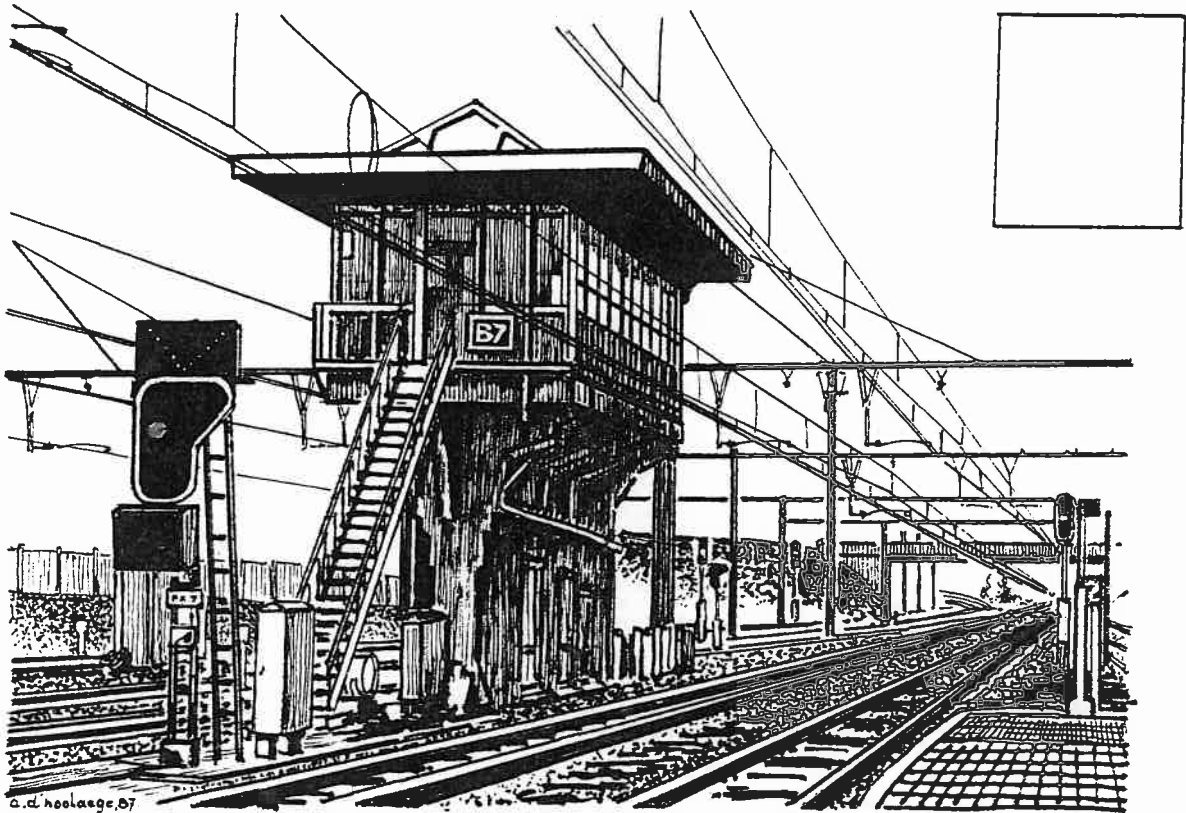


AMSAC



BLOK 7 TE ZOTTEGEM

GEADRESSEERDE:

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
EDITIE: F.V. AMSAC
VERSCHIJNT IN DE MAANDEN:
MAART - JUNI - SEPT. - DECEMBER
NUMMER: N^o 6
DATUM: 7 SEPT. 1987

De Heer,
SCHAELE Henri

Slingerstraat 3

9810 - Gent (DR)

ARTEVELDE MINIATUUR
SPOORWEG AMATEURS
CLUB - KONGOSTRAAT 9 - GENT
9000

VERANTW. UITGEVER: A. D'HOOLAEGE P. BENOITLAAN 253 GENT 9219

Driemaandelijks clubbladDe voorzitter: Roland BALOT

Kongostraat 9 Gent 9000

Tél: 091 / 23.46.21

De ondervoorzitter en verantwoordelijke uitgever:

André D'hoolaeghe

Peter Benoitlaan 253 Gent 9219

De schatbewaarder:

Laurent VANDERSTUYF

Kraaistraat 35 Gent 9000

Tél: 091 / 22.75.66

Bankrekeningnummer: ASLE 001 - 0899284 - 73

Alle briefwisseling, gericht aan AMSAC, dient gezonden te worden aan het adres van het secretariaat:

Roland BALOT

Kongostraat 9 Gent 9000

Het clubblad wordt gratis uitgereikt aan de leden van AMSAC.

De leden die teksten wensen te publiceren in het clubblad zijn zelf verantwoordelijk voor de geschreven teksten.

De publicitaire publikaties die in het clubblad voorkomen zijn enkel en alleen van personen die lid zijn van de club.

De vergaderingen hebben plaats in het lokaal gelegen in het Sint Pietersstation - spoor 1 - te Gent, iedere maandagavond om 20u..

INHOUDSTAFEL

	Blz.
AMSAC te Zottegem op 5.6.1987	1
Mededeling aan de AMSAC-leden "Les Troubadours du Rail"	3
Gedicht "SPELEN" door UYTTERHAEGEN Gustaaf	4
Laatste rit Ath - Denderleeuw	5
Feliciteren ons clublid VAN VOSSEL Luc	7
120 jaar spoorwegen in Zottegem door ERGEE	8
Vanuit Namen per stoomtrein naar de Gentse feesten	11
Door ons gelezen....Tram 1 naar noord en zuid	12
De Parabel van Marklinius von Fleischmann	13
De wissels nrs. 9 en 22 in het Sint Pietersstation	14
Reglement van Inwendige Orde - AMSAC	15

AMSAC te

Zottegem 5.6.'87.

