

Gorker Rijk

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

Postkantoor: Ledeberg 1



AMSAC nr. 26

7 september 1992

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'hoolaeghe André
Peter Benoitlaan 253 Gentbrugge 9050 (31.93.72)
- Ondervoorzitter: - CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat 16 Drongen 9031 (27.68.41)
- Sekretaris: - COCQUYT Hans
Bieldekenstraat 5 Drongen 9031 (26.31.10 - 36.24.33)
- Penningmeester: - VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat 35 Gent 9000 (22.75.66)
- Commissaris: - DENEEF Robert
Latemstraat 20 De Pinte 9840 (82.64.43)
- Commissaris: - BONTINCK Patrick
Destelbergenstraat 40 St.-Amandsberg 9040 (28.60.27)
- Techn. Raadgever:- MANNAERT Luc
Tuinwijk 24 Dendermonde 9200

LIDMAATSCHAP: Het lidmaatschap kan verkregen worden tegen betaling van 400fr. 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.

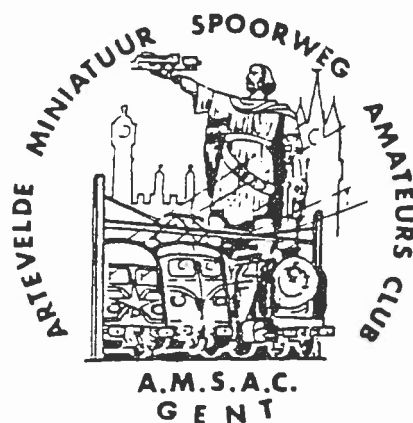
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkavonden gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding op zich nemen.

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

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via onze Bankrekeningnummer van de ASLK: 001 - 0899284 - 73 t.n.v. de F.V. AMSAC Gent.

Niets uit dit clubblad mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. 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.
AMSAC ROUWT - De Heer Raoul MANNAERT	1
Mevrouw Hilde EECKHOUT	2
De Heer Robert DE PAEPE	2
Model + Spoorwegen = Modelspoorwegen	3
Resultaten van het FEBELRAIL-referendum	6
Bedanking vanwege Mevrouw Raoul MANNAERT - Annie VERBUSTEL tegenover de club	12
Van twee naar drie	13
Mijlpalen van de hoge snelheid	14
De Lufthansa Airport Express	16
Belasting over de toegevoegde waarde	18
België zien vanuit de trein	19
Agenda - Tentoonstellingen en Ruilbeurzen	20



AMSAC ROUWT

Op 21 augustus 1992 overleed ons aller vriend en bestuurslid

DE HEER

Raoul MANNAERT

op 63 jarige leeftijd. Raoul was in dienst geweest bij de Regie der Posterijen van 5.8.1946 tot 1.3.1989 en verwierf er de graad van Adjunkt Postontvanger. Sedert 1976 was hij lid en technisch raadgever bij de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te Gent.

We wisten dat zijn gezondheidstoestand niet meer zo goed was....en toch is het zeer snel gegaan. Op 17 augustus was hij nog aanwezig in het clublokaal, niettegenstaande zijn ziekelijke toestand.

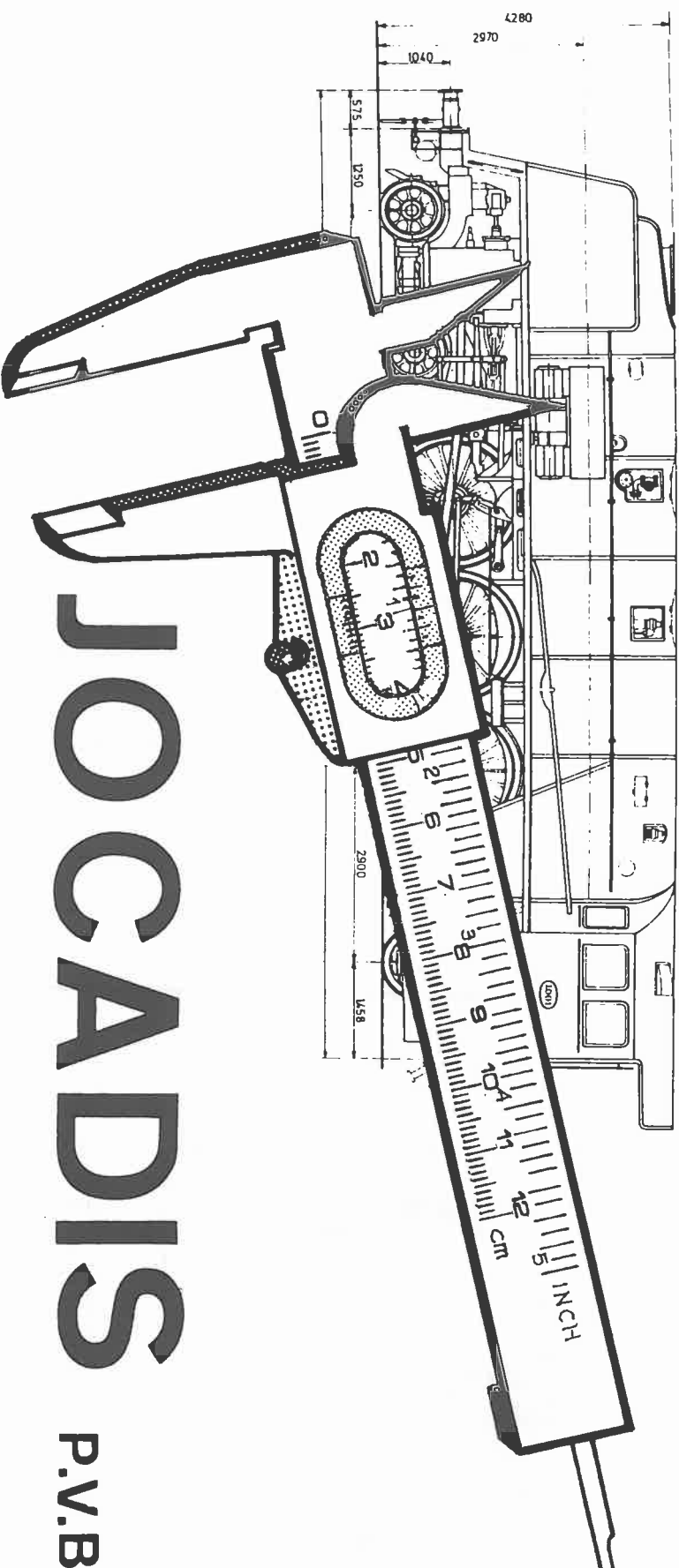
Raoul was zeer actief in onze club; niets was hem te veel om onze leden bij te staan en te helpen. Zijn rotsvaste overtuiging en zijn klaar voorbeeld waren voor ons een wijze richtlijn om onze club in goede banen te leiden. Zijn heengaan zal in onze vereniging zeer diep worden aanvoeld. Zijn nagedachtenis zal immer in onze harten blijven voortleven, alsook zijn sappige "Derremondse" uitdrukkingen blijven ons steeds in het geheugen.

