

*Gorleer Rib*

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

Postkantoor: Ledeberg 1



# AMSAC nr. 27

7 december 1992

Arten van de Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke uitgever: A. D'hoolaeghe, Peter Benoitlaan 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  
Bieldekensstraat 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.

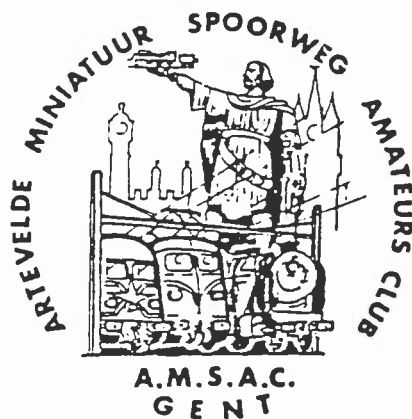
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkavonden gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding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

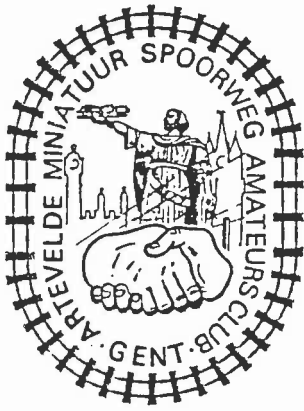
Niets uit dit clubblad mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever !

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.
Ten geleide	1
Kerst- en Nieuwjaarswensen aan de leden	2
Mededeling aan de leden	3
Waardering en dank aan de verdienstelijke leden van "DE LEUVENSE SPOORMAN" en "A.M.S.A.C.".	4
Brabanthallen 's Hertogenbosch Rail '92	5
11 <sup>de</sup> Treinweekend te Oostende	6
Exhibitions Unlimited	8
Märklin nieuws	11
1 <sup>e</sup> Opendeurdag met P.C.C. Gent, Märklin en AMSAC	13
Op het juiste spoor met het elektronisch spoorboekje	14
Wereldoorlogen fnuiken Wagons-Lits in zijn opgang tot multinational	15
AMSAC-leden te gast op het mosselsouper	20
Agenda	21




---

ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG  
AMATEURS CLUB . GENT

---

## Ten geleide....

Met welgeteld dit zeventwintigste nummer open ik met genoeg ons AMSAC-clubblad en het jaar 1993. 1993 zal binnenkort zijn intrede doen. Daarom neem ik graag de gelegenheid te baat om U, leden van de maar steeds groter wordende vereniging, een voorspoedig jaar te wensen. Ook uw familie betrek ik in deze wens, dat het nieuwe jaar liefst beter dan het vorige zou zijn.

Sommigen onder ons gaan fluitend, soms zelfs fuivend door het leven. Kijk maar eens nauwlettend om je heen. Maar tegelijk neemt dit niet weg, dat een aantal mensen onder ons wel eens door een tegenslag werden verschalkt.

In het voorbije jaar werd onze vereniging, laat staan de betrokken families, zwaar getroffen door het overlijden van de heren MANNAERT Raoul, SOENS Paul en DE PAEPE Robert.

Ieder mens maakt zelf uit wat geluk voor hem persoonlijk inhoudt maar ik denk toch dat zowel een goede gezondheid en een uitstralende vriendschap, een actief en afwisselend leven schenkt als het gespaard blijft van zorgen en problemen.

In het verleden gaf de AMSAC-vereniging geregeld blijk van een positieve houding: deze van solidariteit tegenover de N.M.B.S. en de zusterverenigingen. AMSAC is altijd een club geweest wat U en ik er van maakten. Daarom druk ik de hoop en de wens uit, dat dit in de toekomst precies zo zal blijven.

Een vereniging zoals AMSAC blijft hoe dan ook uit een geheel van mensen bestaan.

Het is in deze optiek dat ik aan onze leden en hun familie voor 1993 het allerbeste toewens.

