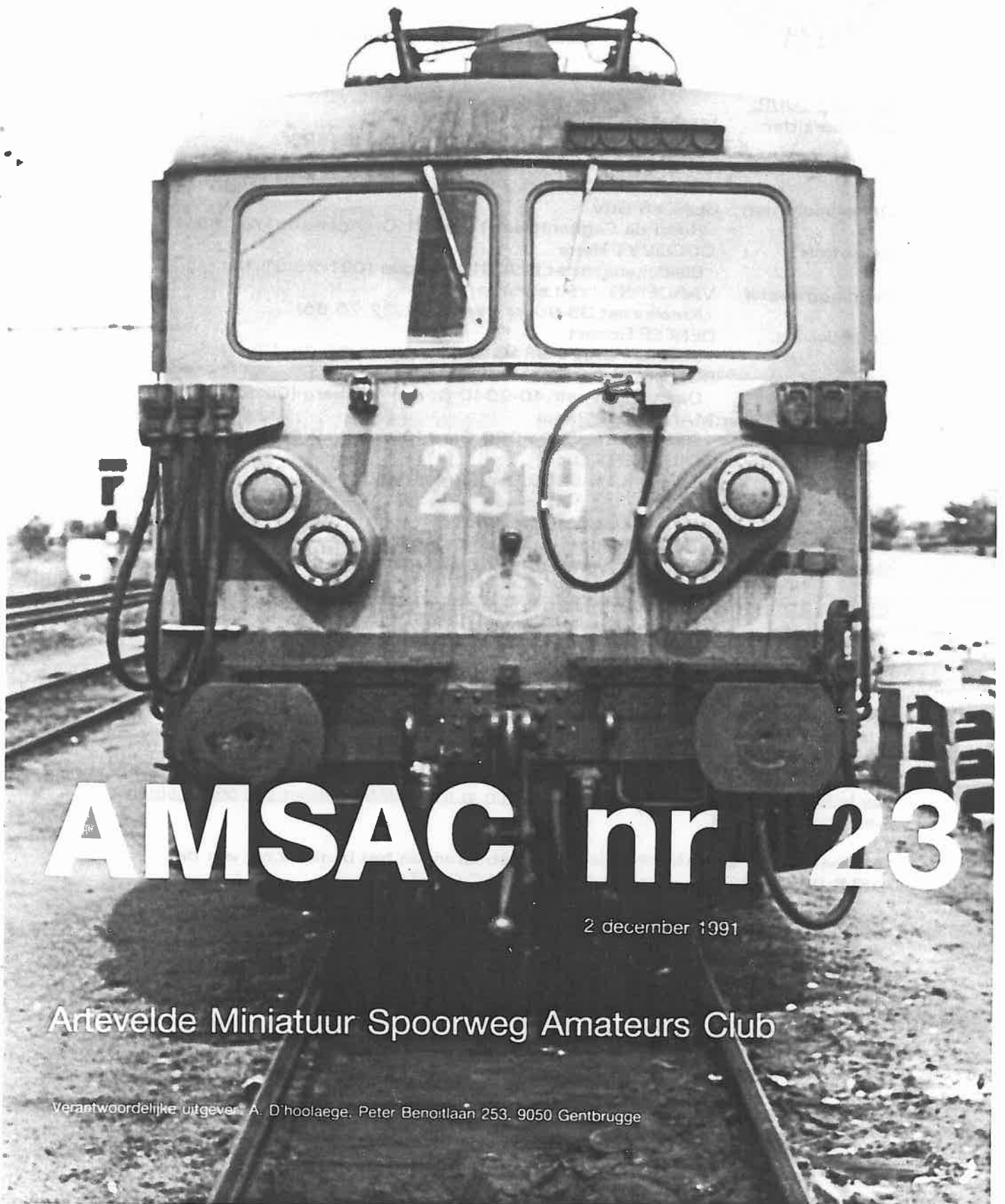


Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in de maanden: maart - juni - september - december
Editie: F.V. AMSAC

Postkantoor: Ledeberg 1

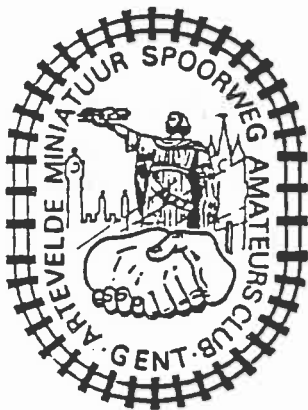


AMSAC nr. 23

2 december 1991

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke uitgever: A. D'hoollaeghe, Peter Benoîtlaan 253, 9050 Gentbrugge



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB . GENT

Feitelijke vereniging sedert 1956

HET BESTUUR:

Ere-Voorzitter: VIERSTRAETE Frans
Eerste Stationschef te GENT SINT-PIETERS.

Voorzitter: D'HOOLAEGE André
Peter Benoitlaan, 253-9050 Gentbrugge (091 /31.93.72)

Ondervoorzitter: CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat, 16-9031 Drogenen (091 /27.68.41)

Sekretaris : COCQUYT Hans
Bledekensstraat, 5-9031 Drogenen (091 /26.31.10)

Penningmeester: VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat, 35-9000 Gent (091 /22.75.66)

Commissaris: DENEEF Robert
Latemstraat, 20-9840 De Plinte (091 /82.64.43)

Commissaris: BONTINCK Patrick
Deestelbergenstr., 40-9040 St-Amandsberg (091 /28.60.27)

Techn. Raadgever: MANNAERT Raoul
Aalgemstraat, 10-9000 Gent (091 /21.17.06)

Techn. Raadgever: MANNAERT Luc
Tulnwijk, 24-9200 Dendermonde

LIDMAATSCHAP: Het lidmaatschap kan verkregen worden tegen betaling van 400 fr per werkingsjaar, geldende van 1 januari tot 31 december. De minimum leeftijd om lid te worden, werd vastgesteld op 16 jaar.

CLUBBLAD: Het clubblad van AMSAC verschijnt 4 maal per werkingsjaar en wordt gratis uitgereikt aan de clubleden.

VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het St-Pietersstation-spoor1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkvondten gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met de heren CLAEYS Guy en/of MANNAERT Raoul, die de technische leiding op zich nemen.

De leden die teksten wensen te publiceren in het clubblad, doen dat onder eigen verantwoordelijkheid !!!

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via het bankrek.nº van de ASLK:001-0899284-73 t.n.v. F.V. AMSAC-GENT

Niets uit dit clubblad mag worden vervaelvuldigd en/of openbaar gemaakt dmv druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever!

Alle briefwisseling gericht aan AMSAC, dient gezonden te worden aan het adres van de voorzitter: D'hoolaeghe André
Peter Benoitlaan, 253-9050 Gentbrugge.



Inhoudstafel

	Blz.
Kerst- en Nieuwjaarwensen aan de leden en hun familie.	
Belangrijke mededeling aan de leden	1
Wij feliciteren onze leden	2
Modelbouwdagen in Destelbergen	3
Wij feliciteren de heren: Beernaerts Daniël Borreij Telles Vercauteren Maurits	5
Märklin - nieuws	7
De Pruisische stoomlok type P8 - type 64 NMBS	10
De P8 in de modellen	12
ROCO - nieuws 1991	14
ROCO - INFO	15
A.M.S.A.C. te gast op het mosselsouper	16
Door ons gelezen	17
Agenda	20
Museum van de Belgische Spoorwegen Aankoop nieuwigheden bij de NMBS	21

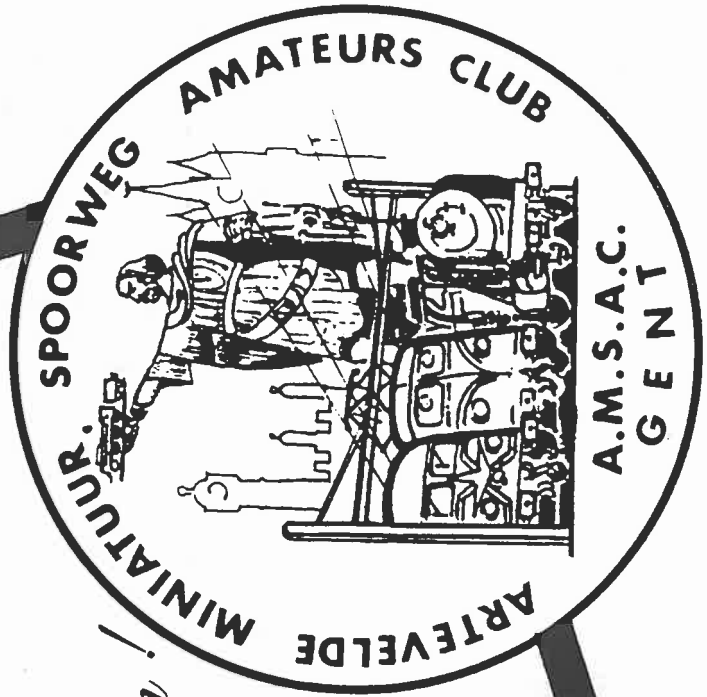
F.V. AMSAC

*verst zijn vrolijk
familie een en een Nieuwjaar!
hun leden en Kerstfeest*

*Gelukkig
het bestuur.*

CLAES Guy Laurent
VANDERSTIJNE Patrick
BOONICK Patrick
MANNERT Luc

D'hoollaeghe André
COCCOULT Robert
DENEEF Raoul
MANNERT Raoul



9000 Gent, 2 december 1991



BELANGRIJKE MEDEDELING AAN DE LEDEN.

Geacht clublid,

Het bestuur van A.M.S.A.C. heeft het genoegen U uit te nodigen voor de algemene statutaire vergadering, in toepassing van art. 8 van het reglement van inwendige orde.

Deze algemene statutaire vergadering zal plaats hebben op maandag 6 januari 1992 in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation, om 20u.

De leden die hun candidatuur wensen in te brengen om verkozen te worden in het bestuur, dienen hun schriftelijke aanvraag in te dienen bij de voorzitter vóór maandag 16 december 1991.

De agenda van de algemene statutaire vergadering behelst volgende onderwerpen:

- Welkomswoord door de heer D'hoolaeye André, huidige voorzitter;
- Verslag van de financiële toestand van de clubkas door de heer Vanderstuyf Laurent, huidige penningmeester;
- Verkiezing van het bestuur voor het kalenderjaar 1992 en dit volgens art. 9, alinea 7, van het reglement van inwendige orde;
- Trekking van de tombola. (Er zijn nog loten te verkrijgen)

Tenslotte wordt Uw aandacht er op gevestigd dat vanaf maandag 2 december 1991 het lidgeld kan betaald worden tijdens de wekelijkse vergaderingen of door een overschrijving op de Bankrekening van de A.S.L.K. nummer 001 - 0899284 - 73 tenaamde van "ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB - GENT". Het lidgeld is vastgesteld op 400fr..