Aan zijn echtgenote, Mevrouw MANNAERT, die hem met een oneindige zorg en liefde maandenlang heeft verpleegd, zijn kinderen en familie bieden we onze blijken aan van innige deelneming.

Aan U vriend en bestuurslid Raoul, zeggen we: dank voor alles wat U voor ons hebt verwezenlijkt samen met Uw neef Luc MANNAERT, en nog wilde verwezenlijken. We beloven U onze vereniging verder in goede banen te leiden.

Namens het bestuur en leden van AMSAC,
De voorzitter,

D'hoollaeghe
D'hoollaeghe André



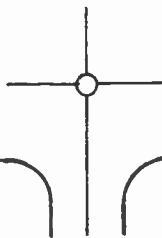
JOCADIS P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

de specialist in nauwkeurighheids modellen

BRUSSELSSTRAAT 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 vernamen het plots overlijden van
Mevrouw

Hilde EECKHOUT

echtgenote van de Heer Roland VLEURINCK

Onderwijzeres aan het Medisch Pedagogisch Instituut
van het Gemeenschapsonderwijs Voskenslaan te Gent

Het bestuur en leden van de Artevelde Miniatuur
Spoorweg Amateurs Club, diep getroffen door het
plotse overlijden van Mevrouw Hilde EECKHOUT,
bieden de Heer Roland VLEURINCK lid van AMSAC,
de betuiging van hun innige deelneming aan.

Het Bestuur en Leden van AMSAC



De Heer

Robert DE PAEPE

Treinbestuurder bij de N.M.B.S.
geb. te Gent 25 maart 1951
overl. te Gent 21 oogst 1992

Vele jaren trouwe medewerker
bij de NMBS, geacht door zijn
oversten en collega's om zijn
stipte plichtsvervulling en zijn
gemoedelijke en bescheiden om-
gang met iedereen.

Ofschoon Robert van zijn colle-
ga's is weggegaan, blijft hij
in hun hart een ruime plaats
bekleden en zal hij steeds in
hun herinnering voortleven als
een edel en hoogstaande vriend.

De treinbestuurders van de
Dieselwerkplaats te Merelbeke
verliezen in hem een dierbare,
trouwe vriend.

MODEL + SPOORWEGEN = MODELSPOORWEGEN

Er mag worden gesteld dat modelspoorbouw hét hobby is met de meeste facetten en de grootste veelzijdigheid.

We beginnen immers allen met plannen tekenen (zowel sporen- als bedradingsplannen), dan volgt timmerwerk, spooropbouw, bedrading, signalisatie, landschapsopbouw. Dit laatste komt zowel neer op driedimensionale vormgeving als op schilderkunst - want naast verftubes en -potjes gebruiken wij ook een uitgebreid schilderspalet van strooisel, steenslag, schuim etc. van alle kleuren en schakeringen.

Daarnaast beoefenen de meesten onder ons nog een nevenhangend hobby dat ook rechtstreeks met het spoorbedrijf te maken heeft, zoals fotografie, film of video, boeken, tekenen, schilderen, statische modelbouw, enz...

Zoals U ziet, een meer dan uitgebreid gamma van mogelijke benaderingen, zowel in de eigenlijke opbouw als in de nevenactiviteiten.

Wij willen echter terugkomen op het veelomvattend begrip "modelbouw", of meer gespecificeerd : MODELSPOORWEGEN, waarbij zal blijken dat het in wezen gaat om twee totaal verschillende, doch weliswaar gekoppelde hobby's.

Beide woorden samen (model/spoorwegen) betekenen - althans voor de insiders - een fascinerende, veelzijdige, en ook veeleisende vrijetijdsactiviteit. (*lees : obsessie*)

Toch is het de moeite waard ons een ogenblik te bezinnen over de samenstelling van het woord , om, aan de hand daarvan, dieper in te gaan op de wijze waarop ons hobby nog beter en vollediger kan worden benaderd of uitgeoefend.

Een onhebbelijke vraag die onophoudelijk op ons wordt afgevuurd is : "Wanneer gaat het af zijn? En wat daarna?". Deze vraag legt duidelijk de gangbare opvatting bloot dat het bouwen en afwerken van een treinbaan hét doel op zich is, waarmee het ultieme zou zijn bereikt, men de armen kruist, en vol zelfvoldaanheid zucht : "Oef! Dit was het dan..."

Niets is minder waar! Deze fase is pas de eerste helft van het hobby, namelijk enkel en alleen het vervaardigen van het "model".

Weliswaar mag worden aangenomen dat de meer ambitieuze hobbyist na de zogezegde "voltooing" van zijn baan zich verder zal wijden aan bijkomende verfijning, extra

detaillering en mogelijks kleine wijzigingen en verbeteringen om aldus de waarde van het eindproduct te verhogen of op peil te houden. Toch is zelfs DIT nog niet het einddoel! Integendeel! In deze fase zijn wel alle ingrediënten voor het feest samengebracht en geordend, doch het feest begint pas nu!

Voor een aantal (helaas nog niet genoeg) onder ons betekent "modelspoorwegen" heel wat meer dan de opbouw van het "model" alleen. Voor dezen is de constructie en beëindiging van de spoorbaan slechts de drempel om over te stappen van het aspect "model" naar het aspect "spoorwegen".

Dit betekent geenszins dat de bouwfase van minder belang zou zijn! Onze eigen praktijk bewijst ons immers ten overvloede dat het zien groeien van de baan, het constructieve element ervan, samen met het creatieve element, van het allergrrootste belang zijn, en een niet te miskennen gevoel van vervulling en tevredenheid over de bereikte creatie met zich meebrengen.

Waar het eigenlijk om gaat is de mogelijke stap VOORBIJ het "model", waarbij men terecht komt in het begrip "spoorwegen", met andere woorden, in het echte BEDRIJF. Dit zou (althans voor velen onder ons) het ultieme doel moeten zijn. Geef toe, wij trachten toch ALLEN het grootbedrijf op een of andere wijze na te bootsen? Hierbij spreken wij dan uiteraard niet van de eindeloos rondjesrijdende speelgoedtrein, maar van het grootBEDRIJF, d.w.z. een organisatie met een specifiek doel, een specifieke taak en met specifieke, doelgerichte middelen, en alles volgens welbepaalde regels of werkwijzen, gefundeerd op een louter economische vraag naar transport van goederen en/of personen naar welbepaalde bestemmingen, volgens duidelijk gegroeide afspraken en procedures. En aldus belanden wij, na de modelfase, in de "operationele" fase, waarbij het moeizaam opgebouwde bedrijf dan ook werkelijk tot leven komt en kan worden geëxploiteerd - in de mate van het mogelijke - volgens de regels van het prototype.

