn. In veel gekende systemen is er buiten de bedrading die naar sporen e n seinen gaat een bedrading van sein tot sein. Hier is dit uitgesloten. De doosjes "schuiven" ineem; een zwaar deel van de bedrading valt dus weg; v.b.: een spoorlijk met 5 seinsecties bevat 5 in mekander geschoven doosjes, enz...

2. Op elektrisch oogpunt.

De doosjes zijn te verkrijgen voor alle combinaties beschreven en uitgevoerd in de club met industriële relais, dus spoorstroomkring, automatische signalisatie, enz...

Een nieuwe combinatie komt er echter bij, wat betreft het het automatisch veranderen van rijzin van wisselstroomlocos (b.v. Mä) Als supernieuwe combinatie volgt hetgeen wij beschrijven onder punt 3.

3. De Universele signalisatie.

A) Het bestaande op handelsgebied is altijd met korte pedalen en is verschillend voor de drie hoofdsystemen, t.t.z.:

2 rails (Fleischmann, Rivarossi, enz...)

3 rails niet geïsoleerd (Märklin)

3 rails geïsoleerd (Trix)

Nadelen: - in veel gevallen verboden op de pedalen te blijven staan (gevaar voor relais)

- bedrading naar pedalen en naar seinsecties in sporen

verlies van een wagen is niet gedekt

B) Wat wij gepresteerd hebben op jaarbeurzen en voor Katanga met lange pedalen (spoorstroomkring)

Voordelen: - geen gevaar voor doorbranden van relais
- automatische vertraging volgens seinstanden
wagenverlies gedekt

Nadelen: - enkel toepasselijk op 3 rails geïsoleerd en met rollend materiaal op ongeïsoleerde assen

- bedrading naar pedalen en seinsecties

C) Het doosje bevattende, wat wij zullen noemen de universele signalisatie, is geldig voor alle soorten modelspoorwegen en heeft als hoofdvordelen:

- goed voor O - HO - TT

- goed voor trein - tram - trolleybus

- goed voor gelijk of wisselstroom
- goed voor 2 rails, 3 rails geïsoleerd en 3 rails niet geïsoleerd
- goed voor geïsoleerde of niet geïsoleerde wielassen
- geen contactrails of pedalen meer nodig
- een verloren wagen stopt de volgende trein, zelfs in het geval van geïsoleerde wielassen
- superegemakkelijke aansluiting, enkel één draad naar de sporen per signaal

Als bijkomende uitleg zullen wij zeggen dat iedere seinsectie maar één onderbreking moet hebben, zij loopt door tot de volgende.

Wat betreft de pedalen, zij vallen dus weg; wat het voordeel heeft in 2-rail dat de locos geen speciale wrijver meer moeten hebben en in beide richtingen op de sporen mogen gezet worden. In 3-rails vallen de pedalen op de buitenrails weg. Wat de trolleybussen aangaat, is er geen enkele moeilijkheid meer om ze blok aan blok te doen bollen (zij zullen dus automatisch aanschuiven vóór een overweg die roodflikkerd).

Betreffende het rollend materiaal; die kan op de sporen gezet worden om het even hoe, zelfs met meerdere treinen in één seinsectie! Bij het onder spanning zetten, nemen de treinen automatisch hun plaats in!

Wat de bedrading betreft, kan het niet eenvoudiger zijn, de enige draad van de seinsectie beveelt de volgende sectie.

x

x x

A.M.S.A.C. staat ter beschikking voor bijkomende uitleg en demonstraties.

Brief van de Heer Gilleman aan de Heer Voorzitter.

Geachte Heer Michiels,

Nu de weersomstandigheden toch hopelijk zullen beginnen beteren volgen hier een paar regels betreffende demonstratie-avonden bij U thuis voor groepjes leden.

Indien U akkoord bent, stel ik volgend programma voor:
1ste demonstratie: Nieuwe signalisatie 2 of 3 rails, in standard rails met dekking verlies van wagens. De indruk kan gelegd worden op de eenvoudigheid van de bedrading. Wat ik in dit geval vraag, is enkel op de proeftafel een ovaal Märklin gebonden aan volgende voorwaarden:

- liefst Märklin standaard, om te bewijzen dat men niet 3 rails isolés nodig heeft
- grote en vorm naar keus (minimum een totaal van 18 sporen)
- 6 secties, dus 6 geïsoleerde delen in de middenrails; geen volle voeding tussen de secties, dus sectie tegen sectie; iedere sectie een voedingsdraad (dus 6 voedingsdraden)
- secties mogen van ongelijke lengte zijn (minimum 3 sporen per sectie)
- één massa draad
- geen pedalen en geen onderbrekingen nodig in buitenrails
- twee gelijkstroombronnen, één regelbare voor de tractie, en één van $\pm 16/20$ v. voor de relais.