Dit laatste is niet van toepassing voor de leden die lid werden tijdens de laatste trimester van het jaar 1991.

Met de vriendelijke groeten,

De voorzitter,

D'hoolaeye André

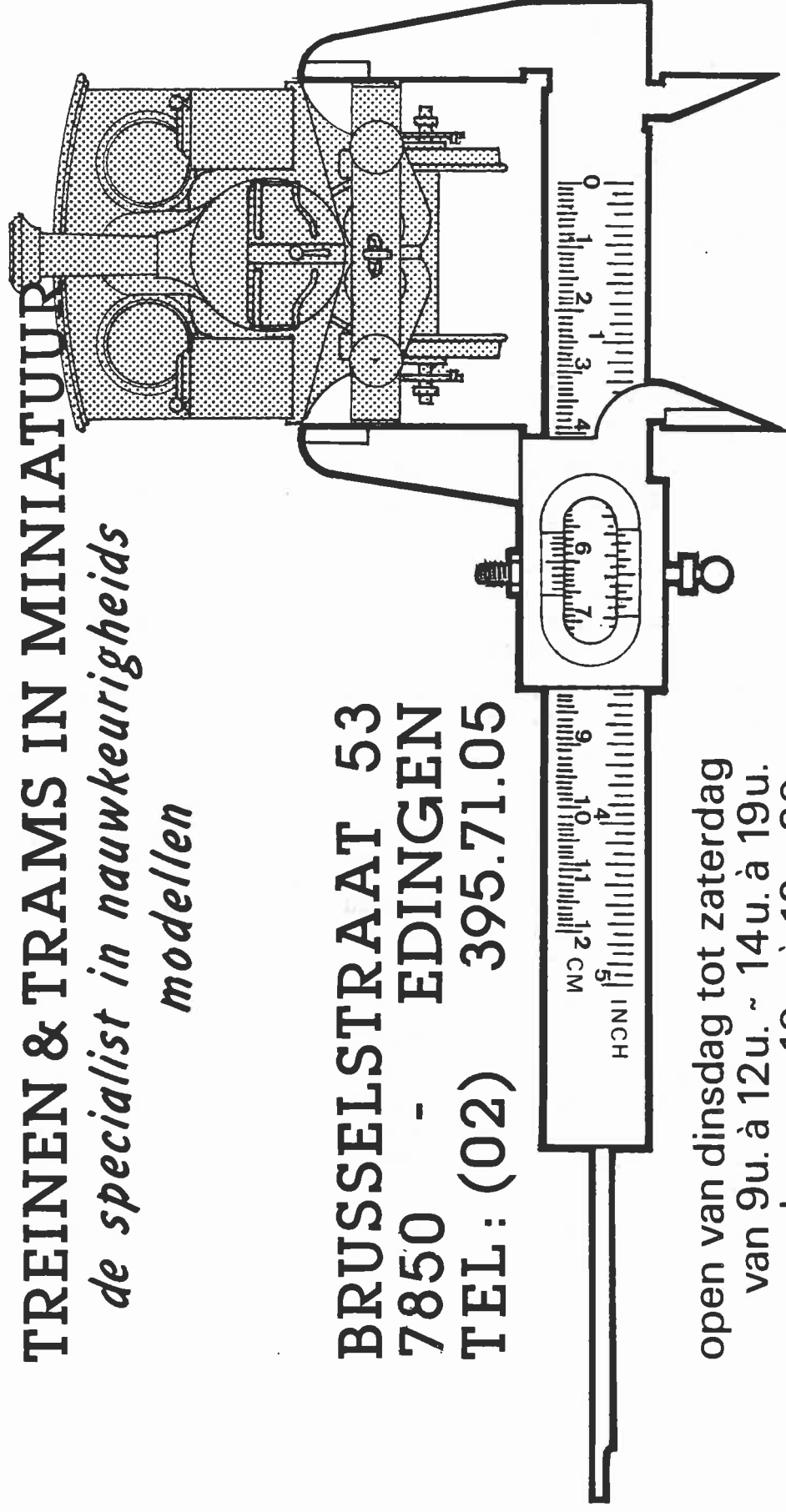
JOCADIS

P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

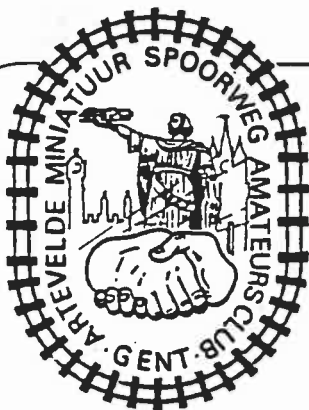
*de specialist in nauwkeurigheds
modellen*

BRUSSELSTRAAT 53
7850 - EDINGEN
TEL: (02) 395.71.05



open van dinsdag tot zaterdag
van 9u. à 12u. ~ 14u. à 19u.
op zondag van 10u. à 12u.30

de maandag gesloten



Wij feliciteren
onze leden !

Bij koninklijk besluit van 2 juli 1991 werd de Heer VIERSTRAETE Frans, Eerste stationschef van Gent Sint-Pietersstation, benoemd tot Officier in de Orde van Leopold II.

Hartelijk gefeliciteerd !

Wij wensen hem dat hij nog vele jaren in goede gezondheid zijn ambt mag waarnemen en wensen hem daarbij voldoening en succes.

We feliciteren de heer en mevrouw Rik GORLEER - DE CLERCK met de geboorte van hun tweede dochtertje genaamd SARA, geboren te Gent op 8 september 1991.

Wat een vreugde voor Rik, Ann en het zusje Lien.

Moge Sara'ken groeien en bloeien tot vreugde en trots van haar sympathieke ouders.

Wij wensen u beiden van harte geluk !

Wij feliciteren hartelijkst de heer Van den Berghe Marc ter gelegenheid van de miniatuur treinbaan die hij heeft opgebouwd en toekomstige jaar zal pronken in Dallas City. Wij hadden de gelegenheid en de unieke kans uw meesterwerk te bewonderen tijdens het eerste weekeinde van de maand oktober te Destelbergen.

Marc, omdat wij weten met wat een ernst en wat een ijver u steeds de modelbouw hebt behartigd, twijfelen wij er geen ogenblik aan dat uw grootscheepse onderneming een schitterend succes tegemoetgaat in de States.

Dit wensen wij u trouwens van harte.

Modelbouwdagen in Destelbergen

Miniatuur treinbaan van Marc Van Den Berghe vanaf volgend jaar in Dallas

DESTELBERGEN — De miniatur treinbaan van Marc Van Den Berghe staat volgend jaar in Dallas City. Tijdens de eerste weekeinde van de volgende maanden zal hij de belangstellende kans om zijn reus te bewonderen.

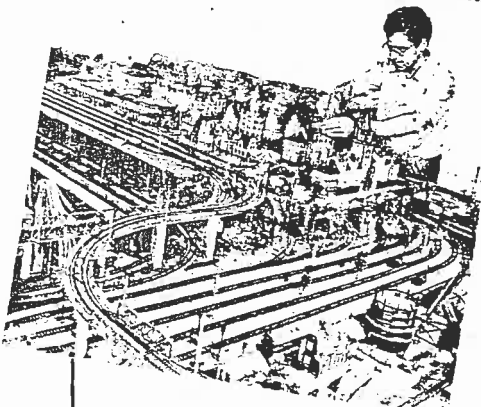
Busbestuurder Marc Van Den Berghe heeft duidelijk zijn modelbouw verknood met zijn hobby. Sedert 1985 heeft hij verschillende modelbouw tentoonstellingen opgevoerd. Hij is lid van de Belgische Modelbouw Vereniging en heeft een opdracht van de Gentbrugge.

DESTELBERGEN — Dit weekend staat in het oude basisschooltje aan de Dendermondsesteenweg 178b op modelbouw tentoonstelling te kijk. De expo vormt een onderdeel van een opdracht die Destelbergenaar Marc Van Den Berghe kreeg vanuit het Amerikaanse Dallas. Het project wordt binnenkort naar de States verscheept.

Marc Van Den Berghe uit de Belgische 54 in Destelbergen, is wat men noemt een fervent modelbouw hobbyist. Hij heeft al meer dan zeventien jaar in zijn bezit zijn boeiende, maar vrij dure hobby.

Specialist

Intussen werd Van Den Berghe de meest gevraagde modelbouwer van het land. In zijn genre is hij uniek. Hij exposeerde tot nog toe 42 keer, steeds met heel wat bijval. Marc (40) is busbestuurder bij De Lijn en zijn hobby is vermoedelijk niet vreemd aan zijn beroepsactiviteit: met trams en bussen rijden. In zijn geval worden daar ook nog treintjes aan toegevoegd. De faam is Van Den Berghe wat boven het hoofd gegroeid.



jaar geleden, werd door Marc Van den Berghe het startsein gegeven tot het opbouwen van een miniatuur-spoorbaan die later het land zal verlaten met bestemming Amerika - Dallas.

Op 16 juni 1991 werd de aanvang ondernomen tot de samenstelling van deze spoorbaan en het aanbrennen van het décor.

Dit werk situeert zich vooral dat deze verwezenlijking werd bereikt tijdens de vrije uurtjes en de verlofdagen die hij eraan spendeerde.

De man moet nagenoeg al zijn vrije tijd in zijn hobby steken. Beslagen als hij is, bouwt hij vanaf de planning alles wat met modelbouw te maken heeft zelf op.

Van Den Berghe heeft pakweg een kilometer miniatuurspoorbanen, 106 elektrische machines, trams, bussen en trolleys van meer dan duizend wagons. Behalve alles wat elektrisch wordt aangedreven bezit Van Den Berghe ook nog een unieke verzameling miniatuurs-unieke collectie brandweer- en politiewagens.

Behalve bouw is hij een gedreven verzamelaar die kan rekenen op unieke exemplaren. Zelfs het eerste treintje dat zijn bezit naast prototypes van de Duitse bouw die nergens meer te vinden zijn.

Opdracht Van Den Berghe kreeg vorig jaar tijdens een tentoonstelling een bezoekje van een Vlaming die in Dallas woont. De man, zekere Luc, gaf de Destelbergse opdracht om een complete miniatuurmodelbouw inbegrip van treinbanen te maken. Met het project was Van Den Berghe een heel jaar

zoet, het resultaat is dit weekend te zien in het oude basisschooltje aan de Dendermondsesteenweg 178b in Destelbergen.