De opbouw van het model en de uitbating van het bedrijf op realistische wijze zijn beide dé noodzakelijke combinatie voor het realiseren van het volledige potentieel dat ons hobby te bieden heeft. Modelopbouw leidt tot en ondersteunt aldus het spoorbedrijf.

Is het niet een beetje zinloos prachtig gedetailleerde modellen te kopen, zoals bvb. kolen- of graanladers, en deze volslagen doelloos te laten rondrijden, van nergens, naar nergens, zonder ooit een bestemming te bereiken, zoals een fabriek, een haven, een mijn, graansilo's... Het rollend materieel komt zelfs mooier uit en is daarenboven nog realistischer en vooral zinvoller wanneer dit kan worden aanschouwd in een "natuurlijke" en bijpassende omgeving.

Hoeveel interessanter en boeiender moet het niet zijn een spoorbaan te bedienen waar bvb. Jan de seinen en de wissels van het station bedient (de seinpost dus), Piet de baas is van het rangeerstation en de locdepot en aldus de treinen en locs

ontvangt, vormt en klaar zet voor de volgende opdracht, Karel de man is die op de hoofdlijn rijdt, en Frank ondertussen de lokale industrietjes of haven aandoet voor het oppikken en afzetten van wagons welke daarna een nieuwe bestemming krijgen via rangeerder Piet en zo opnieuw naar de hoofdlijn, opnieuw in de handen van Karel. DIT is de spoorwegen in het echt : teamwork, interactie, een welgeplande en geordende werking. Een volstrekt ongelimiteerd potentieel voor de eigen spoorbaan, doch nog meer voor de clubbaan.

Om een dergelijk bedrijf mogelijk te maken zal uiteraard extra studie en planning reeds moeten worden geïnvesteerd in de plan- en modelopbouwfase. Doch deze werkwijze biedt een dubbele voldoening : het plannen en opbouwen geschiedt gericht en heeft een concreet doel; dit in tegenstelling met de lukrake spoorleggersbaan, en na de bouwfase biedt de modelbaan de mogelijkheid tot een echt bedrijf. Dit zal het plezier en de voldoening in het hobby verdubbelen, en daarenboven de leek en de toevallige bezoeker ervan overtuigen dat het heel wat meer te bieden heeft dan het eindeloze rondjesrijden waarmee men maar al te vaak wordt geconfronteerd.

Wij zijn echter geenszins fanatiekers, en realizeren ons tenvolle dat niet iedereen zijn heil vindt in rangeren, eerbiedigen van bedrijfsregels, rijschema's en tijdstabellen. Dit vergt immers een dubbele inzet voor wie het interesseert, maar schenkt dan ook een dubbele voldoening.

Ook wij kunnen terdege genieten van het loutere zicht van een fraai treinstel dat zich voortbeweegt in een mooi opgebouwde, aangepaste omgeving. Zo iets is een ware ontspanning en een streling voor het oog. Wij begrijpen dan ook ten volle dat voor een aantal onder ons deze benadering van het hobby ruimschoots volstaat.

Wij moeten echter goede pluralisten zijn en elkaars visies en wijze van beoefenen van het hobby respecteren.

Wel moeten wij ons ervan bewust worden en vooral de buitenstaanders of potentiële nieuwkomers ervan overtuigen dat modelspoorwegen nog meer kunnen bieden dan hetgeen meestal wordt getoond.

De uitdaging en de voldoening die ons overvloedig worden aangeboden in het modelspoorhobby zijn NOG eindelozer indien men rekening houdt met BEIDE helften van het begrip :

"MODEL...SPOORWEGEN"

Vandevoorde Erich

Resultaten van het FEBELRAIL-referendum.

264 antwoorden op het referendum werden ingestuurd. Deze 264 zijn te verdelen in 104 nederlandstalige en 160 franstalige. De resultaten werden achter de vragen vermeld, waarbij opgemerkt dient te worden dat het eerste cijfer het totaal is, het tweede het resultaat in Vlaanderen en het derde het resultaat is in Walonië.

1. <u>Heeft u een verzameling van:</u>		tot.	Vl.	Wa.
a) vitrinemodellen	ja	53	48	5
b) rijdende modellen	ja	173	93	80
c) beide	ja	93	46	47

Een duidelijk antwoord en bijgevolg een duidelijke scheiding in de wensen van de modeltreinliefhebber. Zijn voorkeur gaat uit naar rijdende modellen. Men kan hier reeds uit afleiden dat goede rij-eigenschappen voor de modelliefhebber belangrijk zijn.

2. <u>Uw baan:</u>				
a) u heeft er een	ja	88	45	43
b) u bouwt er een	ja	91	39	52
c) u voorziet er een	ja	78	29	49

Een bijna evenredige verdeling over de drie mogelijkheden van deze vraag. De som van 2a en 2b is evengroot als de bezitters van rijdende modellen. Het bevestigt dus in feite de resultaten bekomen in vraag 1.

3. <u>In welke schalen bent u geïnteresseerd:</u>						
I	O	O	S	OO	HO	TT
1/32	1/43,5	1/45	1/64	1/76	1/87	1/120
11-6-5	2-2-0	0-0-0	0-0-0	2-1-1	217-93-124	3-1-2
N	Z					
1/160	1/220					
13-5-8	4-0-4					
Een andere, welke:	IIm	1-0-1				
	G	1-0-1				

Hier komt duidelijk één winnaar naar voor, HO. Een interesse bestaat ook voor de schalen N en 1. Z daarentegen scoort zeer laag.

4. <u>Gaat uw (model) interesse naar:</u>			
a) normaal spoor	1435mm	210	93 117
b) meterspoor	1000mm	52	27 25
c) smalspoor	950mm	5	4 1
	900mm	6	4 2
	750mm	9	5 4
	600mm	11	4 7
d) een andere, welke:		0	0 0

Hier is ook een duidelijke aftekening. Het normaal spoor komt als grote winnaar uit de bus, gevolgd door meterspoor. Het zou kunnen betekenen dat het tramgebeuren als onderwerp zowel onafhankelijk als complementair wordt beleefd.

5. Van welk(e) land(en) zijn uw modellen (vermeld voor bepaalde landen indien nodig de desbetreffende maatschappij(en) of regio. vb: Zwitserland - BLS, Frankrijk - Sud Est enz.....)

Alle Europese landen zijn in trek bij de Belgische treinliefhebber. De verdeling hiervan vinden we terug in vraag 6

6. Indien u buitenlandse modellen verzamelt, koopt u dan ook Belgische modellen ?

Zo ja, geef een verdeling:

DB	110	53	57
NMBS	183	86	97
SNCF	63	33	30
NS	28	21	7
DR	17	17	0
CFF	47	24	23
FS	18	12	6
ÖBB	15	8	7
CFL	12	2	10

Een aangename verrassing ! Het Belgisch treingebeuren scoort zeer hoog. Uit de antwoorden kan men reeds afleiden dat een potentiële markt voor Belgische modellen bestaat.