Verleden jaar werd mij door de stationschef van Zottegem gevraagd of wij konden meewerken aan de opendeurdagen aldaar tijdens de maand juni 1987.

Een akkoord werd vlug bereikt en zo was AMSAC aanwezig in het nieuw dienstgebouw te Zottegem van 5 tot en met 9 juni jongstleden.

Ons Fleischmann-net deed het ondanks al die jaren weer eens uitstekend onder het kritische oog van onze ondervoorzitter, slechts een ongelukje en dan nog was het de schuld van de



bezoekertjes (kinderen).

Ik heb echter al vorderingen gemaakt. Ik kan er nu ook al mee werken.

Ook drie prachtige diorama's waren er te bewonderen o. a. het vergrote landschap van de heer De Grootte Franklin en twee meesterwerkjes van de heer De Meester Gustaaf, beiden lid van AMSAC.



GROTE BELANGSTELLING VOOR DE FLEISCHMANNBAAN - A.M.S.A.C.

De ah's en de oh's waren daar dikwijls te horen, ik moest er wel praktisch bestendig bijzijn want die vingertjes, ge weet wel hé !

Tijdens die vier dagen konden we toch, ondanks het slechte weer op 8 juni ± 4.500 bezoekers tellen.

Dank zij de inzet en toewijding voor de "goede zaak", vanwege mevrouw D'hoolaege, konden we onze clubkas goed aanvullen. We verkochten zelfs meer boekjes dan tijdens de opendeurdagen te Gent in 1985 !

Gezien wij daar moeilijk weg konden (wegens beperkt aantal mensen welke het toezicht uitoefenden) werden wij tweemaal daags "bevoorraad" met een goede fles "Oud Zottegems bier". De twee laatste dagen echter hadden "ze" alles zelf uitgedronken zodat we op onze "spreekwoordelijke" kin konden kloppen.

Ondanks de lange dagen en het vele werk hadden wij er toch weer veel plezier aan.

De laatste dag waren het meestal schoolkinderen die een bezoek brachten aan deze opendeurdagen en een der laatste scholen (meisjes) bezorgden ons nog een ontroerend moment.

Het was de zoveelste succesvolle tentoonstelling !



EEN BLIK TIJDENS DE TENTOONSTELLING TE ZOTTEGEM - AMSAC

Intussen zijn wij alweer klaar voor de volgende opendeurdagen: te Gent Sint Pieters op 12 en 13 september eerstkomend (150 jaar Gent Sint Pieters - Dendermonde).

Er zijn tentoonstellingen te Gent Sint Pieters (o.a. A.M.S.A.C. - geleide bezoeken aan het nieuw seinhuis blok 6) te Wetteren en te Dendermonde.

BALOT R.

Voorzitter bij A.M.S.A.C.

melding aan de AMSAC leden:

Les Troubadours du Rail
Waremmes 4370

Beste vrienden,

Wij verheugen ons U te kunnen uitnodigen op onze miniatuur-treinbaan in werking die doorgaat te Waremmes op het volgende adres:

Collège Saint-Louis
Avenue du Prince Régent, 30
4370 Waremmes

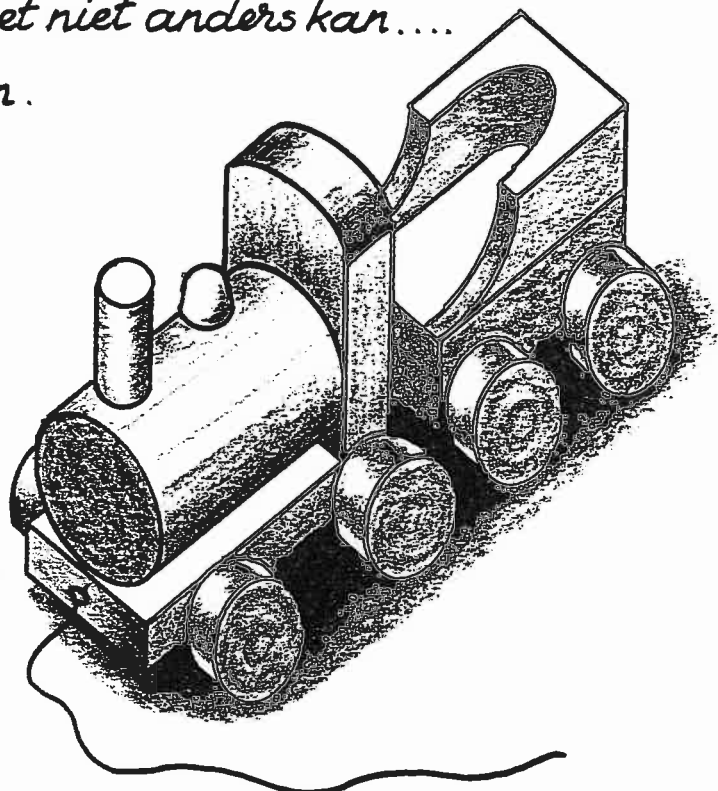
op zaterdag 19 september 1987 - van 17u. tot 22u.
zondag 20 september 1987 - van 15u. tot 22u.
zaterdag 26 september 1987 - van 14u. tot 19u.
zondag 27 september 1987 - van 14u. tot 19u.

U kunt ons een plezier doen met deze informatie af te drukken in de volgende uitgave van Uw tijdschrift.

Met hartelijke treingroeten,
Les troubadours du Rail

Spelen

Van in mijn kleinte
 speelde ik treintje.
 Ze hielden me vaak voor het geintje
 'k veegde daar mijn broek aan
 en hoewel een dagje ouder
 speel ik nog altijd treintje.
 't Zal nu wel duren
 tot het einde van mijn bobijntje
 maar hopelijk.....
 duurt het nog een eindje.
 leg sporen altijd recht
 waar het niet anders kan....
 gebogen.