200 m spoorlijn

Het werkstuk is een miniatuurbaan van exact 16,75 m², met ruim 200 meter spoorlijnen wil in het geval van de Vlaming uit Dallas zeggen: steden, dorpen, besneeuwde bergen, maar ook olieraffinaderijen. Alles werkt, de opdracht heeft me 2.700 werkuren gekost," zegt Van Den Berghe, die deze dagen in het zaaltje blijft slapen opdat niets fout zou gaan. In de modelbaan steken pronkstukken zoals het spoorstation van Bonn, de toren van Freiburg, de kerk van Stuttgart, maar ook een rij brandende huizen dit om de werking van de brandweer te illustreren. De tentoonstelling wordt vrijdagavond officieel geopend. Zaterdag en zondag, telkens van 10 tot 18u, kan het grote publiek er een bezoekje aan brengen. De toegang bedraagt 30 fr. begeleidde kinderen hebben gratis toegang. Na afloop van de tentoonstelling wordt de hele modelminiaturbouw naar Dallas waar Van Den Berghe de modelbaan opnieuw zal samenstellen.

D.D.

zijn streng gereguleerder.

De volledige treinbaan bestaat uit zeven afzonderlijke panelen. Hierdoor moeten treinsporen, leidingen, gebouwen enz. allemaal individueel worden afgekoppeld. Kilometers elektrische kabel zorgen voor de juiste spanning en stroom", verduidelijkt de fiere Destelbergenaar.

Vershippen

De oversteek van de grote plas Dallas neemt 6 à 8 weken in tijd. De modelbouwer reist zelf in volgend jaar naar de stad van en kompanen om zijn miniaturbaan op te bouwen. Marc Van Den Berghe stalt op de tentoonstelling zijn uitgebreide verzameling (± 700) treinen, wagons, auto's, brandweer- en vrachtwagens uit.

Aandachtige toeschouwers zullen exemplaren zien uit Nazi Duitsland of grijze prototypes van de firma Märklin. Deze dienden voor het kleurenkontraat bij de zwart-wit reclamefoto's.

In diorama's (dit zijn kijkkasten waarin door opstelling en belichting een perspectief effect wordt verkregen) staan momentopnames van de transportwereld. Zijn totale verzameling is verzekerd voor ± 8 miljoen. Wat de waarde ervan duidelijk onderstreept.

De tentoonstelling (geen ruil- of verkoopbeurs) is op zaterdag 5 en zondag 6 oktober telkens van 10 tot 18 u. Plaats: oude basisschool (nabij verkeerslichten, Admiraalstraat), Dendermondsesteenweg 178 b. Entree: 30 fr., kinderen tot 15 jaar met begeleiding gratis. (DPD)

" MODELBOUWDAGEN IN DESTELBERGEN " en

" DESTELBERGSE MODELBOUWER KREEG OPDRACHT UIT DALLAS. "

Dit waren de hoofdtitels die in de lokale dagbladen verschenen op vrijdagdag 4 oktober 1991 l.l..

De laatste jaren wordt bij de actieve vrijetijdsbesteding steeds meer de nadruk gelegd op de creativiteit. Deze benadering brengt dan ook steeds meer mensen op de weg van één of andere vorm van kunstbeleving. De talloze verenigingen leveren trouwens lovenswaardige inspanningen op dit vlak. Dit is dan ook

van kracht bij de "Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te Gent" waarvan Marc Van den Berghe sedert ettelijke jaren lid is.

Hij bezit de exclusieve expressie van een miniatuurmodelbouwer.

Sedert de maand september 1990, dus een jaar geleden, werd door Marc Van den Berghe het startsein gegeven tot het opbouwen van een miniatuur-spoorbaan die later het land zal verlaten met bestemming Amerika - Dallas.

Op 16 juni 1991 werd de aanvang ondernomen tot de samenstelling van deze spoorbaan en het aanbrennen van het décor.

Dit werk situeert zich vooral dat deze verwezenlijking werd bereikt tijdens de vrije uurtjes en de verlofdagen die hij eraan spendeerde.

De gemeente Destelbergen is een gebeurtenis rijkerder geworden en ik citeer, het Boccaccio affaire, het gemeentepersoneel dat opnieuw winnaar werd van "het spel met grenzen", maar heden mogen we kennis maken met een gerenommeerde modelbouwer die zijn taak volbracht tot het welslagen van deze miniatuurspoorbaan.

Marc Van den Berghe, ik ben fier en enthousiast dat u deel uitmaakt van onze vereniging "A.M.S.A.C." waarbij u als modelbouwer de faam en de waardering geniet in het binnenland maar binnen afzienbare tijd ook de waardering zult genieten in het buitenland.

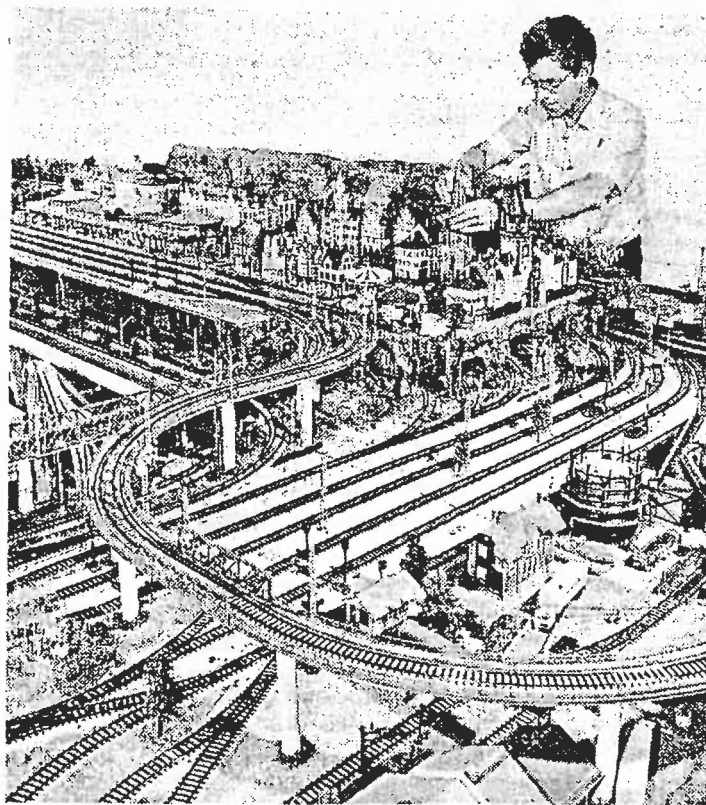
Uw individuele bekwaamheden en inspanningen werd aan het publiek tentoongesteld. Ook in het verleden was u een graaggeziene gast in verband met de diorama's, bij het vrijwillige brandweerkorps te Zelzate.

Uw eigen werk tot de montage van deze miniatuurspoorbaan mag een voorbeeld zijn en tot basis dienen voor de jongere modelbouwers.

Marc, ik kan niets anders doen dan u proficiat wensen voor deze mooie prestatie, maar wens tevens een goede vaart aan deze spoorbaan naar Amerika met als eindbestemming Dallas.

Gefeliciteerd Marc!

De voorzitter



Marc Van Den Berghe gaat al 17 jaar op in zijn hobby: miniatuurmodelbouw en treinbanen hebben voor hem geen geheimen meer. Zijn nieuwste project verhuist straks naar Amerika.

*Wij feliciteren de heren:
Daniël Beernaerts, Telles Borreij
en Maurits Vercauteren.*



Afscheid van stoomlok 1002

Gekleed in blauw werpak, pet, rode halsdoek met witte bolletjes en het gezicht onder het roet namen Maurits Vercauteren, Daniël Beernaerts en Telles Borreij zaterdag geëmotioneerd afscheid van stoomlokomotief 1002 waarmee ze samen met enkele honderden reizigers van Leuven naar Gent reden. Nu de drie met pensioen gaan, heeft de NMBS geen machinisten meer die nog met officiële stoomtreinen reden. De laatste stoomtrein reed op 20 december 1966 tussen Ath en Denderleeuw. Het afscheidnemende drietal kuiste in Gent letterlijk zijn schop af en droeg dat werktuig over aan jongere kollega's die zij in de voorbije jaren als stoommachinist hebben opgeleid. Die besturen de stoomlokomotieven die bij speciale gelegenheden uit de remise worden gehaald.

(Foto Armand Verschraegen).

Zeer geachte Heren Daniël BEERNAERTS, Telles BORREIJ
en Maurits VERCAUTEREN,

Wij hoorden en zagen via de pers media dat U met ze'n drieën met pensioen bent gegaan, na een lange succesvolle loopbaan bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Als tolk van een groep miniatuur spoorweg liefhebbers, namelijk de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te Gent, wil ik U daarbij hartelijk feliciteren.

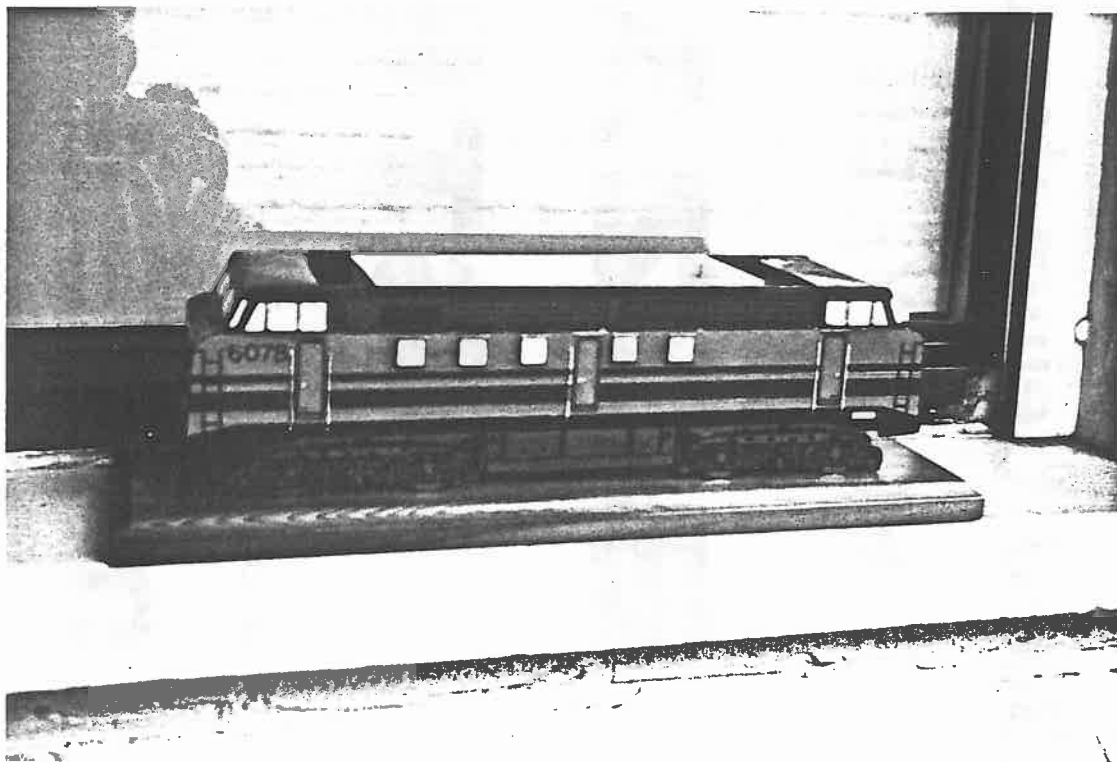
Allen die het geluk hebben gekend van uw interessante lessen te mogen genieten zijn het erover eens, dat niemand beter dan u de zaak van het onderricht bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de jongeren hebt gediend.