D'hoolaege André  
voorzitter bij AMSAC

*A. D'hoelaege*

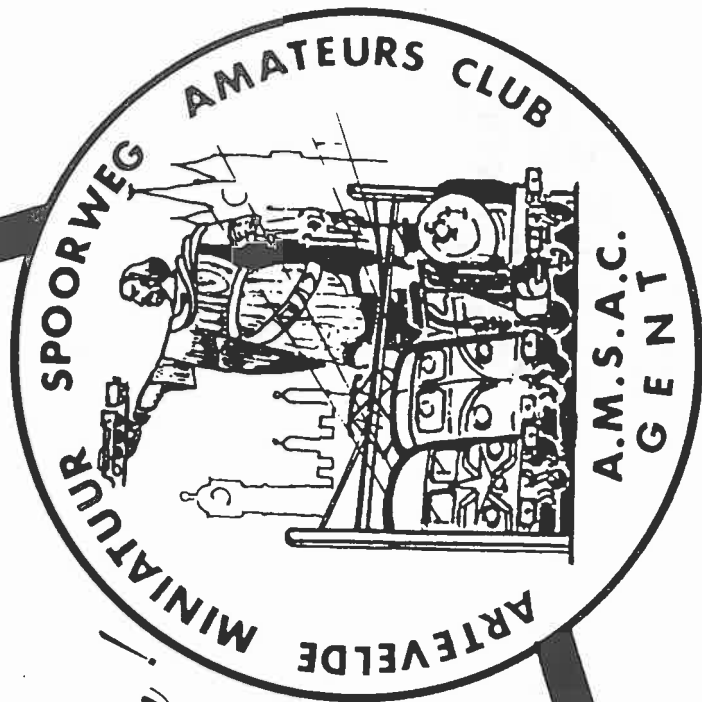
**F.V. AMSAG**

*wenst zijn vrolijk  
familie een en een Nieuwjaar!  
harm leden en Kerstfeest*

*Gelukkig  
het bestuur.*

CLAEYS Guy Laurin  
VANDERSCHUER Patrick  
BOONINCK Imo  
MANNHEIM

D'hoollaeghe André  
COCCOLYT Hans  
FEEBEND Robert



9000 Gent, 7 december 1992



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 4 januari 1993 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 21 december 1992.

De agenda van de algemene statutaire vergadering behelst volgende onderwerpen:

- Welkomswoord door de heer D'hoolaege 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 1993 en dit volgens art. 9, alinea 7, van het reglement van inwendige orde.

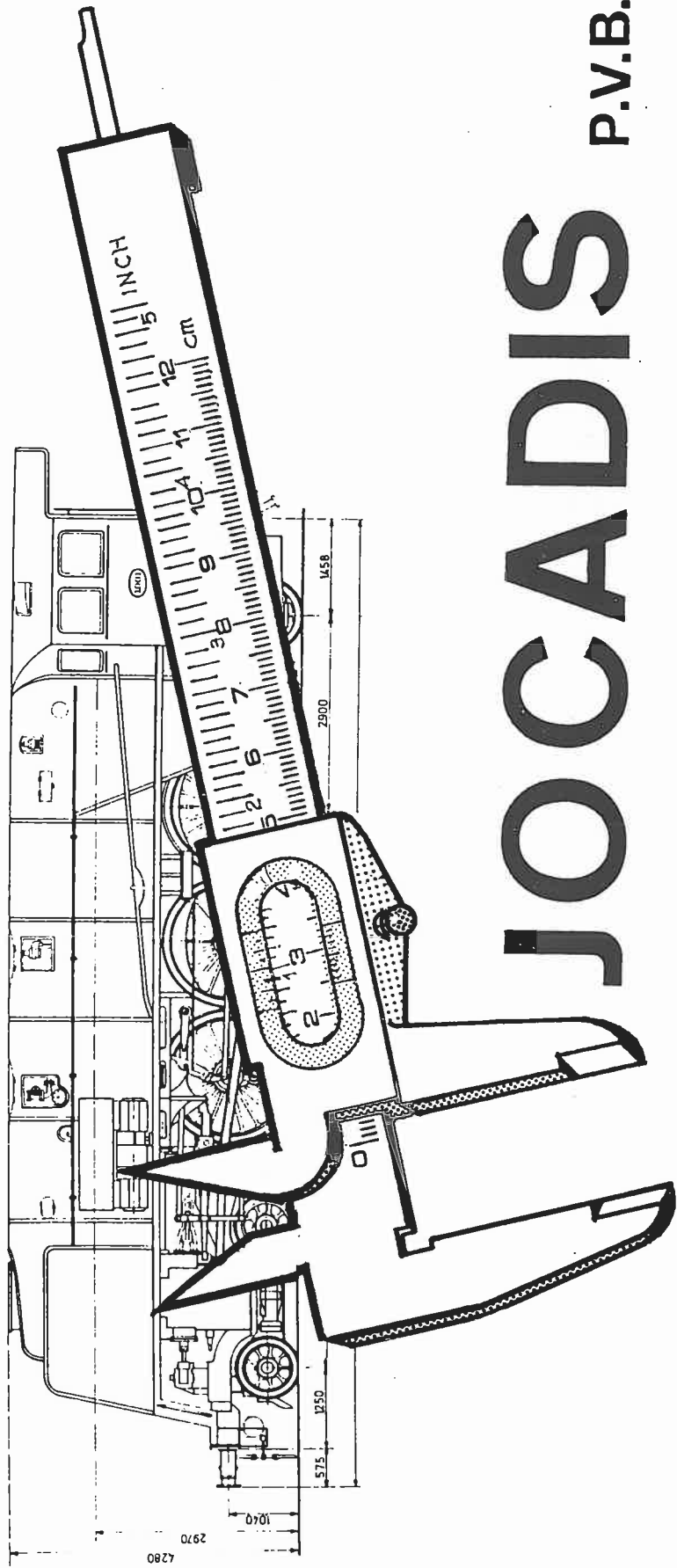
Tenslotte wordt Uw aandacht er op gevestigd dat vanaf maandag 7 december 1992 het lidgeld kan betaald worden tijdens de wekelijkse vergaderingen of door een overschrijving op de Bankrekening van de A.S.L.K. nummer 001 - 0899284 - 73 te name van 'ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB - GENT'. Het lidgeld is vastgesteld op 400fr. per werkingsjaar, geldende van 1 januari tot 31 december.