7. Bent u lid van een club ? ja 188 63 125

80% is lid van een club. Op zich een zeer groot percentage, en in feite een te groot percentage. De reden hiervan vinden we terug in vraag 9.

8. Kent u FEBELRAIL ? ja 195 92 103

Een nog groter percentage kent deze organisatie. Eén hart onder de riem voor de beleidsmensen van deze federatie.

9. Deze vragenlijst heb ik bekomen langs:

a) mijn club	155	32	120
b) mijn detailhandelaar	13	4	9
c) andere	78	61	117

Hier komt de eerste zeer negatieve verrassing. Slechts 4% heeft zijn referendum bekomen van de detailhandelaar. Dit bewijst ten overvloede de desinteresse van de detailhandelaar ten overvloede. Een deel van de potentiële klanten werd niet bereikt, namelijk de "clublozen". De houding van de kleinhandelaars is betreurenswaardig, maar weerspiegelt de werkelijkheid. De handelaars genieten geen te beste reputatie bij de modelliefhebber, vooral omwille van hun gebrekkige artikelkennis.

Belgisch materieel.

U droomt van Belgische modellen, maar welke ?

10. Vooreerst vergeet niet dat een Europese norm de spoorweggeschiedenis in tijdperken verdeelt. De uitvoering van uw modellen veranderen met deze tijdperken. Om hierop te kunnen inspelen, gelieve uw voorkeur aan te kruisen.

1a	1835-1853	17	7	10	4a	1971-1981	154	69	85
1b	1853-1870	14	6	8	4b	1981-heden	168	74	94
1c	1870-1898	13	6	7					
1d	1898-1914	21	9	12					
1e	1914-1926	33	12	21					
2a	1926-1931	50	19	31					
2b	1931-1940	74	30	44					
2c	1940-1946	83	34	49					
3a	1946-1956	119	40	79					
3b	1956-1964	141	53	88					
3c	1964-1971	147	63	84					

Hoe verder men zich van de oorsprong van de spoorwegen begeeft, hoe kleiner de interesse. Gezien de verschillende uitvoeringen die een Belgisch model in de loop van de tijdperken heeft gehad, zijn een aantal modellen rendabel.

11. In België hebben privémaatschappijen bestaan. Indien het materieel van één van deze maatschappijen u interesseert, vermeld deze dan.

De antwoorden op deze vraag zijn irrelevant, gezien de grote verscheidenheid aan antwoorden en de kleine aantallen per privémaatschappij, die ons toegezonden werden.

12. Het traktiematerieel.

a) Stoomlokomotieven

Type 1	214	96	118
12	206	137	69
29	195	85	110
10	173	72	101
7	50	18	32
53	46	16	30
36	33	15	18
81	25	12	13
16	22	9	13
31	21	12	9
5	20	6	14
26	17	8	9
64	14	9	5
48	12	0	12
22	10	0	10
41	9	1	8
38	8	0	8
94	6	0	6
40	4	2	2
9	4	0	4
15	4	0	4
24	4	0	4
98	3	3	0
60	3	0	3
8	3	0	3
90	3	0	3
62	3	0	3
96	3	0	3
51	2	2	0
18	2	0	2
77	2	0	2
17	2	0	2
25	1	1	0
93	1	0	1
71	1	0	1
88	1	0	1
99	1	0	1
34EB	1	0	1

b) Diesellokomotieven

Serie 51	280	172	108
55	267	123	144
60	55	16	39
52	12	18	24
54	33	14	19
53	29	18	11
84	24	17	7
65-64	23	15	8
73	18	0	18
66	17	15	2
59	17	1	16
91	17	4	13
62	16	2	14
71	9	0	9
83	8	0	8
50	7	0	7
80	6	0	6
72	4	0	4
81	3	0	3
61	2	0	2
75	2	0	2
90	2	0	2
74	1	0	1
82	1	0	1

EB = Etat Belge

c) Electrische lokomotieven

Serie 20	363	185	178
26	148	48	100
28	82	44	38
22	64	41	23

Electrische lokomotieven (vervolg)

Serie 27	48	21	27
16	41	12	29
21	37	18	19
29	26	0	26
11	24	10	14
18	22	7	15
23	18	7	11
25.5	16	15	1
25	15	12	3
12	15	11	4
15	14	3	11
36 CFL	5	0	5

Bij de stoomlokomotieven vinden we vier types terug met grote voorsprong, namelijk de types 1, 12, 29 en 10. De eerste drie zijn nog steeds rijvaardig terwijl de vierde zeer karakteristiek is omwille van zijn voorbouw. Bepaalde types, 81, 64, 25, 26 kunnen gerealiseerd worden op basis van Duitse lokomotieven of werden dat reeds in het verleden. Indien ze reeds leverbaar geweest zijn, zou een, eventueel aangepaste versie, opnieuw in de kataloog moeten opgenomen worden.

Bij de diesellokomotieven springen de reeksen 51 en 55 in het oog. Sommige modellen zouden ook hier opnieuw op de markt kunnen gebracht worden.

Bij de electrische lokomotieven zijn vooral de reeksen 20, 26 en 28 gevraagd. Voor andere gevraagde reeksen is een face-lift noodzakelijk, of dienen ze in beide stroomsystemen leverbaar te zijn. In het algemeen kan men stellen dat de modellen een welbepaald niveau dienen te behalen, wil men er sukses mee boeken. Een minimum is dat de algemene afmetingen juist zijn, het model over goede rijeigenschappen beschikt, het standaard leverbaar is zowel in gelijkstroom als in wisselstroom, en een minimum aantal details aanwezig zijn.

13. Het getrokken materieel.

a) Reizigersmaterieel

Type K1	235	88	147
K2	183	55	128
K3	168	52	116
M1	130	59	71
M5	114	54	60
M4 ADx	88	59	29
L	87	35	28
I6D	73	50	23
GCI	64	34	30
I5	39	9	30
I10	38	22	16
M2	32	10	22
I4	26	17	9
I3	19	16	3
MU	18	8	10
I2	17	13	4
M3	15	9	6
T2	15	5	10
I1	14	6	8
WR	13	3	10
WL	13	3	10
PBA	8	2	6
N	5	2	3
UIC(D)	3	0	3
RIC(D)	3	0	3
R	2	2	0

18. <u>Uw voorkeurmodellen, zou u deze aankopen onder de vorm van</u>			
a) Kit	97	31	66
b) Artisanale modellen van hoge kwaliteit	56	18	38
c) Modellen van grote series	190	79	110

Deze vraag heeft aanleiding gegeven tot heel wat commentaar bij de ondervraagden. De treinliefhebber heeft een duidelijke voorkeur voor modellen van grote series. Kits en modellen van artisanale oorsprong en hoge kwaliteit vallen duidelijk minder in de smaak. De kits vindt hij gewoonlijk te moeilijk en te duur. Bij de artisanale modellen is volgens een deel van het publiek enkel de prijs hoog en stelt men vraagtekens bij de geleverde kwaliteit. De Belgische treinliefhebber wenst een rijklaar model van degelijke kwaliteit en aan betaalbare prijs. Hij is wel bereid om eventuele meegeleverde detailonderdelen zelf te plaatsen.