Dat uw oppensioenstelling voor u geen periode van zalig nietsdoen zal betekenen, weten wij zeker.

Uw dynanisme is te groot, uw intellectueel leven te intens, dan dat u eenvoudig op uw lauweren zou gaan rusten. Wij zien dan ook met belangstelling uit naar uw toekomstige activiteit en wensen u drieën daarbij een volledig succes.

Wij groeten u met diepe achting en innige genegenheid en feliciteren u heren Daniël Beernaerts, Telles Borreij en Maurits Vercauteren van harte vanwege de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te Gent.

De voorzitter,
D'hoolaege André



**Goed treinmateriaal kiezen bij de
HOBBY- EN TREINSPECIALIST**

BAZAR STEEENDAM

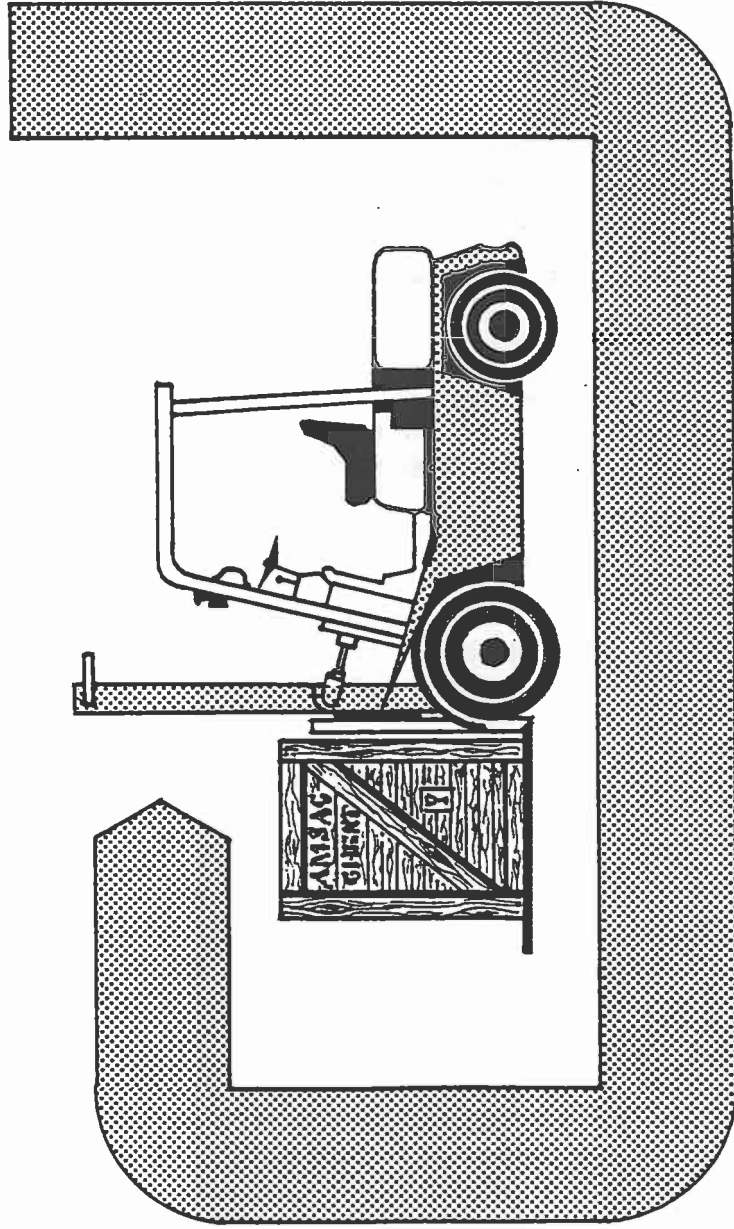
Steendam 73 - 75 Gent 9000 - Tel. 091 / 23 33 69

märklin * fleischmann

de speelgoedzaak met duizend en 1 artikelen * menige bouwdozen

gentsse heftucks

N.V.



VERHURING - VERKOOP

VORKHEFTRUCKS

HEFTOESTELLEN

PALLETTRUCKS

INDUSTRIEBANDEN

(091) 51 09 25

VLEIGTUIGLAAN 12

9000 GENT

lid van A.M.S.A.C.

MARKLIN - nieuws

In de loop van deze winter brengt Marklin voor de digitaal adepten onder ons de decoder met 5 * (sterren) aandrijving op de markt. Wat is dit en voor welke machines kan hij gebruikt worden?

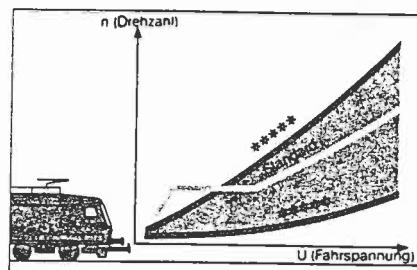
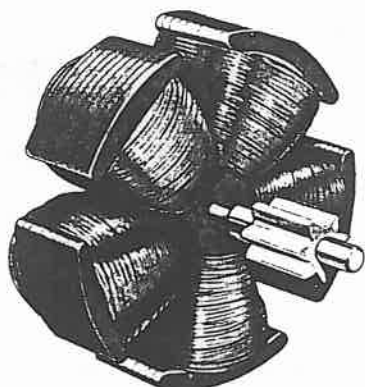
Naar analogie met de 5 *-aandrijving nr 7180 controleert de electronica zowel de maximaal ingestelde topsnelheid als de optreksnelheid. Bovendien controleert hij eveneens de remvertraging. Bij de 5 * aandrijving kan men dus de maximumsnelheid op voorhand instellen met behulp van een potentiometer op de electronica-print. Stelt men de machine bvb in voor een goederentrein op een snelheid van 80 km per uur, dan mag men de trafo op 200 km per uur instellen, dit heeft geen invloed op de machine. Het is dus mogelijk verschillende machines op dezelfde transfo-afstelling aan verschillende snelheden te laten rijden. Bovendien controleert de electronica ook nog de optreksnelheid: een goederentrein trekt langzamer op dan een sneltrein. Dit gebeurt met de tweede potentiometer van de print. De electronica houdt bovendien de snelheid nagenoeg konstant zowel bergopwaarts als bergaf, en lastonafhankelijk. Dit is mogelijk omdat bij de 5 *-aandrijving een nieuw anker dient ingebouwd, nl een 5-polig (vandaar 5*) in plaats van het normale 3-polige. Spijtig genoeg is de ombouw alleen mogelijk bij ankers met een trommelcollector (t.t.z. deze voorzien van de platte koolborstels). De 5* nr 6090 is bovendien voorzien van een lokdecoder voor digitaal-bedrijf. Al de voornoemde functies zijn ook bruikbaar op conventionele banen. Dus hebt u uw baan deels omgebouwd, geen nood, de digital aandrijving doet het ook in het conventioneel gedeelte. De digital 5* heeft echter nog een extra mogelijkheid, echter alleen in digital gedeeltes van uw baan: bij het binnenrijden van een stroomloos deel, bvb bij sein op rood bolt de lok langzamer uit.

Opgelet: de konventionele ombouwset nr 7180 is niet bruikbaar in digital bedrijf!!!! Ook de elektronische snelheidsregelaars 6600 en 6699 zijn niet bruikbaar bij lokomotieven met ombouwset 7180 of 6090!!

Ombouw: als u enige ervaring heeft is de ombouw met de klassieke set 7180 geen groot probleem. De set is voorzien van een meertalige, ook nederlandse, handleding die zeer duidelijk de verschillende mogelijke aansluitingen beschrijft. Ook de lichtwisseling is mogelijk met deze set.

Persoonlijk heb ik reeds 5 loks voorzien van dergelijke set zonder noemenswaardige problemen. Ombouw met set 6090 is moeilijker omdat naast het anker ook de veldmagneet en het motorschild dienen vervangen te worden. Bovendien moet men voor de decoder beschikken over een antistatische werkplaats. Ik raad dan ook aan de ombouw met set 6090 door een vakhandelaar te laten gebeuren. Leden die problemen hebben met de inbouw van aandrijfset 7180 kunnen steeds bij mij terecht.

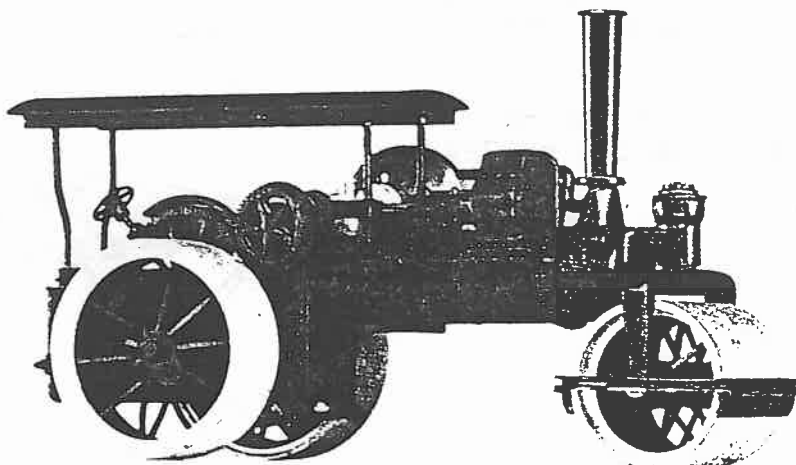
Hieronder een afbeelding van het 5-polig anker alsmede een diagram welke de scala van snelheden toont over dewelke men beschikt.