Laatste rit Ath-Denderleeuw

20 jaar geleden viel NMBS zonder stoom

Ze hadden meer stijl, er zat meer leven in, ze waren mooier. Zo denken de meeste liefhebbers van de oude stoomlokomotieven over hun troetelkinderen, als ze een vergelijking maken met de diesellocomotieven, de elektrische treinen en andere TGV's die vandaag de dag op de rails rondrijden. Voor deze romantici was het alvast een weekend van herinneringen.

Op zaterdag 20 december 1986 was het precies 20 jaar geleden dat de laatste "stomer" zijn laatste rit maakte, van Ath naar Denderleeuw. Voor deze gelegenheid werd die zwanerit nog eens overgedaan.

De tijd van de stoomlocs is definitief voorbij. Althans in de meeste landen. Want in India bijvoorbeeld bollen ze nog lustig rond en in China worden er zelfs nog nieuwe modellen ontworpen en gebouwd. Noemenswaardige klachten over de stoomlocomotieven waren er trouwens ook in België niet, toen hij nog door de NMBS werd gebruikt.

Toch al 140. Zo'n stoomloc was eigenlijk een stoomketel op wielen, gemanipuleerd door twee mensen: de machinist en de stoker.

Om hun machine bollende te houden en zeker om een hoge snelheid te halen, was het voor beiden hard werken. Zij stonden heel hun leven in voor dezelfde locomotief, voelden er zich dus nauw mee verbonden en kenden zijn kwaliteiten en zijn grillen zeer goed. Na een rit was de kous overigens niet af: de machine vergde heel veel onderhoud.

Veel mensen zullen misschien verbaasd opkijken, maar vóór W.O. II haalde het type 12 al een topsnelheid van 140 km. per uur. De locomotief, die er wel erg bombastisch uitzag, woog 81 ton, ritvaardig 89 ton, had een aanzettingskracht van 104,5 kN of 10,7 ton en een vermogen van 1666 kW of 2263 pk.. Maar er waren ook esthetischer modellen, zoals het type 29 "met oogkleppen", dat maar 96 km. per uur haalde. Per kilometer verbruikte een stoomlocomotief 15 à 20 kilo kolen. De stoker moest dus niet veel met zijn vingers zitten draaien.

Dieselen. De uitvinding van de diesellocomotief betekende de doodsteek voor de stoomtractie. Het tjoeken was wel niet meer zo romantisch, maar de voordelen van de vooruitgang waren te groot om de diesel tegen te houden. Er was veel minder onderhoud. Diesel was properder en confortabeler. Warmer voor de machinist, want zo'n stoomloc was vooraan gloeiend heet, maar achteraan ijzig koud - allesbehalve een pretje voor de machinist in de winter. Last but not least, de kosten waren lager, zowel voor de brandstof als voor het personeel. Een stoker was voortaan overbodig.

Op 20 december 1966 werd de stoomtrein in ons land uitgeleide gedaan. Zoals uit de verslagen uit die tijd blijkt, tegelijk in feest- en in grafstemming. In het dagblad "Het Volk" lezen we toen: " Het werd een hartverscheurend afscheid. De locomotief gilde uit " al haar longen als werd ze naar de slachtbank geleid. Haar smoor- " hete adem sloeg ons in het aangezicht op het ogenblik dat de " stoker nog een laatste schepje kolen op het vuur gooide en de " blauwe machinist aan de stang trok om ze, voor altijd naar de " garage en verder naar het museum te voeren. Ik meende een paar " trage tranen in de ogen van de locomotief te zien blinken, maar " ik kan mij vergist hebben". Moet er nog nostalgie zijn ?

De reconversie van stoom naar diesel was uiteraard al in de jaren vóór 1966 ingezet.

In 1958 bereikte het park stoomlocomotieven van de Belgische Spoorwegen een piek met ruim 1.500 stuks. Daarvan zijn er na al die jaren nog twaalf bewaard gebleven. Zij staan in Leuven en wachten op restauratie.

Museumlijnen.

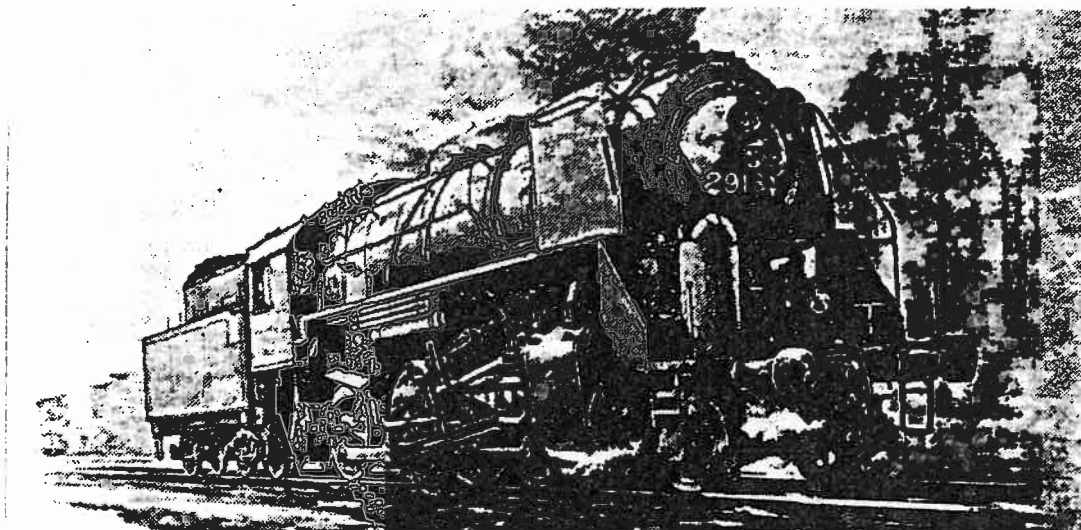
De enige twee die totnogtoe weer rijvaardig en rijwaardig zijn gemaakt dragen het nummer 29.013 en 12.004, twee nummers die alle stoomfanaten evengoed kennen als hun eigen telefoonnummer.