Ik zal dan per demonstratie mijn prototype toestellen aanschakelen; ik kan ze niet permanent laten, daar ik ze dikwijls nodig heb om te demonstreren.

2de demonstratie: Ik ben er in gelukt standaard Märklin locomotieven gevoelig te maken aan de polariteit van gelijkstroom; dus de rijzin bepalen door simpele ompoling. Heel interessant voor "Berg van Ans" dus, daar oude locos met 2 stoten in aanmerking kunnen komen. Deze verandering gebeurt niet door het inbouwen van permanent-magneten; het is een veel eenvoudiger

electrische verandering. Kost per loco ± 55,-Fr zonder ompoling van de koplichten en ± 110,-Fr met ompoling van de koplichten.

3de demonstratie: complete seinrichting volgens nieuw procédé en toe te passen op 3 rails isolés of 2 rails isolés met luchtlijn. Deze signalisatie laat toe in een onregelmatige volgorde Materiaal met geïsoleerde assen (b.v.b. Fleischmann) te laten bollen met materiaal met niet geïsoleerde assen (b.v.b. Märklin) en dit zelfs zonder luchtlijn!

Dus een Fleischmann stoomloco, die zijn stroom neemt op de twee buitenrails, kan in blok aan blok rijden met een Märklin stoomloco die de 2 buitenrails kortsluit.

Deze derde demonstratie is maar toepasselijk binnen een paar maanden.

x
x x

Demonstratie 1 kan beginnen als U verkiest (ik ben klaar op een tiental minuten; ik stel voor deze demonstratie zo dikwijls te herhalen als U het nodig acht groepjes uit te nodigen.

Demonstratie 2 kan gebeuren op een loco; het ombouwen door U of leden (in mijn bijzijn) duurt een half uurtje. Besteltijd voor het nodige electrisch materiaal ± 2 weken.

Gelieve dit alles te overwegen en te beslissen zoals U het best acht.

Hoogachtend,
get. Gilleman.

TRAMMUSEUM - SCHEPDAAL - MUSEE DU TRAMWAY
N.M.V.B. - S.N.C.V.

=====

Bij ons bezoek, werden wij verwelkomt door een bediende van de N.M.V.B. in uniform van controleur. Groot was onze verwondering na een "trein" te zien vertrekken, want deze dépôt is gedeeltelijk nog in dienst. (De uitdrukking "trein" is niet wonderbaar, want de formatie bestond uit één elektrische motrice op bogies van oud model met liefst vier aanhangwagens).

Dit museum is gelegen op de lijn BRUSSEL-NINOVE (Ni) en werd ingehuldigd op zaterdag 26 mei 1962. Het werd opgericht door de vereniging AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway) en gesteund door A.R.B.A.C.

In de periode 1950-1961 werden het merendeel van de lijnen van de Buurtspoorweg afgeschaft. In 1960 waren er verschillende provincies waar het laatste spoortje uit verdwenen was.

Toen begreep men dat er een Museum moest opgericht worden om de latere generaties te tonen hoe wij en onze (groot)-ouders ons verplaatsten op het einde van de 19e en in de eerste helft van de 20ste eeuw. Met dit idee is AMUTRA opgericht en werken zij aan het opbouwen van dit museum.

Het museum is het enige in zijn soort, want al het ten toon-gestelde materiaal is origineel. Het materiaal werd in zijn oorspronkelijke toestand gebracht door de leden en door de onderhoudsdiensten van de N.M.V.B., afdeling Brussel.

De gebouwen zijn van 1888 en de lijn SCHEPDAAL-BRUSSEL was in 1885 de eerste die in de Brusselse agglomeratie binnendrong.

Het park van rollend materiaal bestaat uit meer dan 40 voertuigen die in alle hoeken van het land opgezocht en opgekocht werden (bij partikulier, aannemers, enz).

De Grote moeilijkheid bestond er in om de verschillende rijtuigen en de originele onderdelen terug te vinden, evenals het herschilderen. Dit ging gepaard met opzoekingen van oude plannen en oude foto's en zelfs met het lastig vallen van oude gepensioneerde schilders van de verschillende stelplaatsen.

Bij alle personenrijtuigen werd er voor verwarming, in de winter een kachelkje geplaatst (verwijderd 's momers). Dit vuurtje verstoekte gewone steenkool. Tussen de reizigers bestond er een "gevecht" om het dichtst bij het kachelkje te zitten. Zeer dicht bij het kachelkje "braade" men en ver van het kachelkje "vervroor" men. Rijtuigen met kachelkje werden gebruikt met de stoomlokomotiefjes en ook met de elektrische trams (in de beginperiode van de elektrische tractie na vervanging van de stoomtram). Per rijtuig was er één kachelkje.