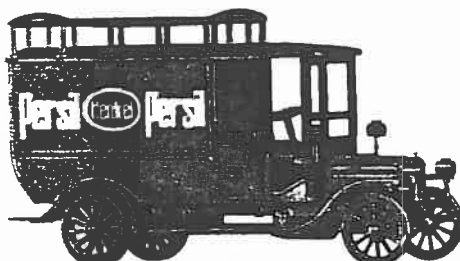
+--+--+--+--+--+--+--+--+--+

Voor mensen welke een miniatuurbaan bezitten met als thema de eeuwwisseling, brengt Marklin diverse set van oldtimer bedrijfsvoertuigen passend voor deze periode:

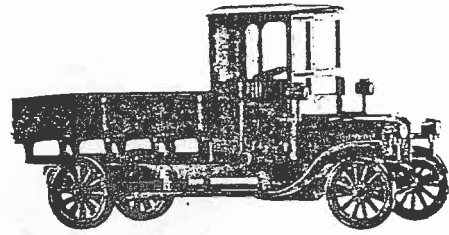
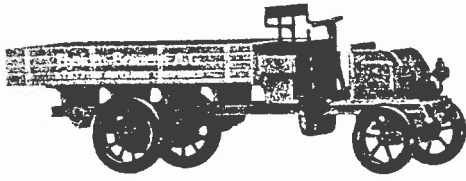
voorbeeld van een heuse stoomwals (kat.nr 1895)



gesloten vrachtwagen "persil"



open vrachtwagen en open vrachtwagen met gesloten kabine



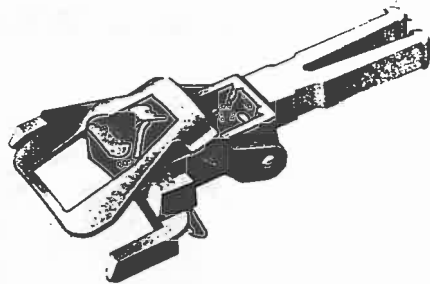
Er zijn 2 sets vrachtwagens: nr 1894 & 1899 met elk 3 vrachtwagentjes.

Marklin-kortkoppeling: dit berichtje is niet enkel voor de Marklin-fanaten. De kortkoppeling welke Marklin uitbrengt onder kat. nr 7203 is bruikbaar voor alle wagens welke voorzien zijn van NEM 362 koppelingsschachten, dus ook bvb de rijtuigen van ROCO. De Marklin kortkoppeling biedt als voordeel:

1. bruikbaar met alle standaard koppelingen op de markt
2. maakt voor-ontkoppelen eveneens mogelijk zodat bij opduwen de wagens ontkoppeld blijven!

Door de compatibiliteit is kan men dus wagens van diverse merken, met of zonder kortkoppelingen kriskras door elkaar gebruiken. Bij de meeste andere merken kan de kortkoppeling niet gebruikt worden met andere koppelingen met alle nadelen vanden.

afbeelding van de kortkoppeling nr 7203



Schroefkoppeling: mensen die met vaste treinsamenstellingen rijden kunnen de wagens verbinden met een imitatie schroefkoppeling indien de wagen voorzien is van de hogervermelde koppelingsskop naar norm NEM 362. Dit artikel heeft kat. nr 7204. Hierna een afbeelding.



De Pruisische Stoomlok type P8

Reeks 64 N.M.B.S.:

Luxemburg, Nederland, Frankrijk, België, Duitsland, Polen, Italië, Griekenland: het is zelfs nog geen volledige opsomming van de landen waar de Pruisische P8 zijn diensten heeft bewezen.

Van deze machine werden in totaal maar liefst 3.956 exemplaren gebouwd tussen 1906 en 1939. Bij de bouw van dit type stoomlokomotief was een groot gedeelte van de toenmalige Duitse lokomotief-industrie betrokken. Namen zoals AEG, Borsig, BMAG, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Humboldt, Karlsruhe, Linke Hoffmann, Schichau, Union, Vulcan, Wolff maakten deel uit van de bouwers van deze 2' C lok.

De serie 38 was een zeer betrouwbaar ontwerp dat in principe voor het rijden van allerlei treindiensten was ontworpen. Dat varieerde van lokaaldiensten met enkele houten coupe-rijtuigen tot de lichte D-treinen die uit het modernste materieel voor die tijd bestonden. Maar ook in de goederentreindienst leek de P8 een goede aanwinst te zijn.

De voorzitter van de lokomotiefcommissie van het Pruisisch Ministerie van Transport, zorgde voor de stylistische creatie van deze lokomotief.

Deze lok werd niet beschouwd als een raspaardje, maar eerder als een werkpaard. De 78 ton wegende 2' C machine behoorde dus tot het zwoegende voetvolk van de Pruisische en later de Duitse spoorwegen.

Zoals reeds gemeld gaat de geschiedenis van de P8 terug tot het jaar 1906. Bij de Koniglich Preussische Eisenbahn Verwaltung, werd een jaar uitvoering besproken om over te gaan tot de invoering van oververhitte stoom. Door de toename van het vervoersaanbod na de eeuwwisseling werd er druk gesproken over het ontwerpen van grotere en sterkere lokomotieven. Rekening houdend met deze elementen werd er beslist een lok te ontwerpen die de techniek van de oververhitte stoom toepaste. Zo ontstond op de tekentafels van de befaamde Berlijnse machinefabrikant Schwartzkopf de Pruisische P8.

De eerste 10 loks werden nog geleverd in 1906. Een van de opvallende punten was het spits toelopend front van het machinistenhuis. Van deze constructie zijn er jammergenoeg weinig of geen foto's of tekeningen bewaard gebleven.

In het begin van de eeuw waren vele technici bezig met het luchtweerstandprobleem. Bij het definitieve ontwerp werden de lokomotieven uitgerust met het gebruikelijke machinistenhuis. Dit was trouwens niet de enige wijziging die door de ontwerpers werd doorgevoerd.

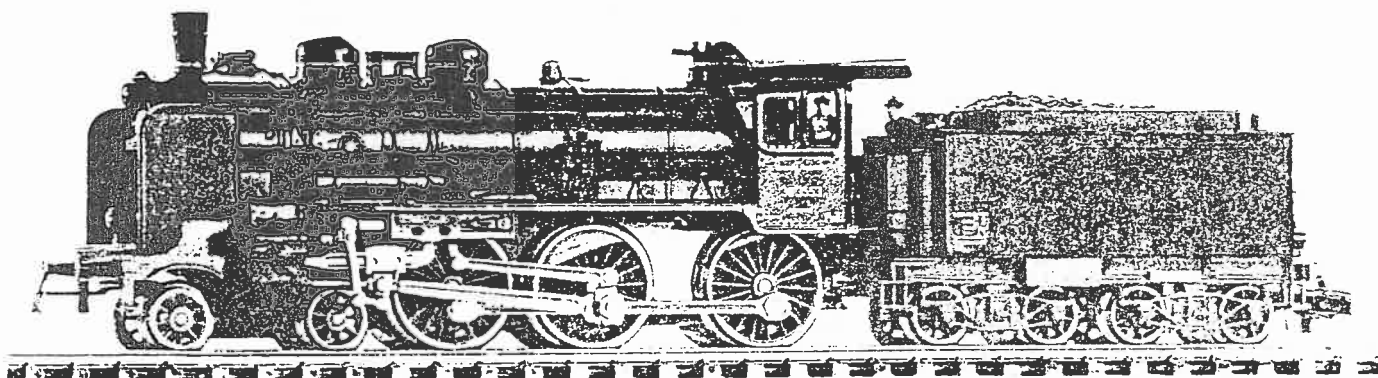
Tijdens de 33 jaar dat deze lok werd gebouwd, werden er steeds wijzigingen en/of verbeteringen doorgevoerd. De eerste loks reden zonder windleiplaten. Daarna volgde een reeks met Wagner windleiplaten. Na de oorlog werden de Wagner windleiplaten vervangen door platen van het type Witte. Deze platen waren kleiner en zaten wat hoger aan de ketel. Voor het machinistenhuis waren er ook verschillende variaties: met rond dak of met luchtgaten op het dak.

De reeks P8 was normaal voorzien van een drie-assige tender. Een aantal loks die voor langere afstanden waren bestemd hadden een vier-assige tender. Bij de Deutsche Bundesbahn tenslotte werden diverse versleten drie-assige tenders vervangen door kuintenders die afkomstig waren van voor de sloop bestemde oorlogsloks van de serie 52.

Zoals reeds vermeld hebben er in heel Europa een groot aantal P8-en rondgereden. Na de Eerste Wereldoorlog bleven er onder andere 168 in België. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden deze weer door de Duitsers ingepikt. Zij waren dan vaak bestemd om leger treinen te trekken in alle Europese landen. In sommige landen diende men een deel van de schoorsteen te verwijderen om er dienst te kunnen doen, dit omwille van de doorrijhoogte in die landen. De na het verdrag van Versailles in 1919 afgegeven machines waren allen met een korte schouw. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er bijna geen van die loks meer in Europa te bekennen. In het Oosten, in Rusland om te preciseren, zag de toestand er heel anders uit. Na de aanvankelijk snelle opmars van de troepen aan het front, ontstonden er problemen met de bevoorrading ervan. Naarmate de aanvoerlijnen langer werden, ontstond er een steeds groter wordend gebrek aan lokomotieven. Daardoor werd een groot aantal P8-en naar Rusland gebracht. Zowel de loks als de bemanning werden zwaar op de proef gesteld.

Nadat de produktie van de oorlogslok van de serie 52 op gang was gekomen kon de P8 terug naar Duitsland. Slechts een klein aantal werd het slachoffer van oorlogsgeweld. Bij een telling in December 1944 werd geconstateerd dat er 24 lokomotieven waren verdwenen.

De P8 van Marklin in ho formaat



De P8 vormde in de moeilijke eindjaren '40 en '50 de ruggesgraat bij de Deutsche Bundesbahn voor het personenverkeer. Overal doken deze betrekkelijk zuinige machines op. Ofschoon er na de oorlog heelwat in de Oostbloklanden waren achtergebleven, waren er toch nog voldoende over om een hoofdrol te spelen in de jaren van de wederopbouw. Het Wirtschaftswunder werd mede door de niet-aflatende inzet van deze loks mogelijk.

Hoe eervol hun taak ook was, ze werden eind der '50-er begin der '60-er jaren verdrongen door de komst van de diesellokomotieven.

Enkele lokomotieven konden de sloophamer ontvluchten en doen in Duitsland op verschillende plaatsen dienst als statisch monument. Enkele loks zijn zelfs tot op heden nog rijvaardig gehouden en zijn te zien bij manifestaties.

In België was de P8 beter gekend als de reeks 64. Deze lok was hier te zien in verschillende varianten en uitvoeringen.