Dit laatste is niet van toepassing voor de leden die lid werden tijdens de laatste trimester van het jaar 1992.

Met de vriendelijke groeten,

De voorzitter,

  
D'hoolaege André



# N JOCCADIS

P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

*de specialist in nauwkeurigheidsmodellen*

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**

## *Waardering en dank aan verdienstelijke leden van "De Leuvense Spoorman" en "AMSAC".*

Tijdens de maand mei 1992 werden de heren OLEO François en BOLLION Constant, leden van de Modelbouwclub "De Leuvense Spoorman" uit Leuven en DE MEESTER Gustaaf van "AMSAC" te Gent, vanwege het Hoofdbestuur van de NMBS te Brussel aangezocht een maquette te bouwen in N-schaal van 3m.x1,20m..

Deze drie modelbouwers werden tijdens de maand juni, voor een periode van twee weken, tijdelijk naar Brussel gedetacheerd om deze maquette klaar te stomen.

Niets was zo eenvoudig. Buiten een voorontwerpplan en een luchtfoto hadden ze geen andere gegevens om deze opdracht uit te voeren. Men moest dus terplaatse overgaan tot het nemen van foto's om tot de realisatie van de werkelijke toestand te kunnen overgaan.

Dankzij de onverdroten inspanningen door tal van overuren en zondagprestaties te verwezentlijken, kon nog juist het hoofd worden geboden om deze onderneming op tijd tot een goed einde te brengen.

Naast het leggen van de sporen, het aanbrengen van boompjes, wegen, diverse tunnels en de verschillende niveauverschillen, moest er tevens worden overgegaan tot het bouwen van de bovenleiding en van meer dan honderd architectonische huisjes in karton volgens de realiteit.

Bij de voorstelling van deze maquette op 29 juni 1992 was de tegemoetkoming, vanwege het NMBS-bestuur, duidelijk zichtbaar.

In de toespraken van de heren VAN GESTEL W. en SOENEN R., in aanwezigheid van de heren VAN HERLE, BOGAERT, PRIEELS en MEURRENS Romain - voorzitter bij "De Leuvense Spoorman", werd deze lovende prestatie op een uitbundige eer onthaald. Het beoogde resultaat werd bereikt waarop het applaus gericht aan de drie modelbouwers niet achterwege bleef.

De heer MEURRENS Romain en ik zelf mogen met fierheid bogen over onze leden.

Aan de heren OLEO François, BOLLION Constant en DE MEESTER Gustaaf stuur ik samen met de heer MEURRENS Romain onze welgemeende felicitaties voor de geleverde prestatie tegenover de NMBS.

Proficiat heren. Het zal waarschijnlijk de laatste keer niet zijn dat de NMBS op U beroep heeft gedaan.

De voorzitter van AMSAC,



D'hoollaeghe André



# Brabanthallen 's Hertogenbosch Rail '92



's Hertogenbosch was opnieuw drie dagen de modelspoorstad van Nederland.

Voor de vierde keer trokken alle belangrijke Europese modelspoorfabrikanten en leveranciers, maar vooral duizenden modelspoorliefhebbers, naar de Brabanthallen om samen te discussiëren, maar vooral te genieten van de fascinerende hobby: MODELSPOOR. Internationaal gezien zijn de tweejaarlijkse RAIL-tentoonstellingen te 's Hertogenbosch niet meer weg te denken. Ook nu weer waren de organisatoren er in geslaagd een schitterende tentoonstelling aan te bieden.

Niet alleen kant en klare modelbanen trokken de belangstelling door middel van demonstraties, maar werd de aandacht besteed aan kennis en vaardigheid.

Opmerkelijk was nu ook weer de ontwikkeling te zien van de modulebanen.

Opvallend waren dan de verrassende juweeltjes in spoorwegmodel- en landschapsbouw van de buitenlandse deelnemers, in het bijzonder uit Engeland. Hiertoe is min of meer een kennis en vaardigheid ontworpen, waar bedreven Engelse modelbouwers lieten zien op welke wijze en met welke, soms simpele materialen, de meest opmerkelijke resultaten kunnen bereikt worden.

Een bijzonder compliment verdienen de spoorwegbouwers uit Engeland "Three Millimetre Society" met verscheidene dioramabanen, o.a. de nagebouwde spoorlijn 'Helston' met station, tijdperk 1900; de 'Mullion'spoorlijn met bebouwing van werkelijk bestaande gebouwen; de 'Skipdale'spoorlijn eveneens met een bebouwing van werkelijk bestaande gebouwen en de 'Hatfield Moore/Everingham'spoorlijn die echter gebaseerd is op het overgangstijdperk van NER/LNER.