De NMBS heeft gelukkig op tijd het nut van dergelijke restauraties ingezien.

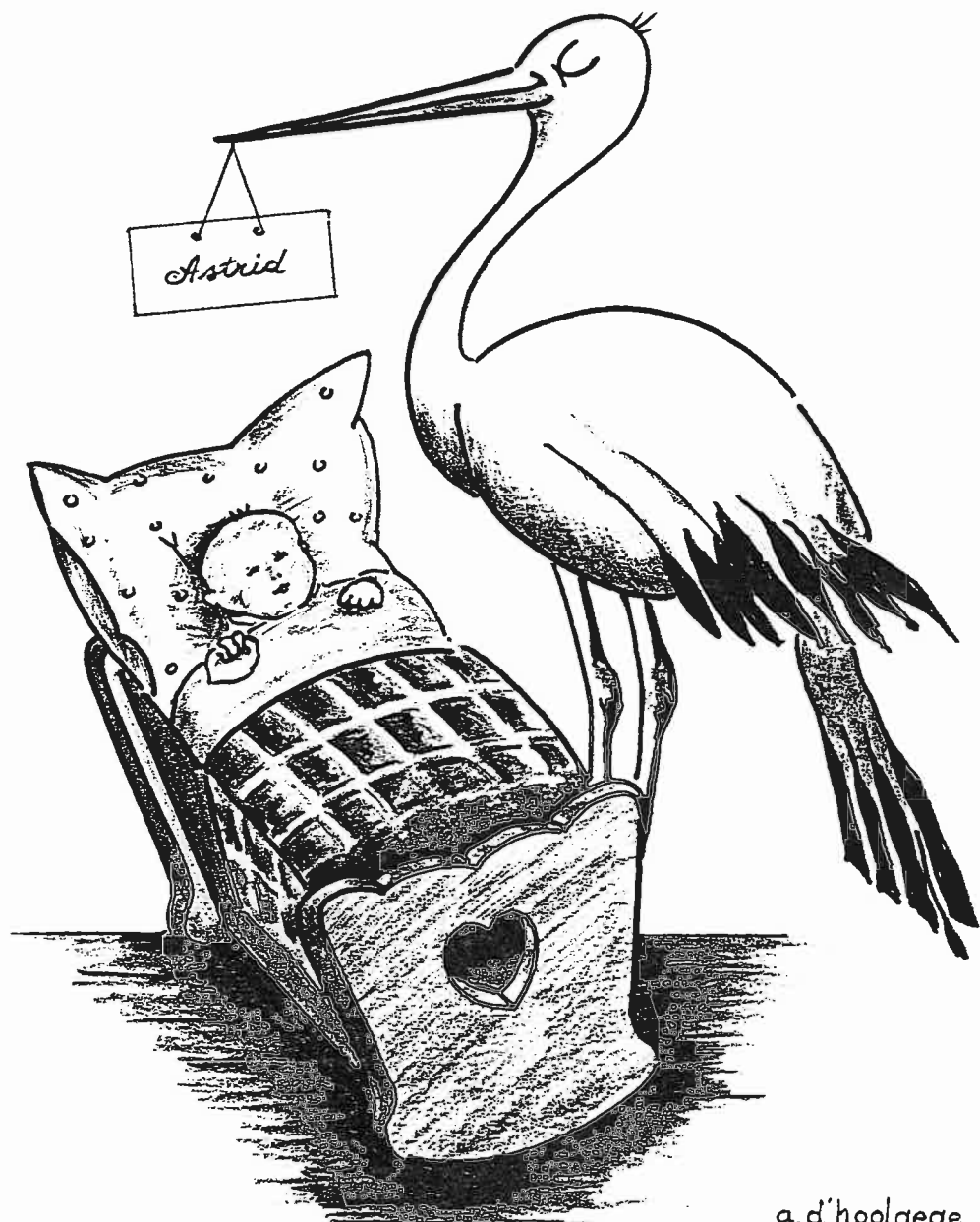
In het jaar 1985, naar aanleiding van de viering van 150 jaar spoorweg in ons land, heeft de stoomloc zijn waarde als toeristische attractie met klank bewezen. Er is gewoon nood aan een paar museumlijnen in België, zoals in Duitsland en Engeland waar de oude stoomlocomotieven zelfs op het bestaande railnet mogen rondtoeren met toeristen. Van het stalen monster met de rookpluim zijn er hier nog twaalf recupereerbaar, beter in elk geval dan Nederland, dat er welgeteld nog één heeft.

Met Désiré Van Oost en Jules D'Hoker, respectievelijk machinist en stoker van de laatste stoomrit in 1966, beide uit Aalst, zullen allicht velen met weemoed terugdenken aan de periode van de stoomfluit, van de dampende reus die meer een mens dan een machine was.

P.V.



Type 29, gebouwd in 1945, haalde een maximumsnelheid van 96 km per uur.



a. d' hoolaege

87

*Het Bestuur en leden van de Artevelde
 Miniatuur Spoorweg Amateurs Club feliciteren
 hartelijk de Heer en Mevrouw VAN VOSSEL LUC bij
 de geboorte van hun dochttertje Astrid.
 Voor de baby het allerbeste, een flinke gezond-
 heid en een zonnige toekomst!*

120 jaar spoorwegen in Zottegem.

Ik veronderstel dat, voor niemand onder de lezers, Zottegem een onbekende stad is. Daarom ga ik niet dieper in op de cultuur en historische achtergronden van deze stad. Wat eventueel belangrijk kan zijn voor haastige en hongerige passanten: aan de kerk op het marktplein staat een voortreffelijk friet- en karrekollenkraam.

Nu terzake: in een bruisende sfeer vierde Zottegem het 120 jarig bestaan van het spoorverkeer. Het sprak voor zich dat het station hierin de hoofdrol speelde, een modern station dat sinds enkele jaren de taak van het oude, zielig-ogende station heeft overgenomen.