Kleur: zwart of groen / met of zonder leiplaten / drie- of vierassige tender / verschillende schouwen.

Meer bijzonderheden hierover kan men terugvinden in de verschillende boeken uitgebracht over ons Belgisch stoomtijdperk. Opgelet: gegevens en feiten kunnen wel eens verschillen van elkaar.

De P8 in model:

Marklin bracht deze lok in model met een drie- en een vierassige tender, waarbij de lok niet was voorzien van windleiplaten. Deze modellen zijn echter niet meer in productie en zijn reeds een verzamelobject geworden. Deze machine was niet perfect qua detaillering maar straalde degelijkheid uit. De DB-versie is momenteel nog steeds leverbaar met 4-assige tender en windleiplaten onder kat.nr 3099. Ook in spoor 1 en Z bestaat de P8 in DB-uitvoering.

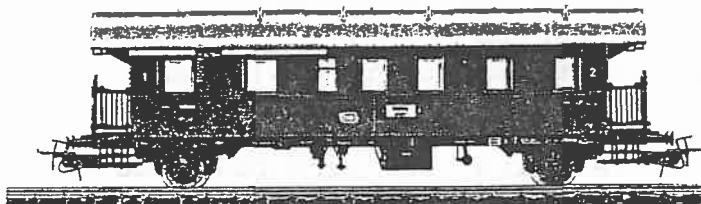
Fleischmann brengt deze lok in zwarte uitvoering zonder leiplaten. Detaillering en rij-eigenschappen zijn perfect. In Duitsland werd enkele jaren terug nog een rekord gebroken met dit miniatuurmodel. Meer hierover vindt U terug in de Fleischmann-katalogus.

Lilliput leverde deze lok zowel met als zonder leiplaten. Op ruilbeurzen is deze lok nog te vinden, maar....de prijs is sterk gestegen en mechanisch was deze lok zeer delikaat. De overbrenging en de motor zorgen voor enig lawaai en een nogal groot verbruik qua stroom.

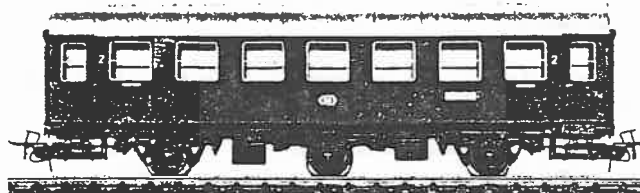
Wagens, zowel goederen- als reizigerswagens werden bij de vleet gemaakt door Lilliput. Piko heeft eveneens een ganse reeks twee-assige goederenwagens die bij deze lok dienst kunnen doen. Fleischmann bracht vorig jaar een reeks vier-assige reizigerswagens op de markt en dit jaar de reeks

"Donnerbuschen". Roco heeft reeds de produktie van de "Donnerbuschen" achter de rug. Ook Marklin heeft de "Donnerbuschen" a la N.M.B.S. op de markt gebracht. De Duitse versies zijn nog steeds opgenomen in de kataloog. Ook volgende rijtuigen passen bij de P8: de ombouwrijtuigen drie-assig (kat.nrs 4067,4079 en 4080) zowel als deze met draaistellen (kat.nrs 4131,4132 en 4133), deze laatsten met kortkoppelingen. Deze opsomming is uiteraard niet limitatief. Hieronder enkele voorbeelden.

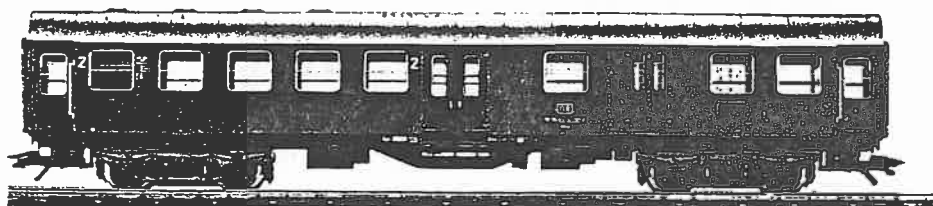
"donnerbus" type BC1 29



drie-assig "ombouw" rijtuig type B 3 yge 761



vier-assig "ombouw" rijtuig type BDyg533



tekst: H.C.
foto's: Marklin

 * ROCO NEWS 1991 *

Vele nieuwigheden hebben dit jaar lang op zich laten wachten. De eerste, die op de markt kwamen, waren vaak andere schilderijen en/of uitvoeringen van bestaande loks of wagens.

De maanden oktober en november waren hierop een uitzondering met enkele zeer interessante nieuwigheden.

Sommige waren reeds een tweetal jaren tevoor aangekondigd. Wanneer ze dan op de markt komen, moet men er als de kippen bijzijn om een model te bemachtigen. Enkele dagen zijn soms voldoende om reeds volledig uitverkocht te zijn bij onze invoerder. Tijdig bestellen is hier de boodschap.

Het startschot werd gegeven door de "Mallet" tenderlokomotief van de Bayerische Staatsbahnen. Het lange wachten op deze lok, loonde evenwel de moeite. Deze lok is prachtig afgewerkt en degelijk uitgevoerd. Er werd geen enkel kompromis gemaakt voor de uitvoering op schaal. Vandaar dat er geen verlichting voorzien is. De aandrijving funktioneert uitstekend. De trekkracht is aan de lage kant, door de afwezigheid van antislipbanden en het noodzakelijk gebruik van een kleinere motor. Vier bijpassende rijtuigen vormen reeds een zware klus voor deze lok op een bergachtig parcour. Ondanks dit, zou deze lok wel eens in de prijzen kunnen vallen bij de uitreiking van oorkonden voor de modellen van het jaar 1991.

De liefhebbers van internationale treinen, worden verwent met het nieuwe dieseltreinstel van de SNCF in TEE uitvoering. Dit treinstel deed dagelijks onze hoofdstad aan. Het betreft een tweeledig treinstel, dat wordt aangedreven op twee assen. De rij-eigenschappen zijn uitstekend. Daar dit treinstel exakt op schaal werd uitgevoerd, is de motorwagen langer dan 30 cm en is een minimum boogstraal van 415 mm vereist. Hierdoor kan de inzet van dit model, op sommige banen problemen opleveren.

De Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, wordt in de bloemen gezet met een set bestaande uit een elektrische lok van het type E32 en vier rijtuigen. De lok is in bruine kleurstelling en is volledig herwerkt. De rijtuigen zijn perfect qua detaillering. Er zijn wel nog enkele uurtjes nodig, om de bijgevoegde onderdelen te monteren. Maar het resultaat mag gezien worden.

Op dezelfde basis, werden deze rijtuigen uitgebracht in Belgische uitvoering, samen met een stoomlokomotief van de reeks 96. Jammer dat deze lok hetzelfde nummer meekreeg als de reeds bestaande lok uit de catalogus.

Nog even wachten op de stoomlok van de DB in museum-uitvoering. De restauratierijtuigen op schaal 1:87, zullen waarschijnlijk het daglicht niet meer zien voor het jaareinde. Tot die tijd kunnen wij financieel terug even op adem komen. Zien wat 1992 ons zal brengen.



INFO

L O C O T E A M . I N F O : C3i BAY 99a

Ter uitvoering van het Verdrag van Versailles kwamen er niet alleen lokomotieven uit Duitsland naar ons land, maar ook rijtuigen en goederenwagens. Dit was onder meer het geval voor een driehondertal drieassige Beierse rijtuigen derde klasse van het type C3i BAY 13. Langs de buitenzijde zijn deze rijtuigen identiek. Binnenin verschillen ze enkel door een in een andere richting opendraaiende deur van de WC afdeling.

Tegen het einde van de twintiger jaren besloot de NMBS (toen nog BSM) deze rijtuigen per twee vast aan elkaar te koppelen. Ze kregen daarbij een vouwbalg tussen de rijtuigen, en de kopwanden werden afgedicht. De balkons kregen, op enkele uitzonderingen na, geen deuren op hun zijkanten.

De bedoeling van de verbouwing is duidelijk: een kleine tenderlokomotief van het type 15/16 of 96 kon zo twee gekoppelde rijtuigen vlot trekken. In de daluren werden met deze combinaties zijlijnen als stoptrein bediend. De ombouw was dus op economisch vlak zeker te verantwoorden.

In 1930 begon de NMBS dieselmotorrijtuigen uit te proberen. Hierdoor vertraagde de ombouw van de C3i-rijtuigen. Mede door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden meerdere rijtuigen niet meer omgebouwd, en bleven ze verder in hun oorspronkelijke uitvoering dienst doen op het NMBS-net. De C3i heeft het lang volgehouden: de laatste exemplaren werden pas in 1966 uit dienst genomen. Sommige werden achteraf nog als dienstrijtuij gebruikt.

Volledigshalve dient nog vermeld te worden dat op meerdere foto's in de boeken STOOM I en STOOM II van MAX DELIE het type 15/16 met deze rijtuigen aan de haak te zien is.

De C3i-en werden genummerd van 56102 tot en met 56392. De niet verbouwde rijtuigen bleven hun nummer behouden tot aan hun buitendienststelling.

Verklaring

C3i BAY 99a

C3i BAY 13

C = derde klasse

C = derde klasse

3 = drie assen

3 = drie assen

i = open overgang

i = open overgang

BAY= Beieren

BAY= Beieren

99 = bouwjaar 1899*

13 = bouwjaar 1913**

a = bijkomende type-aanduiding

* 99 = gebouwd vanaf 1899 tot 1907

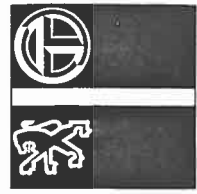
**13 = gebouwd vanaf 1913 tot 1917

ROCO brengt een set op de markt bevattende een stoomlok 96 met 4 rijtuigen volledig in het groen. Elk rijtuij heeft zijn eigen nummer.