Wij zijn van mening dat de organisatoren bijzonder hun best hebben gedaan om ons deze onvergetelijke modelspoordagen te 's Hertogenbosch te bezorgen.

---

Op 3 en 4 oktober werd het inmiddels traditioneel geworden jaarlijks Treinweekend van Oostende voor de 11e maal voor het publiek ingericht in de STIO school tegenover het station door de "Modelspoorclub van de Kust".

Deze gelegenheid behoort de laatste jaren tot een van de vaste agendapunten op ons drukke oktober/novemberprogramma.

Het mag tussen haakjes gezegd wezen dat er stilaan van het goede te veel komt in een té korte tijdspanne. Zo bieden zich in deze beide maanden de reuzemanifestaties aan van o.a. s'Hertogenbosch, Köln, Hasselt, Jemeppe, naast tal van kleinschaliger tentoonstellingen in lokaal clubverband. Tijd en verplaatsingsmogelijkheden uiteraard beperkt zijnde resulteert dit soms in een moeilijke keuze. Maar kom, laten wij ons beter gelukkig achten om deze zeer ruime keuze en onze appreciatie en dankbaarheid betuigen tegenover de inrichtende organisaties en clubs van wie dit niet te onderschatten inspanningen vergt.

Terug naar de tentoonstelling van "bi de zei"...

Blijkbaar waren wij niet de enigen die de richting van het "ruime sop" hadden gekozen, want tijdens onze aanwezigheid op zaterdagnamiddag konden wij reeds een zestal Amsac-collega's registreren.

De vaste waarden in deze manifestatie zijn o.a. een kleine N-baan met goede operationele mogelijkheden en met infraroodbesturing - een technisch hoogstandje dus -; een spoor I-baan van grote rijlengte waarop de indrukwekkende Krokodil paradeerde, afgewisseld met een juweeltje van een kleine, prachtig gedetailleerde drie-assige tenderloc.

Een andere opmerkelijke baan was een vrij grote N-baan met realistisch berglandschap, en lange rijtrajecten met afwisselende mogelijkheden. Helaas was op dat ogenblik de enige beweging hierop één enkele locomotief die krampachtig poogde het TGV rekord neer te halen.

Maar van rekords gesproken...

Dé blikvanger van de gehele tentoonstelling was de modulaire clubbaan welke ondertussen is uitgegroeid tot een reuzebaan met zeer grote rijlengtes en met mogelijkheden tot een afwisselend bedrijf. Op tal van modules was het landschap reeds genietbaar afgewerkt. Zeer verdienstelijk is de keuze van het digitale Märklinsysteem dat zeer realistische, simultane en onafhankelijke bewegingen mogelijk maakt.

Het hoogtepunt van ons bezoek was de rekordpoging om 16u. voor het voorttrekken van een reuzetrein met D-wagens.

Onder grote publieke belangstelling werd op passende wijze de ster van de show gepresenteerd : een 103 TEE-loc van de Deutsche Bundesbahn in beigerood met 5-polige motor.

Na een korte opwarming werd deze stelselmatig belast met 10, 20, 30, 40, 50 D-wagens, waarna werd overgeschakeld naar trappen van 5 i.p.v. 10.

De kracht van goede lokomotieven gekend zijnde verwonderde het ons geenszins dat zelfs bij een indrukwekkende sliert van 30 wagens er zich nog geen problemen voordeden.

Even probleemloos echter werd de kaap van de 50 overschreden ! In deze fases moeten wij toegeven dat wij meer dan versted stonden van de geleverde prestaties.

Beeld U zich even in wanneer U een sliert wagens met de hand opduwt (zo'n 10 D-wagens is al voldoende) welke kracht al dient overwonnen zowel bij het optrekken vanuit stilstand als in de bochten waar wrijving een niet te onderschatten hinderpaal is, zelfs bij ruimere bochten. Stel daarbij nog de vereiste adhesiegraad : een HO loc weegt immers geen kilo's.

De 5-polige motor, mede met de robuuste, zware en stabiele constructie van de loc zelf getuigde van niet alleen zuivere kracht, doch ook van een zeer gunstig momentum en vooral van de afwezigheid van de gekende "dode hoeken" in het krachtverloop van de meeste 3 polige motors. Het resultaat hiervan is een sensationele combinatie van kracht én soepelheid. Laat ons zeggen zoals Roco, maar dan in het kwadraat....

Wij stonden sprakeloos toen de 60, 65, 70, 75....werden bereikt. Het nog steeds soepel op gang komen vanuit stilstand, waarbij uiteraard een gedeelte van de immense sliert wagens zich in de bochten bevonden, tartte alle verbeelding.

Toen echter de belasting op 80 wagens werd gebracht (in totaal 326 assen of 652 wielen !) vormde de nodige kracht op zich nog steeds weinig probleem. Helaas diende hier een einde gemaakt aan deze rekordrit omwille van louter spoortechnische problemen. Bochten en kleine slingeringen in het schaduwtraject, in combinatie met de overgrote treinlengte waren de rechtstreekse oorzaak tot ontsporing.