19. <u>Wenst u Belgische decorelementen in kitvorm te kopen ?</u>			
ja	141	63	78

Decorelementen zijn een noodzakelijke uitbreiding van het treingebeuren. Specifieke stations, huizen, enz.....zijn niet gevraagd of ten minste niet in grote getale. De voorkeur gaat niet uit naar een specifiek station. Voor de fabrikant ware het aangewezen om een station te kiezen dat modulair zou kunnen opgebouwd worden, zodat door het bijvoegen van bepaalde delen meerdere stations kunnen gebouwd worden.

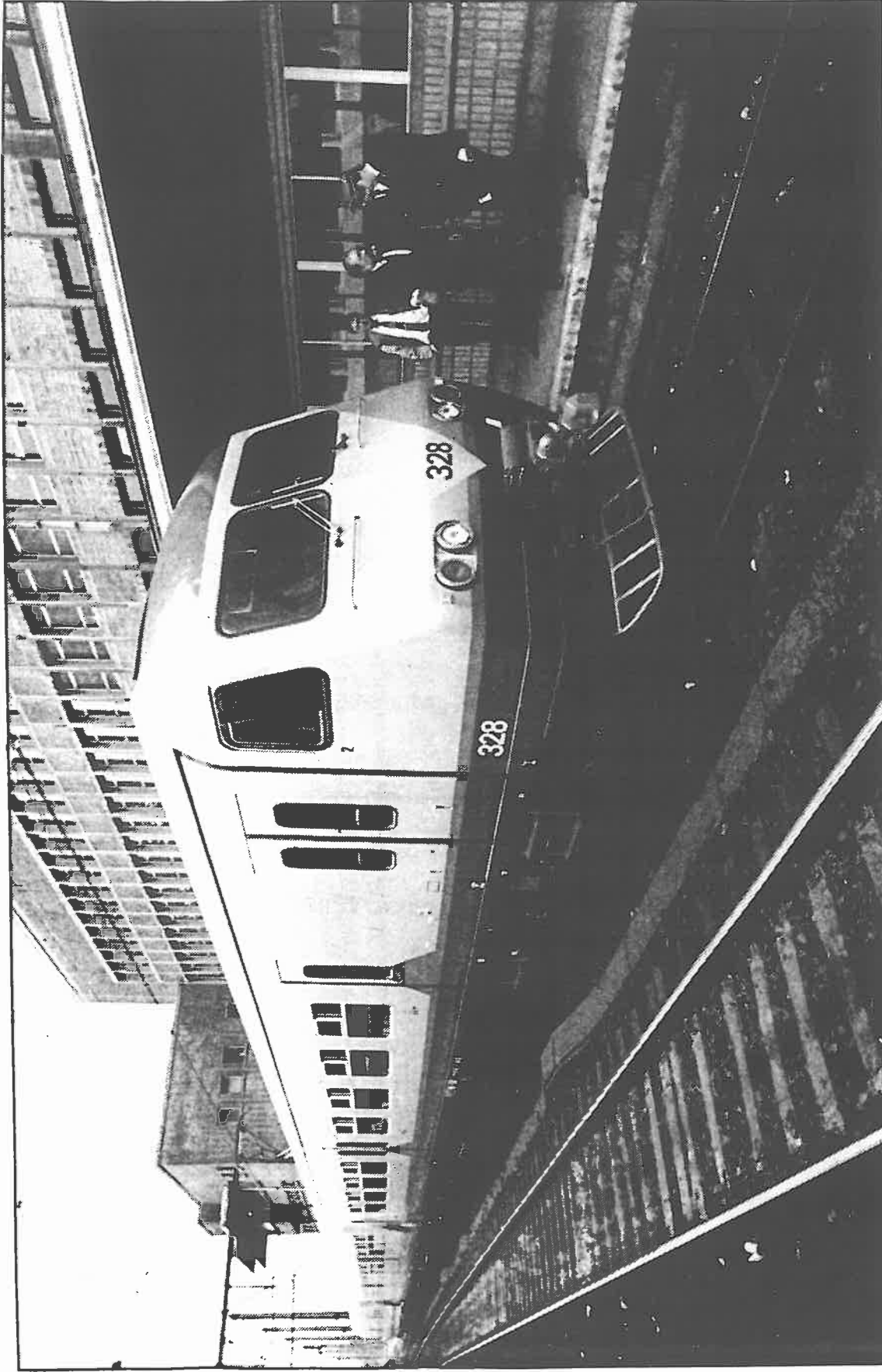
Overgenomen uit de bijlage van FEBELRAIL AGENDA nr. 47

BEDANKING

Mevrouw Raoul MANNAERT - Annie VERBUSTEL,
 Mejuffer Gilberte MANNAERT,
 De Heer en Mevrouw Guy MANNAERT - BRAET
 en dochtertje Sam,
 De Heer Luc MANNAERT,

danken het bestuur en leden van A.M.S.A.C. met ontroering voor hun innig rouwbeklag, bij het verscheiden van haar geliefde echtgenoot, vader en oom, de Heer

Raoul MANNAERT



Van twee naar drie

De 140 tweedelige motorstellen van het type break, die de NMBS in dienst heeft, krijgen een derde tussenrijtuig. Voor de NMBS bleek dit de meest rendabele oplossing omdat de aankoop van 62 motorstellen hierdoor overbodig wordt. De nieuwe rijtuigen krijgen individuele zetels en zijn volledig voorbereiden voor niet-rokers. Samen met het derde rijtuig krijgen de breaks ook een nieuwe schildering. De eerste stellen worden ingezet op de intercity „L“-verbinding Brussel-Namen-Luxemburg. (Foto Eric Peustjens)