Vermeldenswaardig zijn 3 open rijtuigjes, "baladeuse" genaamd. Van dit type voertuig rijden er heden nog 5 gelijkaardige rijtuigjes (een trein van 3 en een trein van 2, gesleept door dieselspoorauto's, in normale dienstregeling) op de lijn nr 976 Han-sur-Lesse - Grottes de Han, en dit aan speciaal tarief van 9fr.

Het park van rollend materiaal zal verder uitgebreid en na restauratie te toon gesteld worden. Het museum beschikt nog over een 60-tal wagens, waaronder de Koninklijke wagen (gevonden te Waarschoot). Het park bevat een 10-tal goederwagens, van allerlei slag, waaronder bv. de zeer typische en originele drieassige roijgenwagen voor rail- en bomentransport, dus 1 wagenbodem, chassis, gemonteerd op 3 losse assen waarvan de middenste schuifbaar en de beide uiterste als bissel dienst doen ($\pm 15m$). Andere wagens zijn gesloten goederwagens, hoge bakwagens en één tankwagen.

In normale omstandigheid moest gans het park (lokomotief inkleus) met de hand afgeremd worden, dit was het werk van de "garde". Het Westinghouse-remsysteem is jonger dan het materiaal. Bij gebrek aan plaats op de lokomotieven, was het dus onmogelijk luchtpomp en -tanks te monteren (wel mogelijk op het modernere materiaal, dat ervoor voorzien is). Dus het grote probleem was het afremmen; geen "klein biertje", van een trein van ± 40 ton en meer (goederen) en dit op korte afstand. Het handremsysteem op de wagens was met behulp van een kruk. Typisch voor de "open" goederwagens was een zit, voor de begeleider, die de rem bediende. Deze zit was bovenaan de bak bevestigd. De man zat er op in "weer en wind" en dit onbeschat.

Bij bijna al het materiaal van twee-assige aard, zijn de draagstukken van de aspotten verbonden met staven ter versteviging van de chassis. Dit valt op, en wordt nog toegepast (bv. de pakwagens op het Kusttraject en op de "baladeuses").

Verder vind men nog, aantrekkelijk voorgesteld, met origineel materiaal, de evolutie van het spoor, vanaf de paardentram tot heden (sporen in beton- en in asfaltbaan). Evenals een zaal waar verschillende nummerplaten van lokomotieven, platen van bestemming van de treinen, ticketten, uniformen, losse onderdelen, enz., ten toon gesteld zijn.

Andere lokalen die in verband staan met dit museum zijn: een archiefzaal, een vergaderzaal, een filmzaal en een gebouw bestemd voor een toekomstig miniatuurspoorwegnet.

Bijkomende Inlichtingen.

Dit museum is enkel toegankelijk in het zomerseizoen op zaterdag en zondag van 14 tot 17 uur. Ingangsprijs volwassenen 10,-Fr, kinderen 5,-Fr. Het ingangsticket is een gewoon Trambiljet.

Hoe te bereiken per tram:

Vanaf de "Midi" met tram "V" richting DILBEEK. Vandaar af nog een traject van 5 minuten met de tram BRUSSEL - NINOVE (tram Ni).

get.

Vanderstuif L.

get.

Mareen G.

BESCHRIJVENDE NOTA'S BETREFFENDE EEN GEBREVETEERDE UITVINDING

NOPENS EEN AUTIMATISCHE SEININRICHTING VOOR MINIATUURSPoor-

WEGEN.

Beoogd doel: Volledige en totale veiligheid in de beweging
terwijl de werkelijkheid zo getrouw mogelijk weer-
gegeven wordt.

De treinen gehoorzamen vol automatisch aan de seinen welke zich
vóór hen bevinden en bevelen deze welke zich achter hen bevinden.
In twee woorden mag men als voorbeeld zeggen:

Op vrij spoor rijdt de trein een op veilig staand sein voorbij;
hij stelt het sein onmiddellijk achter zich op rood "verboden
doorrit" en het tweede sein achter zich op geel "doorrit op ver-
traagde snelheid".

Het is wel verstaan dat deze kleuren maar zuiver conventioneel
zijn. Wat meer is: ieder bevel gegeven door de bedienaar, dat in
strijd is met de veiligheid, wordt uitgesloten; het verlies van
een wagen in vol spoor doet de trein stoppen volgens het stelsel
"Spoorstroomkring" (circuit de voie); dit sluit botsingen uit.

Het Samengevoegd effect van wat hierboven beschreven is, geeft een
buitengewoon, verassend en natuurgetrouw beeld.

Technische beschouwingen: De treinen met gelijk welke spoorwijdte,
natuur en spanning van de gebruikte stroom
zijn naar keuze van de liefhebbers, zo
ook de modellen van de seinen.