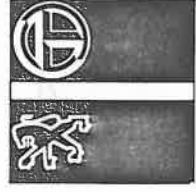
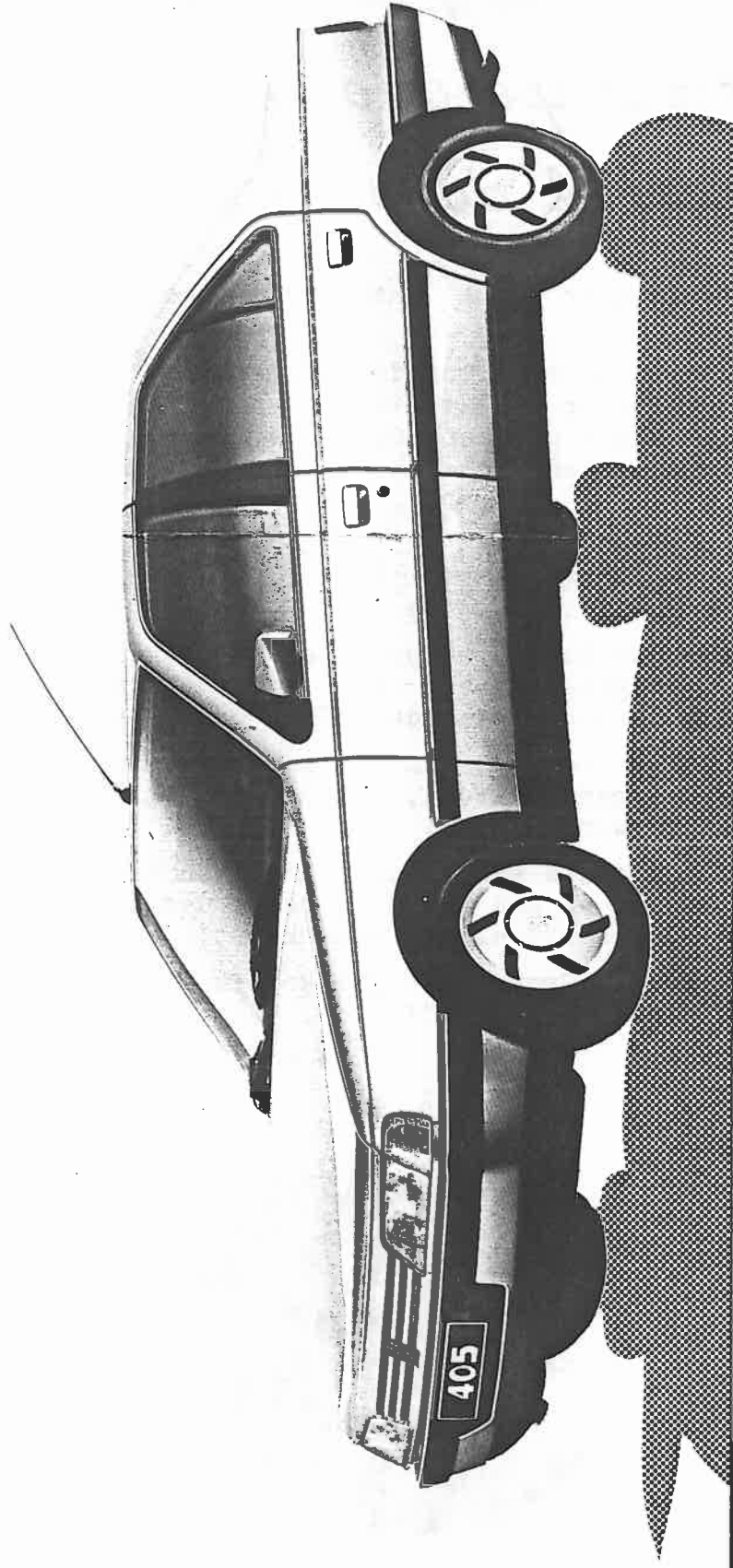
Deze reeks is uitsluitend voor België bestemd en is zeer beperkt.

ROCO referentienummer: 43.050.

invoerder voor België: De Prest bvba



PEUGEOT TALBOT



p.v.b.a. GARAGE DEN HAESE & Z.

Brusselsesteenweg 543 GENTBRUGGE - Tel. 091 / 30.02.08

*A.M.S.A.C. te gast op het
mosselsouper in de feestzalen
"Braemhof" domein Pic-Nic.*

Ons mosselsouper van 11 oktober 1991 werd een waar succes.

Bij het binnentreden van deze uitbating "Braemhof" werd ieder deelnemer een apéritief aangeboden. Men kon er zijn keuze maken uit een porto, een sherry, een martini, een gancia, een Sint-Raphaël of een lekker vers fruitsap.

Rond het tijdstip van 20u.30' hete de voorzitter de talrijke aanwezigen hartelijk welkom en wenste hen verder een smakelijk eten toe.

Vervolgens werden de mosselen en de smakelijke frietjes, of diegene die een steak hadden gevraagd, door een vakkundig personeel aan de tafels opgediend.

De aanwezige leden en hun echtgenotes beleefden een gezellige en aangename avond, wat vanwege onze vereniging niet te verwonderen is.

Het was een fijne samenkomst. Iedereen keerde tevreden huiswaarts en men kijkt nu reeds uit naar het mosselsouper, of soortgelijke samenkomst, voor 1992.

Ik dank U allen voor Uw talrijke opkomst. Wat was het lekker in het "Braemhof"!

De voorzitter.





DOOR ONS GELEZEN

NV Eurostation moet TGV-terminal Brussel - Zuid snel bouwen.

De NMBS gaat participeren in een op te richten NV Eurostation. Deze 'dochter' krijgt als opdracht de TGV-terminal in Brussel-Zuid supersnel te bouwen en uit te rusten. Deze principebeslissing werd door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd. De raad gaf ook groen licht voor de eerste fase van de aanpassingswerken in het station Brussel-Zuid. Er mag ook worden begonnen met de bouw van een onderhoudswerkplaats voor de Chunneltreinen te Vorst.

Verder ging de raad akkoord met de uitbreiding van de TRW-terminal voor gecombineerd vervoer in Antwerpen-Schijnpoort en met de aanpassing van de vertakking Froyennes (van 60 naar 90 km/u.) op de lijn Doornik - Moeskroen met het oog op de elektrificatie van het baanvak Froyennes - Rijsel.

De raad stemde eveneens in met een participatie in Publifer, concessiehouder voor reclamevoering op het spoorwegdomein. Publifer zou voor een periode van dertig jaar een concessie krijgen. De NMBS zou jaarlijks kunnen rekenen op een "gewaARBorgde vergoeding" van 60 miljoen fr.. Met de huidige concessieregeling - die de NMBS geen frank kost - streek de NMBS in 1990 74 miljoen op. De goedgekeurde participatie in Publifer kost de spoorwegen dus niet alleen geld maar brengt ook nog minder op. Een op zijn minst eigenaardige operatie.

Spoorlijn Komen-Armentiers in de maak.

Uit welingelichte bron kon volksvertegenwoordiger Loones Jan uit Oostduinkerke vernemen dat plannen bestaan om de spoorlijn Komen (België) - Armentiers (Frankrijk) terug op dubbel spoor en geëlektrificeerd aan te leggen, daar waar het vroegere enkel spoor in het najaar van 1989 werd uitgedbroken. Dat vroegere spoor (11,9 km. op Belgisch grondgebied en enkele honderden meters op Frans grondgebied) werd enkel gebruikt voor treinen met maïsladingen, vertrekkende uit Duinkerke met bestemming Gent-Zeehaven.

Na heraanleg van die lijn zouden sommige vrachttreinen vanuit Duinkerke niet langer naar Rijsel sporen, maarwel naar Armentiers en vandaar naar Komen, Kortrijk, Gent, enz..

In een parlementaire vraag aan minister van Verkeerswezen Jean Luc Dehaene vraagt Jan Loones zich nu af hoe het verder moet met de uitbouw van het spoor Duinkerke - Adinkerke, waar een spoor voor handen is. Hij stelt daarbij dat de afstand via Adinkerke voor binnenlandse treinen veel korter is dan over Komen en/of Moeskroen. Tevens stelt hij de vraag of dit plan in het Star 21-plan is voorzien en wie hieromtrent de beslissing heeft genomen.

Nieuwe apparatuur voor het afleveren van sporkaartjes.

De NMBS krijgt van het sociaal-economische kernkabinet toestemming om de Prodataapparatuur voor het drukken van treinbiljetten aan de loketten te vervangen.

De spoorwegen kunnen met de firma Digital een overeenkomst sluiten voor de aankoop en de installatie van de apparatuur, de ontwikkeling van toepassingen, de opleiding en de assistentie. Er mag tevens een onderhoudscontract worden afgesloten. Over een periode van 48 maanden kost dit contract ruim 889 miljoen frank.

Frankrijk in miniatuur.

Op een zeer grote reliëfkaart van 5 ha. werden op schaal 1/30 2000 maquettes gebouwd die de culturele rijkdom van Frankrijk voorstellen.

140 historische monumenten, 20 typische dorpjes van de verschillende regio's van Frankrijk, bekende landschappen en taferelen uit het dagelijkse leven.

Dit alles werd omringd met 25.000 dwergplantjes of bonzaï's. Men kan er ook rivierboten bekijken die door sluizen varen, 45 treinen op 5 km. spoor in beweging zien en het onderzeese gedeelte van een boorplatform ontdekken.

Een tentoonstelling met als thema "De personages en koningen die Frankrijk gemaakt hebben" wordt in samenwerking met het Grévinmuseum georganiseerd.

Dit in mei geopende "Pays France Miniature" is zonder twijfel een van de meest originele attracties van de Parijse regio.

Info: France Miniature, Route de Mesnil 26, F - 78990

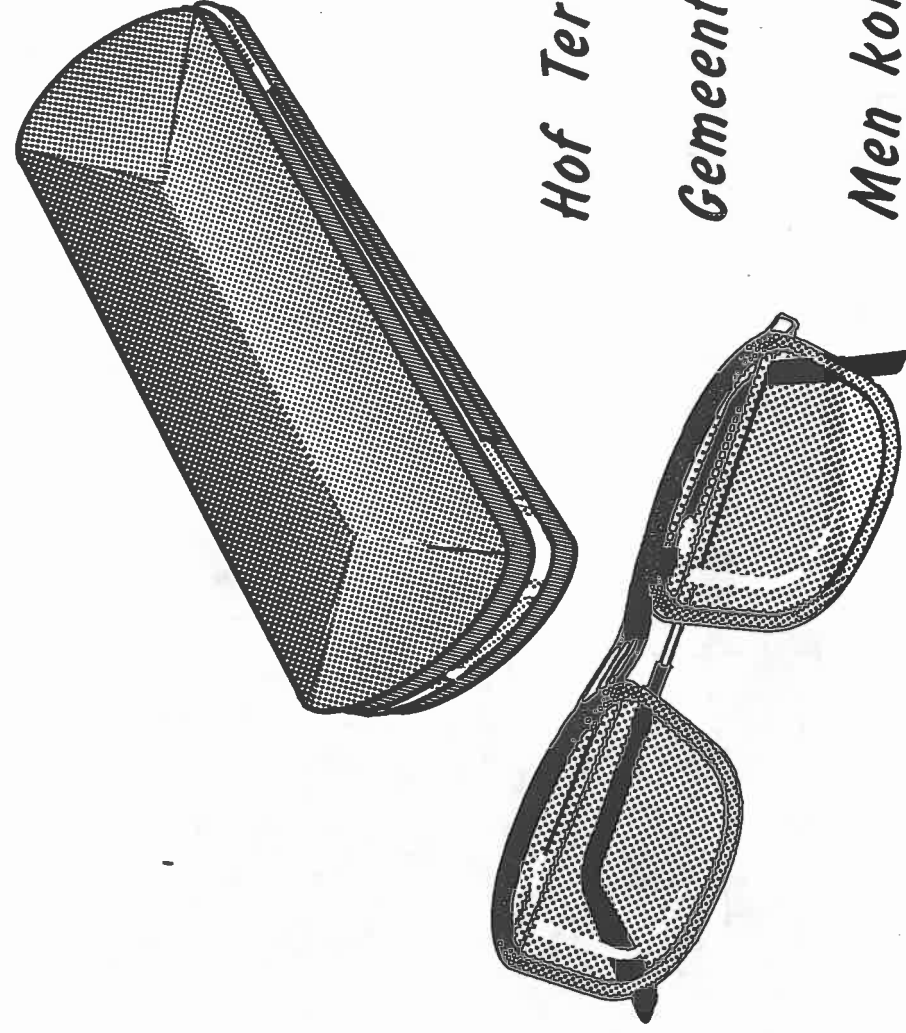
Elancourt - Tel: 00 - 33/1/30.51.51.51.