In de stationshall lag een groot zandtapijt, net een schilderij, die de eerste lokomotief voorstelde die in Zottegem aankwam. Aan de andere zijde van het station, in het administratief gebouw, waren tal van tentoonstellingen opgezet. Eén daarvan stond op naam van AMSAC. Naast de HO - Fleischmann - baan waren er tal van diorama's, foto's en kollekties te bewonderen.

Toen ik er rond 13u. een kijkje ging nemen waren de heren Balot, D'hoolaeye en Vanderstuyf bezig alles in goede banen te leiden voor de konstante stroom van bezoekers in ontvangst te nemen. Onder die bezoekers waren tal van AMSACleden aanwezig.

Onze ondervoorzitter was ik 's morgens al op het perron tegengekomen dit zowat rond 7u.30'. Maar daarover later meer.

Dat het hele feestgebeuren niet alleen bij een tentoonstelling bleef, was zo klaar als een klontje.

Op zondag 7 juni richtte de NMBS twee (2) stoomritten in, telkens met begin en eindpunt te Zottegem. Deze ritten werden uitgeschreven onder de benaming van "DE FLANDRIEN-EXPRESS". Het trekpaard en showbeest van die dag was onze Canadese 29.013. Zoals gezegd, dus twee ritten. De eerste rit begon 's morgens om 8u.20' en eindigde om 12u.32'. Als goede stoomliefhebber was ik echter al rond 7u.15' te Zottegem present omdat de 29.013 al om 7u.10' aangekomen was.

Ongeveer een kwartiertje later kwam ik onze ondervoorzitter tegen die, net zoals ik, van de rustige ogenblikken profiteerde om te filmen en te fotograferen. André zou echter jammerlijk ondervinden dat er nog oerlompe personen rondlopen die zich zomaar vóór een andermans lens komen opstellen om te fotograferen, ondanks het feit dat er plaats genoeg was zonder een ander gelegenheidsfotograaf daarom te hinderen.

De morgenrit heb ik gevolgd met de wagen om toch nog enkele opnamen te maken langs de rails. Deze rit vertrok, zoals reeds gezegd, uit Zottegem, via Gent, Deinze, Kortrijk, Oudenaarde en terug naar Zottegem. Tussen Zottegem en Kortrijk ging het heel gemakkelijk om de trein te volgen en op strategische punten te fotograferen.



Eén van die punten was de overweg aan de stopplaats te Gontrode. Op dat punt had je een goed overzicht op het treinverkeer. In de richting van Zottegem had je een kijk op de lange kaarsrechte helling, stijgend naar Gontrode, en in de richting Gent een blik op een linkse bocht.

De 29.013 moest dus die helling opkomen terwijl hij acht overbevolkte M 1 rijtuigen achter zich meesleepte. Was me dat een enig en grandioos zicht. Ik voelde mij net in de glorie-dagen van de stoom: de 29.013 zwaar zuchtend terwijl hij dikke zwarte rookpluimen uitstootte. En oh.....dat de stoomfluit ook niet onaangeroerd bleef, hoeft zeker geen betoog. Zo ging het verder tot in Kortrijk. Bij het vertrek in Kortrijk had ik ook nog een "fotografische" meevaller. Net buiten het station, over het kanaal Kortrijk - Bossuit, stond het sein op rood. Fons Moerenhout, de machinist, moest even telefoneren om een vrije doorgang aan te vragen. Een ideaal moment om een "valse start" vast te leggen op de gevoelige plaat. Aangezien de wegverbinding tussen Kortrijk en Zottegem niet de ideale aangelegenheid was, was het mij onmogelijk een uurtijd-race aan te gaan met de 29.013. Omstreeks 12u.45' kwam ik uiteindelijk terug in de feestvierende stad Zottegem aan. Ik had nog juist even de tijd om onze tentoonstelling te bezoeken en terug naar het perron te gaan voor de namiddagrit.

Op het perron kwam ik nog drie clubleden tegen, namelijk De Meester Gustaaf met zijn gezin, Eric Rogie met zijn twee zonen en Pieters Roland met vrouw en kinderen, alsook tal van andere clubleden. Van Gustaaf De Meester vernam ik dat ook Van Audenaerde Marc samen met Marc Van Durmen in het station aanwezig waren. Later ben ik die twee personen nog menigmaal langs de lijn tegengekomen.

Om 13u.32' vertrok "DE FLANDRIEN-EXPRESS" voor de tweede keer, ditmaal langs een geheim traject. (Vooraf was ik reeds op de hoogte van het te volgen traject en de voorgeschreven uurregeling).

De kostprijs voor deze rit, zowel als de voormiddagrit, bedroeg 300 fr., wat een gunstprijs was voor deze trip.

Voor deze namiddagrit werden drie reizigerswagens afgehaakt te Zottegem zodat, bij het vertrek, men over een overbevolkt treinstel kon spreken.

Vanuit Zottegem ging het over Melle, Gent, De Pinte, Oudenaarde, Ronse, Leuze, Doornik, Moeskroen, Kortrijk, Anzegem, Oudenaarde, Gent en van daaruit terug naar Zottegem.

Om 15u.28' werd te Frasnés-lez-Anvaing (tussen Ronse en Leuze) gestopt om een schijnvertrek te realiseren. Te 16u.15' werd een halte gemaakt te Doornik voor wateropname en om 18u.24' werd een stop gemaakt in het station te Oudenaarde. Om de medereizigers de gelegenheid te geven de oude armsignalen te fotograferen werd er te 18u.40' gestopt te Zingem, om 18u.51' te Gavere en om 19u.54' te Scheldewindeke. Te 20u.04' werd een tweede schijnvertrek gehouden te Balegem-Dorp om nadien het station van Zottegem binnen te rijden om 20u.20'.