De beoogde veiligheid wordt bekomen door het gebruik van relais
met spanning volgens keuze van de liefhebber en het is normaal
dat deze relais de treinen bevelen welke gevoed worden met gelijk-
of wisselstroom, van gans verschillende spanningen, dan deze welke
de relais bevelen.

Wat betreft het automatisch vertragen in functie van de seinen,
dit wordt verkregen door een tractiespanning verschillend van de
basisspanning (lagere spanning); er is hier geen sprake van het
inschakelen van weerstanden welke in serie geschakeld worden met
de locos.

Principie van het brevet: het is zeer logisch dat het groot publiek terugdeinst voor een ingewikkelde bedrading tot het bekomen van het beoogd systeem.

Vertrekkende van deze gedachte, is het doel van dit brevet aan het publiek (dat gewoonlijk niet technisch onderlegd is) een systeem van geprefabriceerde of voorop bedrade dozen ter beschikking te stellen, dewelke het maar moet verbinden om het beoogde doel te bereiken en om de illusie te hebben dat het de volledige opbouw zelf verwezenlijkt heeft.

Het volstaat dus iedere relaisdoos te voorzien van een stel mannelijke en vrouwelijke stekkers. Bijzondere relaisdozen worden voorzien voor vertakkingen.

Eindelijk werd een vereenvoudigde relaisdoos voorzien voor eenvoudige seininrichting met twee standen: rood of groen, t.t.z. afschaffing van het automatisch vertragen.

1 december 1961. P. GILLEMEN.

Automatiteit in miniatuurspoorwegen, beschermt door een brevet.

- automatisch omschakelen van de rit der locos op wel bepaalde plaatsen van het net: bij voorbeeld in eindstations voor rangeringen, enz.
- stelsel voorzien voor automatisch omschakelen door overspanning (Märklin).
- nodig materieel: een relaisdoos welke geschakeld wordt op een transfor bij middel van een standaard-omschakelaar.

Notas: 1) men kan de transformator gebruiken welke de treinen voedt
===== 2) de omschakelingsrelais, waarvan hierboven spraak is, is bijvoorbeeld een Märklin-Standaard relais.
3) een combinatie van deze typen laat toe om op verschillende plaatsen van het net rangeringen uit te voeren; deze rangeringen worden bevolen bij middel van "Contact sporen".
4) dezezelfde combinatie dient eveneens voor de automatische bediening van de "Telex" Märklin.
5) de sporen, locos, enz. zijn standaard artikelen en bijgevolg normale handelswaar.

130462/I

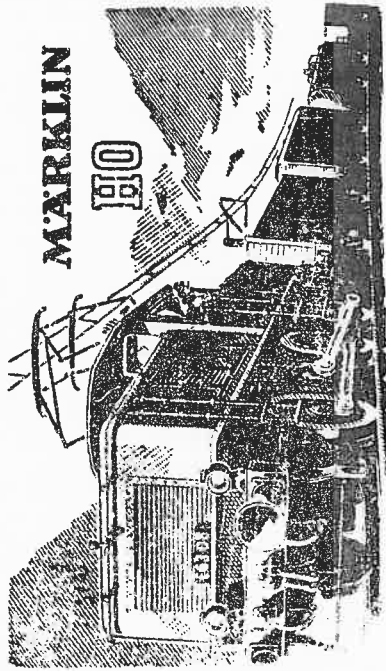
P. GILLEMEN
Heyveldstraat, 166
St. Amandsberg.

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 TRAFI**
VOOR SLECHTS 625 FRANK

Bij ons vindt U ook: Fleischmann - Trix - Liliput - Rivarossi
en Hornby treinen. Falier - 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 - Humble 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 Schaaimodellen
MARKLIN - TRIX - FLEISCHMAN - REVELL - FALLER

2 ADRESSEN IN MINIATUURSPORWEGEN
JOUEF ★ **LILLEPUT** ★ **EHEIM**
DGH MATERIAAL VOOR LIEFHEBBERS

bij DE... SPECIALISTEN

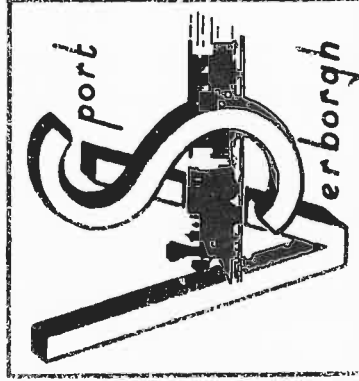
FLEISCHMAN

Kortrijksepoortstraat: 131,
GENT

en

HOBBY

St.-Kwintensberg 20,
GENT



ZELFBOUW en VERSIERMATERIAAL

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

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