Goederen.

Er komen steeds meer goederen naar de Gentse haven. Ja, maar... er is een maar: de goederen komen er niet via de zeeschepen, maar wel via het spoor. In 1990 kwamen er via de trein maar liefst 19,1 miljoen ton goederen binnen in de Gentse haven. Vooral Sidmar zorgde ervoor dat de treinen bleven bollen. Daar hebben ze heel wat erts nodig !



optiek DE BACKER ERWIN



**brillen
ruime keuze
van monturen**

Hof Ter Mere 29 Gent 9000 tél: 22.79.37

Gemeenteplein 20 Melle 9230 tél: 52.15.55

Men komt aan huis op aanvraag!!

AGENDA

De vergaderingen van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club - Gent (A.M.S.A.C.) hebben plaats in het lokaal gelegen in het Sint-Pietersstation te Gent, spoor 1, iedere maandagavond om 20u..

Op de wettelijke feestdagen, zoals tweede Paasdag e.a., en tijdens de duur van de Gentse Feesten zijn de vergaderingen afgelast.

De werkavonden gaan voorlopig door de vrijdagavond. (om 20u.)

Leden die wensen deel te nemen aan de verdere opbouw van de clubbaan, in het clublokaal, dienen zich vooraf in verbinding te stellen, hetzij tijdens de gewone vergaderingen hetzij telefonisch, met de heren CLAEYS Guy - tel: 27.68.41 of COCQUYT Hans tel: 26.31.10 die de leiding op zich nemen voor de verdere opmaak van de baan wanneer zij eveneens die avonden vrij zijn.

Op onvoorziene data kunnen de maandagavond video- of diaprojekties plaats hebben, dit naar gelang de inbreng van de leden die voor de projektie instaan. De video- of diaprojekties waarvan sprake slaan enkel en alleen op miniatuur- of reële spoorwegen.

Dit voorwat de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club (A.M.S.A.C.) betreft.

TENTOONSTELLINGEN en RUILBEURZEN

- * 06.01.1992 Belangrijk bericht voor de AMSAC-leden !
Statutaire vergadering in het clublokaal om 20u.
Verkiezing van het bestuur - Trekking van de tombola, er zijn nog loten te verkrijgen.
- * 14.12.1991 en
15.12.1991 46ste Internationale veiling van oude speelgoedtreinen - Hotel SERWIR te Sint-Niklaas.
14.12.'91 te 15u.: spoor 0, I, II en varia
15.12.'91 te 10u.: spoor 00, HO en varia.
- * 26.01.1992 Modeltreinenbeurs in de Sporthal 't Veld te Zandhoven (Veldstraat) van 9u. tot 14u..
- * 01.12.1991 T.H.T. vzw (Trein Hobby Train)
08.03.1992 Internationale Ruilbeurzen in zaal STAR te
24.05.1992 Vilvoorde.
13.09.1992 Inlichtingen: tel. 02/252.03.19
29.11.1992
- * 08.12.1991 3de Boekenbeurs voor Spoorwegliteratuur
De boekenbeurs, ingericht door "Lierse Modelspoorwegen", zal doorgaan in de zaal 't Kranske Kerkstraat 1 Lier 2500 van 10u. tot 14u..
- * Mededeling vanwege de vereniging K.B.V.V.S. - A.R.B.A.C. maatschappelijke zetel: Brussel-Centraal Station Brussel 1000 40ste Internationaal Spoorwegsalon. Niettegenstaande verschillende pogingen is het Directie-Comité er nog niet in geslaagd het 40ste Internationaal Spoorwegsalon op te richten. Wij hopen dat dit probleem voor 1992 opgelost zal zijn.



MUSEUM VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN

Station Brussel-Noord. Tél.: 02/224.62.79.

Het Museum is open van maandag tot vrijdag, alsook de eerste zaterdag van elke maand van 9 uur tot 16 uur 30. Het Museum is gesloten op de overige zaterdagen en op zon- en feestdagen.

MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES

Gare de Bruxelles-Nord. Tél.: 02/224.62.79.

Le Musée est ouvert du lundi au vendredi, ainsi que chaque premier samedi du mois de 9 heures à 16 heures 30. Le Musée est fermé les autres samedis, les dimanches et les jours fériés.

NIEUWIGHEDEN-NOUVEAUTES

- VHS Video-Cassette *"In de tijd van de stoom"*, of de dagtaak van een stoommachinist en zijn stoker, duur: 20 min., NMBS, 1991, 599 F
 - Cassette-Vidéo VHS *"Au temps de la Vapeur"*, ou la journée d'un machiniste à vapeur et son chauffeur, durée: 20 min., SNCB, 1991, 599 F
 - Brochure: *Locomotives type 204*, J.L. Vanderhaegen, PFT, 1991, 650 F
 - Brochure: *Bruxelles-Paris, histoire d'un parcours*, PFT, 1991, 350 F
 - *Museumgids: Van Oostende tot Maaseik*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1991, 100 F
 - XIII *Période 1919-1926*, J. Vandenberghe, SNCB, 1991,
 6. *Nouvelle remise à locomotives de Schaarbeek-Formation*, Fac-Similé, 100 F
 7. *Rapport sur le service de la traction et du matériel pendant les années 1920-1924-1926*, Fac-Similé, 300 F
 - XIV *La Société Nationale des Chemins de Fer Belges, 1926-1939*, J. Vandenberghe, SNCB, 1991,
 1. *Historique et description des locomotives*, 700F
 2. *Organisation du travail des remises aux locomotives*, Fac-Similé, 200 F
 3. *Locomotives par type et par remises nécessaires pour assurer les services prévus au livret au cours des années 1926 à 1932*, Fac-Similé, 400 F
 4. *Locomotives par type et par remises nécessaires pour assurer les services prévus au livret au cours des années 1933 à 1940 (1-5)*, Fac-Similé, 400F
 5. *Organisation d'un atelier de wagons et d'une remise aux locomotives, Briquettes Belges*, Fac-Similé, 100 F
-

ROUWCENTRUM

HUGO DHOOGHE -

ANNE DE MEY

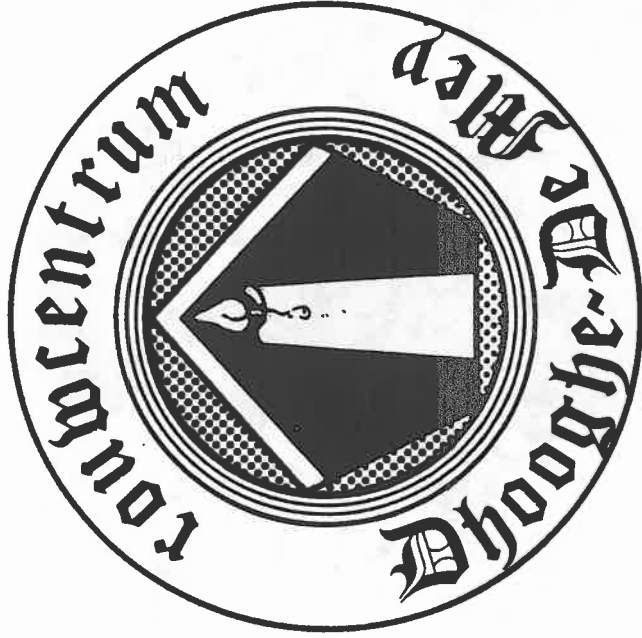
Begravenissen - Crematies -

Funerarium

Schriekstraat 6 Kalken 9270

Tel. 091/67.56.35

- Laarne



Openingsuren funerarium 14 - 19 uur

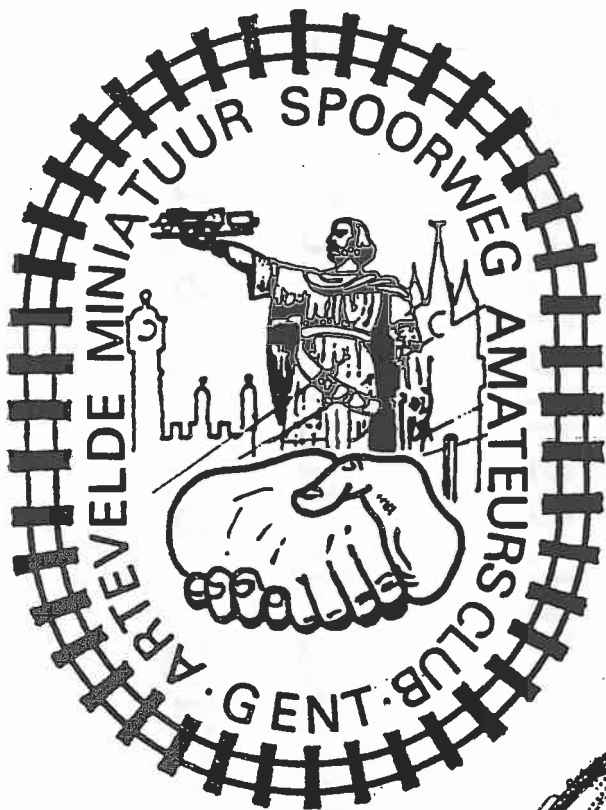
Zondags op afspraak

AMSAC

ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG

AMATEURS CLUB

GENT



**AMSAC te
Gent biedt U
toegang tot
een leerrijke
hobby!**