Begrijpelijk overigens. Spijtig en bovenal onverdiend ! Bij een meer ideale sporenconfiguratie (doch wie kan dat realiseren ?) zou deze 80-kaap zeker nog overschreden worden naar de 100 toe. Of lukte dat soms op zondag ?....

Vandevoorde Erich

---

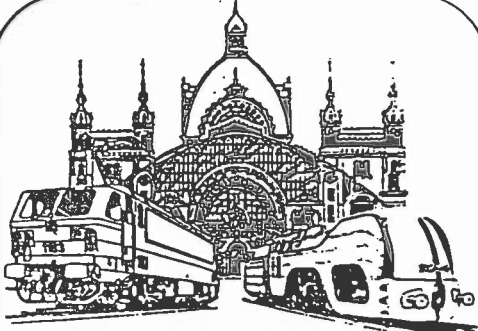
#### LAATSTE INFORMATIE :

Volgens inlichtingen achteraf van andere AMSAC-bezoekers op zondag 4 oktober is het hen inderdaad gelukt om de 100-grens met enkele eenheden te overschrijden !!!

Een uniek en sensationeel wapenfeit in de geschiedenis van deze club.

Eén D-wagen meer in '93 ?....

## EXHIBITIONS UNLIMITED . . .



**AMRA**  
ANTWERP MODEL RAILROAD ASSOCIATION

**TENTOONSTELLING  
1992**

Artikelen over de verschillende tentoongestelde modelbanen:  
ONZE GROTE CLUBBAAN

---

LGB baan

---

GROOTS SMALSPORPROJEKT NAAR  
OOSTENRIJKS MODEL

Oktober, november....het hoogseizoen voor de modelspoorder. Zelfs aan de andere zijde van de oceaan geldt november als "model railroad month".

Dit jaar hebben we er weer behoorlijk wat kilometers op zitten. Afgezien van Dortmund in april, Den Bosch in oktober en Keulen in november mogen de plaatselijke clubmanifestaties zoals Oostende, Mechelen, Brugge, Antwerpen.... zeker niet worden vergeten.

Er is een hemelsbreed verschil tussen de "superbeurzen" en de clubshows!

Dit keer is het niet de bedoeling de grote shows onder de loep te nemen, doch wat meer (wilverdiende) aandacht te schenken aan de clubprestaties.

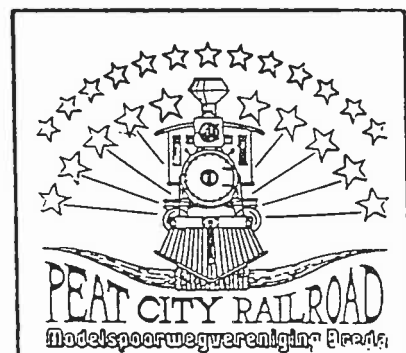
Dortmund, 's Hertogenbosch en Keulen waren uiteraard gekenmerkt door hun grootschaligheid alsmede door hun (in mindere of meerdere mate) commercieel aspect. Men treft er zowel stands aan van fabrikanten en verdelers als diverse clubbanen. Opvallend was in '92 het vrij grote aanbod van rollend materieel in grote schalen zoals O, I en G. De prijzen van de speciale producties zijn om achterover te slaan (tot 600.000 fr. !). Dus alleen maar eerbiedig kijken, even slikken, en ontmoedigd verder strompelen.....

In Keulen stonden weer enkele showbanen, doch blijkbaar minder dan voorheen. Zo viel er dit jaar geen Amerikaanse baan te bespeuren. Wel spectaculair mooi was een dioramabaan van de Höllentalschlucht in het Zwarte Woud: een weelderig beboste kloof met in de diepe vallei de traditionele combinatie van rivier, auto-weg en spoorweg met bruggen en tunnels.

Een zéér realistische vormgeving met een prachtverhouding trein/landschap. Deze blikvanger was de waardige opvolger van 2 jaar terug toen een Moesellandschap werd uitgebeeld met de weidse hellingen vol druivenranken.

Doch laten wij ons nu buigen over de bezochte lokale clubbanen.

Onmiddellijk in het oog springend is





het belangrijke verschil tussen de mobiele modulaire banen van de grote shows met daartegenover de eigen clubbaan in het thuislokaal welke doorgaans uitmunt door:

- een grote landschappelijke eenheid en continuïteit;
- aanvaardbare bergopbouw met groot hoogteverschil;
- uitgebreide en meer functionele stations, rangeerbundels, locdepots....
- bediening meer overeenkomstig de werkelijkheid met meestal functionele, gediversifieerde signalisatie en bedieningspanelen.