Mijlpalen van de hoge snelheid

Het begon in oktober 1964 in Japan

- 1955 - 28 maart: een Franse elektrische trein vestigt in de Landes een record: 331 km/u. De zesassige lokomotief CC 7107 trok drie rijtuigen. Op 29 maart doet lokomotief BB 9004 die prestatie over.
- 1964 - 1 oktober: Japan stapt in het snelspoortijdperk. De treinstellen rijden met een top van 210 km/u.
- 1973 - Duitsland begint met de werken voor de hogesnelheidslijn (HSL) Hannover - Würzburg.
- 1975 - Start van de aanleg van de ligne à grande vitesse Paris - Lyon.
- 1976 - Begin van de werken voor de HSL Mannheim - Stuttgart.
- 1981 - 26 februari: het aangepaste TGV-stel 16 verbetert het wereldrecord van 1955: 380 km/u.
* 22 september: zuidelijk deel (Saint-Florentin-Sathonay) van de hogesnelheidslijn Paris - Lyon in dienst. Top: 260 km/u.
- 1983 - mei: maximumsnelheid op HSL Paris - Lyon wordt 270 km/u.
* 22 september: HSL Paris - Lyon volledig in dienst. Totale lengte TGV-infrastructuur: 417 km.
- 1984 - 25 mei: 'Parijs' verklaart de TGV Atlantique tot een werk van openbaar nut.
- 1985 - maart: top op Japanse Tohokulijn wordt 240 km/u.
* november: het prototype van de Duitse ICE haalt 345 km/u.
- 1987 - 9 oktober: de Franse regering beslist tot de aanleg van de TGV-Noord, de Interconnexion (de onderlinge verbinding van de TGV-lijnen Atlantique, Zuidoost en Noord) en de verlenging van de zuidoostelijke TGV-lijn tot Valence.
* 5 oktober: eerste spadesteek voor HSL Madrid - Sevilla.
* 26 oktober: de verkeersministers van België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland besluiten tot de aanleg van een Europees hogesnelheidsnet.
- 1988 - 1 mei: Duitse ICE haalt 406,9 km/u. en pakt het wereldrecord van de TGV (380 km/u. in 1981) af.
- 1989 - maart: TGV Zuidoost vervoert honderd miljoenste klant.
* 24 september: TGV Atlantique, de tweede generatie hogesnelheidstreinen van de Franse spoorwegen, gaat uit de startblokken. De 176 km lange HSL tussen Fontenay-aux-Roses in de Parijse agglomeratie en Connerré komt in dienst. De topsnelheid 300 km/u. Le Mans, Angers, Nantes, Rennes, Brest liggen nu een stuk dichterbij Parijs.
* 1 oktober: SNCF begint met de aanleg van de 333 km lange noordelijke hogesnelheidslijn. In Rijsel splitst de TGV-Noord in een tak naar België en een naar de Kanaaltunnel.
* 5 december 11u.47': Fransen pakken het wereldrecord terug. Het aangepaste Atlantique-stel 325 haalt 482,4 km/u.
- 1990 - Vrijdag 18 mei 10u.06': 'Rame 325' stelt het wereldrecord nog scherper: 515,3 km/u.
* 1 juni: 87 km lange zuidwestelijke tak (Courtalain-Saint-Pierre-des-Corps) en de 17 km lange ring ten oosten van Tours

(tot Joué-lès-Tours) van Y-vormige Atlantische HSL in dienst.
 * 1 oktober: start TGV-dienst Paris Montparnasse - Bordeaux.
 Op de hogesnelheidslijn wordt 300 km/u. gereden, op de bestaande lijn 220 km/u. Tijdwinst is ruim een uur.

- 1991 - De Japanse spoorwegen nemen de vierde generatie hogesnelheidstreinen in dienst. Topsnelheid 270 km/u.
 * 2 juni: Duitsland neemt HS-lijnen Hannover - Würzburg (327 km) en Mannheim - Stuttgart (99 km) in gebruik. De ICE (InterCity Express) rijdt een top van 250/280 km/u.
- 1992 - Sinds 1 oktober 1964 spoorden al meer dan drie miljard reizigers met de Japanse Shinkansen.
 * 20 april: HSL Madrid - Sevilla (471 km) in dienst.
- 1993 - Met ingang van de zomerdienstregeling starten de TGV-diensten Paris - Lille, Paris - Duinkerke/Calais.
 * In de late herfst starten de HST-diensten Paris - Londen en Brussel - Londen. Aanvankelijk was gemikt op 15 juni.
- 1994 - 1 juni: 102 km lange Interconnexion met de TGV-stations Luchthaven Roissy - Charlesde Gaulle en EuroDisney in dienst.
 * Indienstneming van de verlenging van HSL Zuidoost met 121 km tot Valence.
- 1996 - Indienstneming van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en het Vlaams-Brabantse Lembeek. Start van de HST-dienst Paris - Brussel - Keulen/Amsterdam.
- 1997 - Opening van de 260 km lange HSL (top 250 km/u.) tussen Hannover en Berlijn.
- 1998 - Volgens de planning zou tussen Brussel en Amsterdam en Brussel en Keulen de toegezegde infrastructuur voor de HST gereed moeten zijn....



Een TGV Atlantique van de SNCF vestigde op 18.5.1990 het wereldsnelheidsrecord op rails: 515,3 km/h.

DE LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS

 "10 JAAR VLIEGEN OP SPOREN"

Lange tijd waren de LUFTHANSA en de DB elkaars concurrenten op dezelfde markt.

Beide maatschappijen brachten hun voordelen naar voor, ook al had ieder zijn nadelen.

Een tiental jaar terug was LUFTHANSA toe aan de verjonging van zijn binnenlandse vloot. Eveneens wou men het binnenlands luchtverkeer ontlasten.

Zo kwamen gesprekken tot stand met de DB.

Door een akkoord kon LUFTHANSA de aankoop van dure vliegtuigen vermijden.

Hierbij enkele data in de 10-jarige geschiedenis van de LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS.

-Op 27 maart 1982 werd de eerste lijn ingereden tussen DUSSELDORF HBF - KOLN - BONN - FRANKFURT Luchthaven met een treinstel van het type ET 403. Dagelijks werden 4 ritten in elke richting ingelast met een capaciteit van 125 zitplaatsen per trein.

-Op 27 maart 1983 werd de verbinding verlengd tot DUSSELDORF Luchthaven.

-In de zomer van 1988 werd de capaciteit opgevoerd tot 140 zitplaatsen per trein

-Op 27 mei 1990 werd de tweede lijn geopend tussen STUTTGART HBF en FRANKFURT luchthaven. Op deze lijn werden de loks van het type BR111 ingezet, dit twee maal daags in beide richtingen. Duurtijd van de rit 120 minuten.

-Vanaf 2 juni 1991 werd de reistijd verkort tot 90 minuten door gebruik te maken van de loks type BR103 en de reisweg via het hogesnelheidstrajekt tussen STUTTGART en HOCKENHEIM te gebruiken.

Voor de toekomst zijn reeds studies gemaakt om het net verder uit te breiden.

De reizigers van de LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS genieten van een volledige luchtvaartservice aan boord van de trein. Zij reizen met de LUFTHANSA op "vlieghoogte nul".

Bestaand materieel van de DB werd volledig omgevormd om het comfort van de reizigers nog te verhogen.

De kleurstelling van de treinen verhuurd aan LUFTHANSA zijn geel-wit.

Tijdens de reisduur kunnen de reizigers genieten van het prachtig landschap tussen FRANKFURT en DUSSELDORF. De verbinding gebeurt grotendeels op de spoorweg lijn langs de Rijn.

De verbinding STUTTGART - FRANKFURT maakt gebruik van de hoge snelheidslijnen.