Ondertussen was de regen als spelbreker opgetreden en bemoeilijkte daardoor, samen met de invallende duisternis, het werk van de talrijke fotografen.

Wie dacht dat na de laatste wateropname te Zottegem, de 29.013 terug naar zijn thuishaven zou rijden had het mis voor.

Om 20u.45' vertrok dit dampendros in de richting van Merelbeke om er te overnachten in zijn vroegere stelplaats.

Terwijl de machinist en/of de stoker de stoom lieten ontsnappen en de rode frontlichten waren aangestoken, konden nog enkele mooie fotoshots genomen worden. Aangezien de 29.013 met de tender vooruit terug naar Merelbeke reed, is hier geen schrijffout aan te stippen als ik schreef "met rode frontlichten".

In het depot te Merelbeke stonden ook reeds enkele type 51-ers opgesteld waaronder de 5109 met de gele neus. Ook de 6005 stond buiten evenals de laatst geleverde elektrische locomotieven de 21-ers.

Omdat het steeds harder begon te regenen en het donker werd om verder deftige opnamens te maken, ben ik terug naar huis gereden. Samen met Marc Van Audenaerde en diens echtgenote waren we 's anderendaags (op maandag 8.7.'87) weer present om het vertrek van de 29.013 op de gevoelige plaat vast te leggen. Dit gebeurde even voorbij Melle, om 9u.30', alwaar onze Canadese stoomlocomotief met één open goederenwagen in volle glorie voorbij stoomde.

Als laatst wil ik in naam van het bestuur nog eens iedereen bedanken die aanwezig waren te Zottegem, zowel diegenen die ik in mijn relaas vermeld heb alsook zij wiens naam er niet in voorkomt, voor de talrijke AMSAC aanwezigheid aldaar.

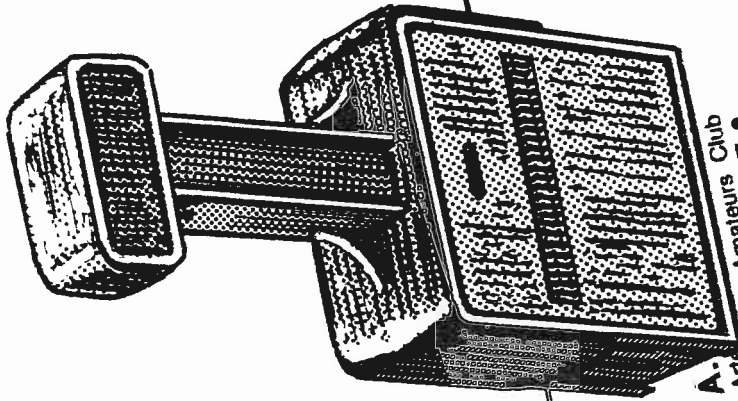
En de afwezigen.....die weten het onderhands wel.

Uw verslaggever,

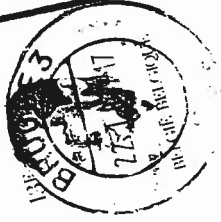
ERGEE

P.S. Tijdens de voormiddagrit was het personeel op de trein uitgedost in oude klederdracht en werden de reizigers vergast op allerlei streekgerechten o.a. mattentaarten, een glaasje Balegemse jenever of een Arteveldebier. Om alles af te ronden zorgde de groep "Alteghaer" voor de muzikale omlijsting.

De eerstvolgende stoomrit in de buurt van Gent (voor hen die op de verplaatsing kijken) gaat van Leuven over Gent naar Eeklo en Maldegem. Daar wordt dan ook het stoomweekend georganiseerd.



A.
Art. Amateurs Club
Spoorweg KONGOSTRAAT 9
Sokr. 9000 GENT



GRAVEER - en STEMPELBEDRIJF

VANDERSTRAETEN

16 - 18

Steendam

Gent

9000

(lid van A.M.S.A.C. - tél: 091-23.25.12)

Vanuit Namen per stoomtrein naar de Gentse feesten.

Inwoners van Namen konden dit jaar per stoomtrein naar de Gentse Feesten.

Ter gelegenheid van de toeristische uitwisseling tussen de provincies Oost-Vlaanderen en Namen werd op zaterdag 25 juli een stoomtrein ingelegd, die de inwoners van Namen naar Gent bracht.

De "Lumecon-Express", werd getrokken door de museumlokomotief 29.013, die de rit maakte Namen - Gent en terug. Het vertrek in Namen was om 8 uur 's morgens. Via Charleroi-Sud, Manage en Vraine-le-Comte ging het dan richting Oost-Vlaanderen.

Voor de Oostvlamingen was een opstapplaats voorzien te Geraardsbergen om 11u.10' en te Zottegem om 11u.25'. Vanuit Geraardsbergen en Zottegem betaalde men voor de rit naar Gent en terug 300 fr. voor volwassenen en 200 fr. voor kinderen.

De aankomst te Gent was voorzien omstreeks 11u.57'.

De Gentse Maatschappij voor Interkommunaal Vervoer had een drietal extra trams voorzien tussen het station en de Korenmarkt. Vertrek aan het station om 12u.05'.

Na een namiddagje Gentse Feesten vertrok de stoomtrein terug uit Gent om 17u.08'.

De reizigers waren dan terug in Zottegem om 17u.38' en te Geraardsbergen om 17u.45'.

De trein arriveerde in Namen om 20u.43'.

De museumlokomotief 29.013 werd in Canada gefabriceerd in twee delen en in Antwerpen geassembleerd.

Op 8 februari 1946 werd de lokomotief in dienst gebracht.

Het was ook deze lokomotief die op 20 december 1966 de laatste reizigerstrein in dienstverkeer trok: de rit van Ath naar Denderleeuw.

De "Lumecon-Express" was in het Gentse Sint-Pietersstation te bezichtigen van 14 tot 17u..



DOOR ONS GELEZEN...