Aldus komt, van bij het betreden van de clublokalen, onmiddellijk tot uiting dat deze soort banen zéér veel voor hebben op de modulaire. Niet dat wij tegen deze laatste iets hebben, want ook deze bezitten ontegensprekelijk de belangrijke voordelen van de mobiliteit, de uitbreekbaarheid, de vele variatie- en combinatie-mogelijkheden, vooral voor individuen en clubs zonder permanente behuizing, of met het oog op geregeld vervoer naar tentoonstellingen.

Zo werd de permanente baan bezocht van de MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE in de Sint-Pieterskring. Een goed landschap met hoge bergen, een realistische rijstijl en vooral een leuke en spectaculaire bar, als treinwagon ingericht met zicht door de vensters op de paradehoek van de baan. Een paar trappisten binnengieten in deze omgeving is te verkiezen boven de hierboven beloofde rijstap met gouden lepeltjes. Daarenboven ben ik er zeker van dat ze ginds niet eens een spoorbaan hebben !

Oostende - DE LANTAARN - gooide zijn (kelder)deuren open om hun in opbouw zijnde reuzebaan te laten zien. Het is een kelder-ruimte, eigenlijk wat overvol met sporen en van een fabelachtige rijlengte (ca. 260 m.!), met veel ondergrondse trajecten en een zeer grote helix voor het overwinnen van een aanzienlijk hoogteverschil, en met zeer weinig publiekruimte. Men imiteert het traject Göschenen/Zermatt. Ondanks de nog niet aanwezige scenery is het alvast duidelijk dat zelfs deze baan met reuze-rijlengte een groot landschappelijk potentieel bezit. Het zich bij de ingang bevindende kopstation bood een boeiend schouwspel. Het was een niet afhoudend komen en gaan van treinen met uiteraard rangeren, verwisselen of omrijden van de locomotieven. Genoeg om 2 mensen, op deze plek alleen, intensief bezig te houden voor de bediening ervan en om de toeschouwers te boeien omwille van de activiteit en de afwisseling in het verkeer.

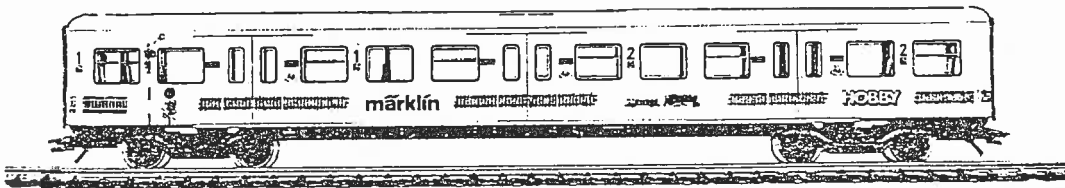
We kijken alvast uit naar de evolutie in de volgende jaren.

Ook de gekende klassiekers van de Mechelse club DE PIJL en van AMRA te Wommelgem - Fort II werden andermaal onder ogeschouw

## MARKLIN - Nieuws

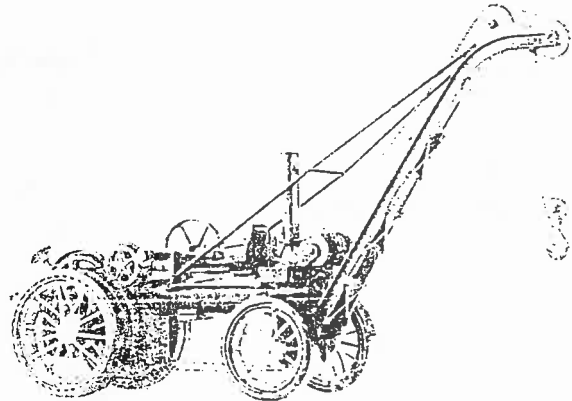
Sinds onze laatste rubriek heeft Marklin terug diverse nieuwigheden op de markt gebracht. Ook de catalogus vermeldt enkele produkten welke niet van de partij waren bij de presentatie van de nieuwigheden '93.

Ter gelegenheid van de Duitse eenmaking en de heringebruikname van de spoorlijn RUHR-SONNEBERG (waar Marklin een montagefabriek uitbaat) reed de eerste trein met S-baan rijtuigen gesponsored met Marklin-reklameopschriften. De trein van drie rijtuigen werd beurtelings getrokken door een diesellok DB type 216 en een stoomlok v/d voormalige DR type 38. Zowel de rijtuigset als de 2 loks zijn leverbaar in h0-versie: nr 4389 voor de drie rijtuigen, nr 3079 voor de diesel- en nr 3098 voor de stoomlok. Loks en rijtuigen zijn voorzien van de speciale opschriften "Marklin sonderfahrt". De rijtuigen zijn bovendien kortgekoppeld en kunnen voorzien worden van de imitatieschroefkoppeling. Een "must" voor de Marklinist.



Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de staat BADEN-WURTTENBERG komt onder nr 4392 een set van 4 eenheidszijlijn rijtuigen voorzien van diverse verkiezingsaffiches uit die periode (50/51).

De liefhebbers van oldtimer voertuigen kunnen zich een stoomkraan aanschaffen onder het nr 1891.