Ook op schaal werden de LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS treinen een succes. Hierbij een overzicht van de verschillende fabrikanten met enige uitleg.

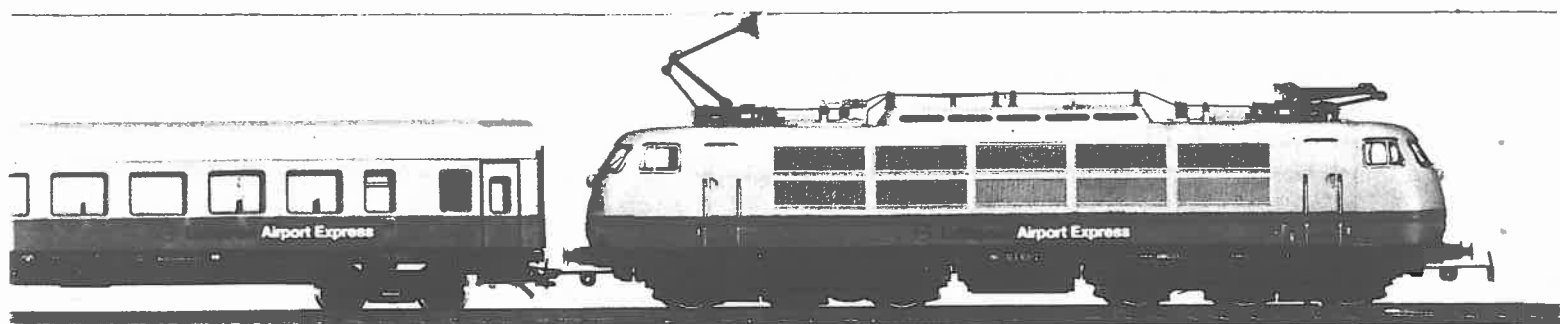
TYPE	FABRIKANT	SCHAAL	UITLEVERING	OPMERKINGEN
403/404	LIMA	HO	1982-1991	1°VERSIE
	LIMA	HO	1992	2°VERSIE
	LIMA	N	1983-1992	1°VERSIE
	LIMA	N	1992	2°VERSIE
11049 + 3 IC-WAGENS	FLEISCHMANN	HO	1991	SPECIALE OPLAGE/WAGENS INGEKORT
	MARKLIN	HO	1991	IDEM
	ROCO	HO	1991	SPECIALE OPLAGE
	ARNOLD	N	1990	IDEM
	FLEISCHMANN	N	1991	IDEM
	MARKLIN	Z	1992	IDEM
103101 103101 + 3 IC-WAGENS	LIMA	HO	1992	
	FLEISCHMANN	HO	1992	WAGENS INGEKORT/NOG NIET LEVERBAAR
	MARKLIN	HO	1992	IDEM
	ARNOLD	N	1992	LEVERBAAR
	FLEISCHMANN	N	1992	LEVERBAAR
	MARKLIN	Z	1992	NOG NIET LEVERBAAR

De tweede versie van het treinstel type 403/404 door LIMA op de markt gebracht dit jaar, werd op verschillende punten verbeterd. Motor met vliegwiel en kardanaandrijving, kortkoppeling tussen de rijtuigen en verbeterde opschriften.

De lokomotieven die bij MARKLIN verschijnen, kunnen eveneens in DIGITAL - uitvoering worden verkregen.

FLEISCHMANN maakte van de gelegenheid gebruik om bij de 103101 de motor te voorzien van een vliegwiel.

De 103101 kan door ROCO niet op de markt worden gebracht, daar dit model reeds beschikt over een grotere bestuurderskabine.





België zien vanuit de trein.

De Belgische Spoorwegen bieden verschillende reisformules en programma's om volop te genieten van al het heerlijkste dat in eigen land te vinden is.

MULTI PASS - Gezellig en goedkoop.

Voor 990 BEF kan je met 2, 3 of 4 personen (waarvan minstens 1 ouder dan 12) in 2de klas door gans België trainen.

De Multi Pass is geldig tussen 2 Belgische stations voor 2 enkele reizen of 1 heen-en-terugreis. De Multi Pass is naamloos en je bepaalt zelf het traject en datum van de reis.

De Multi Pass is onbeperkt geldig op zaterdag, zondag, feestdag en tijdens de maanden juli en augustus. De andere dagen mag je pas na 8 uur 's morgens vertrekken.

Op reis met 2, 3 of 4 personen? Vraag de Multi Pass. Verkrijgbaar in elk station en geldig tot 2 maanden na de aankoop.

GOLDEN RAILPASS - Heerlijk rustig genieten.

Je bent 60 of meer? Dan willen de Belgische Spoorwegen je eens extra verwennen met de Golden Railpass: 990 BEF voor 6 enkele ritten 2de klas in België. Voor 1490 BEF mag je in 1e klas.

De Golden Railpass staat op naam, maar je mag gerust vrienden en/of vriendinnen van 60 en meer mee laten genieten. Je bepaalt zelf het traject en de datum van de reis.

Vanaf de aankoopdatum is de Golden Railpass 1 jaar lang onbeperkt geldig op zaterdag, zondag, feestdag en tijdens de maanden juli en augustus. De andere dagen mag je pas na 8 uur 's morgens vertrekken. Met de Golden Railpass blijf je langer jong.

GO PASS - Profiteer van je jeugd.

Als je tussen 12 en 26 bent krijg je de volle vrijheid met de Go Pass: 8 enkele treinritten 2de klas binnen België voor slechts 990 BEF en zo'n kaart is 6 maanden geldig.

Niet alleen voor je zelf trouwens, want je kan ze ook doorgeven aan vrienden en vriendinnen. Of wat nog veel leuker is, ze samen gebruiken.

De Go Pass is onbeperkt geldig op zaterdag, zondag, feestdag en tijdens de maanden juli en augustus. De andere dagen mag je pas na 8 uur 's morgens vertrekken.

Vóór je op het perron komt, schrijf je de dag en de datum van de reis, evenals de stations van vertrek en bestemming op de PASS.





GDS

Centrale administratie
van de BTW, registratie en domeinen

1ste DIENST 1ste DIRECTIE
Sector BTW

1010 Brussel, 1302
R.A.C. Financieatoren - Bus 39
Kruidtuinlaan 50
Tel. : (02) 210 26 11

De Heer André D'hoolaege
Peter Benoitlaan 253

9050 GENTBRUGGE

brieven

UW BRIEF VAN
8 april en 27 juli 1992

UW REFERTEN

ONZE REFERTEN
E.T.75128/MS

BIJLAGE

BETREFT: Belasting over de toegevoegde waarde.

Geachte Heer,

Als antwoord op uw bovenvermelde brieven, heb ik de eer U mede te delen dat miniatuurtreinen, die niet bestemd zijn om te worden bestuurd door middel van een radio-afstandsbediening, onderworpen zijn aan het normale BTW-tarief, dat vóór 1 april 1992 19 pct. bedroeg en vanaf 1 april 1992 19,5 pct. bedraagt.