Tram 1 naar noord en zuid.

Langzaam maar zeker ?

CVP-senator Claeys vroeg aan de minister van Verkeerswezen een overzicht van de diverse projekten bij de Gentse tram- en busmaatschappij MIVG.

Uit het antwoord van minister De Croo Herman blijkt dat er verder aan de Gentse projekten gewerkt, maar toch eerder langzaam dan zeker.

Voor de verlenging van lijn 1 naar Evergem werden de nodige onteigeningen beëindigd.

Het bouwen van een onderbrugging onder de spoorlijn 58 (Gent - Eeklo) voor het doorlaten van de tram vordert normaal, aldus de minister.

Het Ministerie van Openbare Werken voorziet binnenkort de aanbesteding voor het verbreden van de weg en het gereedmaken van de tramzate.

Voor de aanleg van de eigenlijke tramlijn heeft de aanbesteding reeds plaats gehad.

Voor de verlenging van dezelfde lijn richting Zwijnaarde is de NMBS momenteel bezig met de aanbestedingsdocumenten voor het bouwen van de doorsteek naast het Sint-Pietersstation.

Dit dossier zou in de loop van 1988 aanbesteed worden.

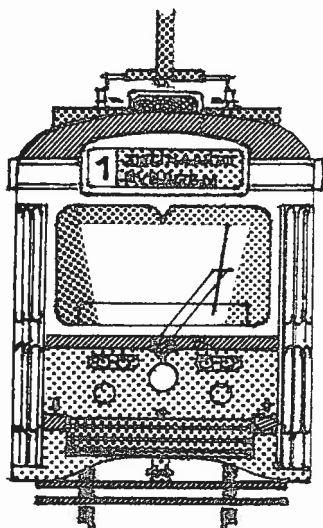
In de Sint-Denijslaan zijn reeds een deel van de onteigeningen uitgevoerd die nodig zijn voor het toekomstig tramtracé.

Tramlijn 21 zou een stukje naar Melle verlengd worden.

Dat zou gebeuren naar aanleiding van de verbreding van de rijksweg. Daarvoor zijn reeds diverse onteigeningen uitgevoerd, maar voor de aanbesteding van de wegen en spoorwerken is er nog geen termijn bepaald.

Wat de aankoop van de trolleybussen betreft, laat de minister weten dat "het dossier omtrent de budgettaire regeling van de financiering" in een vergevorderd stadium van onderzoek is.

Een beslissing wordt binnenkort verwacht.



De Parabel van
MARKLINIUS VON FLEISCHMANN

In de stad Lima, gelegen aan de zeeëngte van Rococanië, woonde een oude man wiens naam Marklinius von Fleischmann was.

Hij leefde goed en rechtschapen. Hij bezat een modelbaan.

Toen zijn einde naderde, sprak hij tot zijn familie en vrienden de volgende woorden:

" Mijn leven is rijk en gevuld geweest. Ik kende goede en
" kwade dagen, ziekte en gezondheid, armoede en rijkdom.
" Ik kreeg veel, héél veel, doch iets kreeg ik nooit
" helemaal. Dat iets was begrip voor mijn hobby. Hoe vaak
" kreeg ik van u te horen: rook, drink....doe toch iets
" anders dan met treintjes spelen ! Fotografie, electronica,
" dat zijn hobby's voor mannen zoals jij!
" Treintjes kosten alleen maar veel geld en zijn voor kleine
" kinderen gemaakt! Dat ik creatief was, zagen jullie niet,
" hoon en spot waren mijn loon."

Toen spraken ook zijn familieleden en vrienden:

" Maar Marklinius, wat zegt ge toch allemaal ?
" De tentoonstellingen, de ruilbeurzen, die waren toch een
" succes! Daar was toch begrip!
" Er was toch steeds een grote menigte die kwam kijken! "

En weer sprak de grijsaard:

" Ja, wat gij zegt is waar.
" Ze deden de moeite om met mijn hobby kennis te maken.
" Maar gij, voorwaar ik zeg U, gij....wendde steeds het
" hoofd af! "

Toen blies hij zijn laatste adem uit. En het werd stil, zeer stil, want alle aanwezigen beseften dat zij gezondigd hadden.

Noot van de vertaler:

Gij, lezer, die deze nonsens leest, lach niet te lichtzinnig met deze tekst, want ook gij kunt tot de naasten van Marklinius von Fleischmann behoren !

D.V.

Overgenomen uit het tijdschrift MMSL april 1986.

Ghent Art Shop

Kunstwerken over Gent

DIR. ET. VERMEULEN



Glas in loodramen

Tin

Brons

Etsen

PENSHUISJES I~II~III

Groentenmarkt, B~9000

Tel. 091 ~ 31.40.86

LID VAN A.M.S.A.C.

de wissels nrs. 9 en 22 in het Sint Pietersstation.

Vorige maand, namelijk op maandag 6 juli 1987 omstreeks 19u.30', werd vastgesteld dat een lid van AMSAC zich op een onverantwoordelijke wijze had begeven in de spoorbundel van het Sint Pietersstation en dit terhoogte van de wissels met als kengetal 9 en 22. De gevaarlijkste plaats in het station bij de uitrit richting Merelbeke, teneinde er een paar foto's te maken.

Deze inbreuk werd echter vastgesteld door een Onderstationschef belast met het toezicht op de perrons en tevens waakt over de veiligheid van de treinreizigers in het station.

Kwestig AMSAC-lid werd door de stationsbeambte ervan verwittigd dat hij zich, zonder wettelijke reden of toelating, in een spoorcomplex bevond en dit op een uiterst gevaarlijke plaats.

Als argument werd aangehaald dat hij lid was van de miniatuur-treinclub AMSAC gelegen in het station zelf, een motief van verschoning aanhaalde die geen enkele verechtaardiging inhield.

Het voorval werd ter kennis gebracht van de Eerste-Adjunktstationschef die de volgende maatregelen nam.