In de catalogus zal u zeker opgevallen zijn dat er twee nieuwe schilderijen leverbaar zijn van de Landerbaan koelwagen met remmershuisje: voor de KPEV van de firma FRAUENGUNST margarine en voor de Groothertogelijke spoorwegen van de firma Furstlicht Furstenbergische Brauerei uit Donaueschingen.

De leden van Marklin-Club hebben intussen reeds het nieuwe clubwagentje kunnen aanschouwen. Geleverd door de Zwitserse club is het voorzien van een mooi Alpenpanorama.



Bij de export-modellen is de Belgische stomer type 25 reeds geleverd en naar het schijnt reeds uitverkocht!! Het is nu nog met ongeduld wachten op de Eurofima's in de MEMLING kleurstelling.

Voor de sceptici kan ik mededelen dat de aangekondigde goederentreinset van de C.C.B. wel degelijk bestaat uit materiaal dat in de werkelijkheid gereden heeft. Het Marklin-clubblad geeft een artikel weer voorzien van foto's waarop de diesels met hun blauwe horizontale streep duidelijk te zien zijn.

Onder de noemer Hobby kondigt het Marklin-magazin 5 nieuwe sets aan:

- een Western startset met lok.wagens, rails en transfo nr 2921
- een gemengde treinset met loks, rijtuigen en goederenwagens nr 2989
- een uitbreidingsset "container"- overslaginstallatie nr 82771
- een uitbreidingsset "houzagerij" nr 82774
- een uitbreidingsset "Western steengroeve" nr 82773
- een uitbreidingsset "Veevervoer" nr 82772

Alle sets zijn voorzien van wagens, rails, een wissel en aankleding.

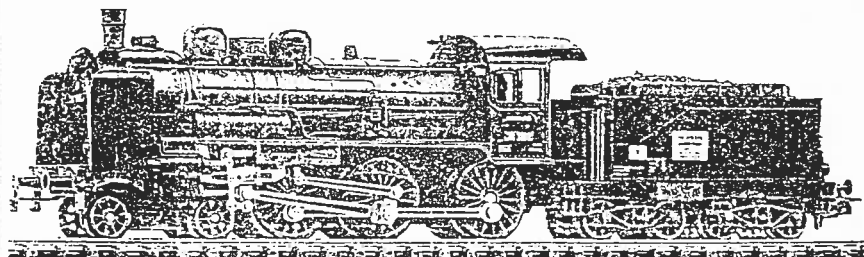
Ondertussen is ook de lijst bekend gemaakt van de artikelen welke volgend jaar uit de catalogus verdwijnen. Voor de liefhebbers van Belgisch materiaal vermelden we dat de diesellok type 54, kat.nr 3133, uit het assortiment verdwijnt. Dus snel bestellen als U die nog niet hebt.

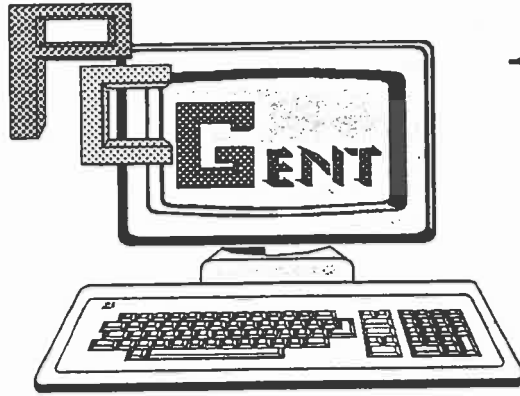
Voor de liefhebbers van de kleine Z is er een startset in de vorm van een museum. De uit karton getanste modellen kunnen geleidelijk door een origineel model worden vervangen. De set is voorzien van een railovaal, lok en 2 rijtuigen met een rijregelaar. Het museum is zodanig ingericht dat via de deuren het railovaal met een grotere baan kan worden uitgebreid!! Ideaal voor een beginner want de set is bovendien nog interessant van prijs ook.

500 jaar geleden ontdekte COLUMBUS Amerika. Ook Marklin viert mee met verschillende sets in H0 en een set in Z. Mooie veelkleurige sets typisch voor de Amerikaanse spoorwegen. Echter door hun afmetingen minder passend in het Europese gabarit. De H0 sets bestaan elk uit 5 goederenwagens van diverse types en de Z-set bestaat uit 5 goederenwagens en een stoomlok type Mikado.

DR-lok type 38 (alle foto's MARKLIN)

G.C.





# 1<sup>e</sup> Opendeurdag met P.C.C. GENT, MÄRKLIN en A.M.S.A.C.

Met de eerste herfstkoude komen de traditionele tentoonstellingen en opendeurdagen opnieuw tot leven. Voor de vereniging "PERSONAL COMPUTER CLUB GENT", onder het voorzitterschap van de heer Juliaan DE WAELE, secretaris Johan CLAEYS en redactie-leider Daniël COCQUET, gaf dit aanleiding voor de eerste maal een "OPENDEURDAG" te houden op 22.11.1992. Het gebouw "Flandria Palace" te Gent, alwaar de burelen gevestigd zijn van de N.M.B.S. District Noordwest, werden hiervoor in gebruik genomen.