Hoogachtend.

Voor de Minister,
Voor de Directeur-generaal,
De Adjunct-adviseur,

Om alle misverstanden uit de weg te ruimen, ziehier het antwoord van het Ministerie van Financiën.
Voortaan betalen wij vanaf 1.4.1992 19,5% BTW bij de aankoop van miniatuurtreinen.

E. STRUYVEN

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

- tot 11.10.1992 Trammuseum Buurtspoorwegen te Schepdaal, open op zondag.
- tot 04.10.1992 Trammuseum MSVB te Woluwe, tramritten op week-ends en feestdagen.
- tot 04.10.1992 VENNBAHN: Eupen - Büllingen, op zon- en feestdagen, vertrek te Eupen om 10u. en terug om 19u.35'.
- tot 04.10.1992 SCM Maldegem, ritdagen op zon- en feestdagen
- 05.09.1992 'OPENDEUR' in het lokaal van MOBOV - Kaai 27 te Antwerpen.
- 05 en 06.9.1992 Stoommanifestatie te Apeldoorn 'Terug naar Toen'.
- 05 en 06.9.1992 Internationale Stoomdagen te Deurne - Rievierenhof KMYCA Stoomtreinsectie.
- 5 tot 09.9.1992 Modelbautagen te Keulen.
- 06.09.1992 Internationale Ruilbeurs te Wommelgem, zaal St. Jozef, Dahliastraat 23 van 9u. tot 14u.
- 12 en 13.9.1992 Veiling VERCAUTEREN, hotel Serwir te St. Niklaas.
- 13.09.1992 THT Ruilbeurs te Vilvoorde, zaal Star.
- 13.09.1992 CFC Tentoonstelling 'Gare Musée' te Haine St. Pierre
- 19 en 20.9.1992 SCM Maldegem, Modelbouwweek-end.
- 19 en 20.9.1992 Internationale Modeltreinenexpo door de Samenwerkende Limburgse Modelspoorverenigingen in het Hanenhof te Geleen, gelegen dicht bij het station, zaterdag van 11u. tot 18u. en zondag van 10u. tot 17u.

- 20.09.1992 Internationale ruilbeurs te Borgerhout, zaal PAX Sterlingerstraat 80, van 9u. tot 13u.
- 25, 26, 27 sept. 1992 Modelspoorgroep Den Bosch te 's Hertogenbosch in Nederland "RAIL 92".
- 26.09.1992 Febelrail modelbouwcommissie te Voroux-Goreux, lokaal van ALAF om 13u.30'.
- 26 en 27.09.1992 CFV3V Mariembourg Festival Vapeur 92, Thema "De Cockerill Loks".
- 26 tot 29.9.1992 Aat, Manifestatie "100 jaar van het station".
- 27.09.1992 Almere (Nederland) Ruilbeurs.
- 03.10.1992 Alphen a/d Rijn (Nederland) Ruilbeurs.
- 03 en 04.10.1992 TREIN - TRAM - BUS dagen.
- 03 en 04.10.1992 Oostende, MSK 11° Treinweek-end.
- 04.10.1992 23ste ruilbeurs ASMOCO te Aywaille in de zaal Saint-Raphaël, Avenue de la Porallée, van 9u.30' tot 15u.
- 04 en 05.10.1992 BVS ritdagen te Puurs.
- 10.10.1992 Amersfoort (Nederland) Stichting van de Modelspoorruilbeurs, zaal 'De Flint' van 10u. tot 15u.
- 10 en 11.10.1992 Hasselt, Modelbouw 92, in de Grenslandhallen.
- 11.10.1992 Hoeseelt, Hoeseeltse Treinclub, 10de Internationale Ruilbeurs, Cultureel Centrum, Europalaan, van 9u. tot 13u. Gratis tombola.
- 11.10.1992 CFC te Houdeng-Goegnies, Vapeur vive, Parc de la crèche communale, van 11u. tot 18u.
- 15 tot 18.10.1992 4de Speelgoed en Modelbouw tentoonstelling in het Bouwcentrum te Antwerpen, Jan van Rijswijcklaan 191, van 8u. tot 16u.30'.
- 16 tot 19.10.1992 Jette, Manifestatie "100 jaar van het station".
- 25.10.1992 LMTC Winksele, 11de Internationale Ruilbeurs in de Parochiezaal te Winksele, Mechelse Steenweg, van 10u. tot 14u.
- 25.10.1992 Hoeseelt, Hoeseeltse Treinclub, 9de Internationale Ruilbeurs, Cultureel Centrum, Europalaan van 9u. tot 13u.
- 31.10.1992 MVS Brugge, Ruilbeurs in het Centrum De Koepel, G. Davidstraat 10 Brugge van 10u. tot 18u.
- 31/10 en 1, 2, 7, en 8 november 92 Tentoonstelling MSCM De Pijl in de lokalen van de club, Leuvensesteenweg 443 te Muizen
- 05 tot 09.11.1992 INTERNATIONALE MODELLEISENBAHN AUSSTELLUNG in KÖLN.
- 7, 8, 11, 14 en 15 november 1992 AMRA Wommelgem, Tentoonstelling in Fort II.
- 15.11.1992 As. LSV Sint-Niklaasrit.

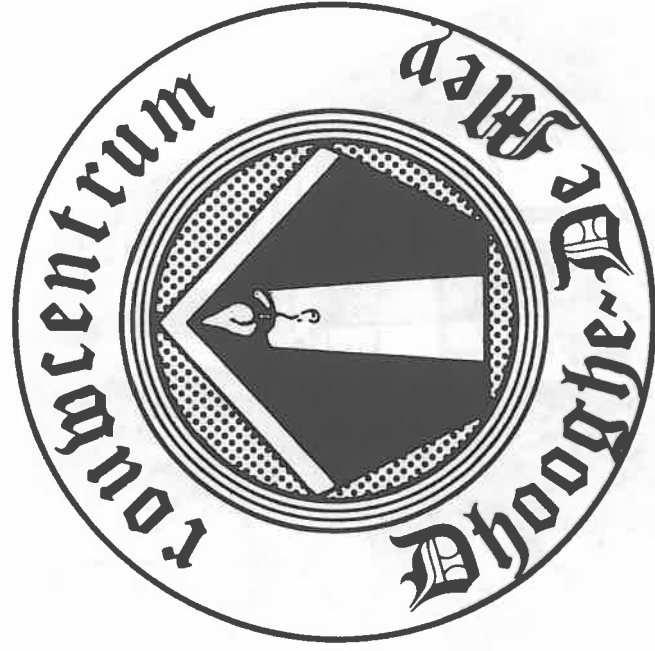
19 en 20 september 1992 - Tentoonstelling 150 jaar spoorwegen te Aalbeke - Sint-Corneliusfeesten
--

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!**