Een navolgende dienstnota werd opgemaakt, ter attentie van de Spoorwegpolitie (Politieofficieren), Onderstationschefs en het Faktagepersoneel die, er dienen over te waken dergelijke feiten ter kennis te brengen van zijn ambt en onverbiddelijk een proces verbaal opstellen met de weergave van hun bevindingen, lid of geen lid van AMSAC die met soortgelijke inbreuk wordt betrappt.

Ik kan u verzekeren dat dit voorval in geen goede aarde is gevallen bij de heer voorzitter!

Menigmaal heb ik de leden er attent opgemaakt dat het verboden is de sporen over te steken bij het betreden of het verlaten van het clublokaal.

Ik vraag aan de leden speciaal de aandacht te vestigen aan art. 10 van ons reglement van inwendige orde, waarin uitdrukkelijk wordt bepaald, dat het ten strengste verboden is de sporen over te steken, laatstaan zich tussen of in de spoorbundels te begeven.

Dergelijke feiten maken het voorwerp uit van een onmiddellijke ontslagname van het lid in kwestie.

Ik wil onder geen enkel voorwendsel moeilijkheden ondervinden met het spoorwegpersoneel, die tenslotte instaat voor de goede gang van zaken in het station, en de AMSAC-leden.

Wanneer ik persoonlijk er zin in heb om enkele foto's te maken binnen de omschrijving van het station, wat echter verboden is in het kader van de reglementering bij de NMBS, dan begeef ik mij naar het loket en schaf mij een perronkaartje aan. Kostprijs 10 fr., geldigheidsduur 1 uur!

Achteraf begeef ik mij bij de Onderstationschef van dienst en breng hem op de hoogte van mijn aanwezigheid en mijn bedoelingen hieromtrent. Deze persoon zal mij spontaan de toelating verlenen van foto's te nemen in het station met de opmerking mij binnen de perken van de perrons op te houden.

Het is echter niet toegelaten uw aanwezigheid op de perrons te verrechtvaardigen, buiten de uren en dagen van de vergaderingen, door het vertonen van uw lidkaart.

De ondervoorzitter,
A. D'hoolaege

FEITELIJKE VERENIGING A.M.S.A.C.

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club - Gent
Secretariaat: Kongostraat 9 Gent 9000 - Tél: 23.46.21.

REGLEMENT VAN INWENDIGE ORDE.

Besluiten opgemaakt en goed gekeurd tijdens de bestuursvergaderingen van 17 januari 1980 en 7 oktober 1982.

- Art. 1 - Op 10 december 1956 werd een club voor werkelijke- en miniatuurspoorweg liefhebbers opgericht te Gent, onder de benaming 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 van de club is gevestigd te Gent, Kraaistraat 35, en kan door beslissing van het bestuur immer verplaatst worden in de Gentse agglomeratie.
- 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 een 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 een akkoord van de 2/3 der aanwezigen.
- Art. 6 - Om als lid aangenomen te worden door het bestuur, moet de kandidaat:
- a) zijn volledige instemming getuigen 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, als 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/zij neemt insgelijks de volle verantwoordelijkheid op zich voor de ongevallen en ongelukken welke hij/zij 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 en 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 uittreedende 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 (1), welke toegang geeft tot de clublokalen. Ieder lid die zich naar het clublokaal begeeft, op eigen verantwoordelijkheid, moet in het bezit zijn van de lidkaart van A.M.S.A.C. en moet op eerste verzoek van de spoorwegpolitie vertoond worden. Het is ten strengste verboden de sporen over te steken. Het bestuur van A.M.S.A.C. kan in geen enkel geval verantwoordelijk gesteld worden, voor ongevallen, bij het niet naleven van art. 10.

Art.11 - Een lid die het lokaal betreedt in tegenwoordigheid van een vreemde persoon, die dus geen lid is van de club, om de lokalen of de spoorbaan eens in ogenschouw te laten nemen; zal hij/zij hiervan kennisgeven aan een van de aanwezige bestuursleden zodanig dat we weten wie bij wie hoort. Het lid staat borg voor de bezoeker/bezoekster en neemt alle verantwoordelijkheid op zich bij eventuele ongevallen.

- In het geval dat een lid de rijbewegingen op de spoorbaan wil demonstreren aan een door hem/haar uitgenodigde bezoeker/

bezoekster, dan brengt het lid zijn persoonlijk materiaal mede. Deze demonstratie kan uitgevoerd worden in tegenwoordigheid van een bestuurslid.

Opgelet! Voorwat de spoorbaan betreft is het verboden achterwaartse rijbewegingen uit te voeren.

- Ieder bezoeker die interesse vertoont voor de club, zal na een tweede bezoek zich laten aansluiten als lid van de club.
- Het bestuur kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor de handelsverrichtingen die getroffen worden onder de leden zelf, of bij openbare verkopeningen die gehouden worden in het clublokaal en die nadien tot de vaststelling komen dat men een slechte koop heeft gedaan of zich bedrogen voelen.
- Deze maatregel slaat ook op handelingen van materiaal in herstelling te geven aan een of ander lid of aan buitenstaanders. Ieder lid moet voor zich zelf weten wat hij koopt of aan wie hij verkoopt en dient zelf in te staan voor de aangegane handelspraktijken.
- Leden die overgaan tot een openbare verkoping in het clublokaal zullen een bijdrage betalen van 100 fr. per tafel die door hen in gebruik wordt genomen. Voor niet leden bedraagt dit 300 fr. voor de eerste tafel en 100 fr. per bijkomende tafel.

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 secretaris, 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 projekten 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 vergaderingen van 17 januari 1980 en 7 oktober 1982.

Het bestuur,

D'hoolaeye André
Ondervoorzitter

Balot Roland
Voorzitter

Vanderstuyf Laurent
Schatbewaarder

Schellynck Frans
Secretaris