Niettegenstaande deze tentoonstelling kon betreden worden vanaf 10u. waren verscheidene belangstellenden reeds aanwezig vanaf 9u.

Bij het betreden van de inkomhall werd ieder bezoeker verzocht het gastenboek te ondertekenen, wat eenieder later recht gaf tot deelname aan de gratis tombola. Aan de rechter zijde van deze hall stond de stand van AMSAC opgesteld, als thema een computerbestuurde Märklin-spoorbaan opgebouwd door de heer Guy CLAEYS, ondervoorzitter bij AMSAC. Vervolgens kregen we een tafel statisch Märklin-materieel te zien in de schaal 1 en HO en om te besluiten een HO Märklintafel waarbij het digitale besturingssysteem op het voorplan kwam te staan onder het toezicht van de heer VAN den BERGHE Marc. Deze persoon beperkte zich niet alleen tot het uitdelen van folders maar gaf de bezoekers de vereiste theoretische uitleg over de werking van het digital systeem.

In de nabijgelegen conferentiezaal kon men de computertoestellen in volle activiteit aanschouwen door P.C.C. Gent in clubwerking met o.a. Hardware en Software voor het project CESARE. Men kon zich ook diskettes aanschaffen en om inlichtingen vragen aan de aanwezige vertegenwoordigers.

Niet alleen computerfreaks maar ook fervente miniatuurspoorweg liefhebbers uit het Gentse en omliggende gemeenten waren van de partij om deze "OPENDEURDAG" een bezoek te brengen.

Belangstellenden die wensen toe te treden tot de "PERSONAL COMPUTER CLUB GENT" kunnen zich in verbinding stellen met de heer Juliaan DE WAELE, tijdens de bureluren in het Flandria Palace, of na 18u. op het telefoonnummer 52.15.40.

De voorzitter,  
D'hoolaeghe André



# OP HET JUISTE SPOOR MET HET ELEKTRONISCH SPOORBOEKJE



Het elektronisch spoorboekje van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is werkelijkheid geworden!

Voor de zeer democratische som van 150 fr. kunt U gebruik maken van deze nieuwe service. ARI-DISC, zo werd het nieuwe kind gedoopt, bevat de volledige treingids van de Belgische Spoorwegen.

Iedere Personal Computer (IBM-Compatibel) kan dit programma gemakkelijk aan. MS-DOS 3.30 en al wat daar boven ligt en een RAM-geheugen van 570 KB zijn voldoende om toegang te krijgen tot het programma.

ARI-DISC is viertalig en geeft U de dienstregeling die geldig

is tot 22 mei 1993. Eveneens wordt U alle mogelijke informatie verschaft over de tarieven, treinen en stations per 01 juni 1992.

De bijgevoegde handleiding hoeft men nauwelijks te raadplegen. De structuur en indeling van ARI-DISC zorgt ervoor dat U zonder problemen alle nuttige informatie kunt opvragen.

Bij het samenstellen van een reisroute kan U deze ook visualiseren en zo de netkaart van de NMBS bewonderen. Alle geraadpleegde gegevens kunnen zo uit uw printer rollen. Bovendien wordt U ook ter kennis gebracht wat de kostprijs zal zijn van uw verplaatsing per trein. De interessantste formule krijgt U op de koop toe.

IC en IR-verbindingen worden in een ander hoofdstuk in detail besproken. Zo kan men o.a. kennis maken met de internationale verbindingen die ons land aandoen. De meeste dezer treinen zijn gekenmerkt met een naam.

Het is een gebruiksvriendelijke en complete treingids die reizen per spoor nog aangenamer maakt.

Het computerprogramma ARI-DISC, met alle tarieven, dienstregelingen en belangrijke inlichtingen over het treinverkeer, is te koop in de stations tegen 150 BEF.

Let op: koop de juiste diskette in functie van Uw computer.

Voor vragen, op- en aanmerkingen, suggesties en ideeën in verband met ARI-DISC kan U schrijven naar NMBS - Projekt ARI, Frankrijkstraat 85 Brussel 1070 - Tel. 02/ 525.41.77

# ARI-DISC

SNEL, HANDIG, DUIDELIJK

Wagons-Lits zoekt na Tweede Wereldoorlog noodgedwongen nieuwe groei via diversifikatie

## Wereldoorlogen fnuiken Wagons - Lits in zijn opgang tot multinational.



De wereldoorlogen, ze hebben Wagons-Lits verhinderd uit te groeien tot een multinational. Zowel de Eerste als de Tweede Wereldoorlog brengen de groep katastrofale schade toe. Komt daarbij dat na de Tweede Wereldoorlog de express-treinen de plaats dienen te ruimen voor het democratische toerisme, waardoor Wagons-Lits zijn spoorpolitiek volledig moet herzien. De spectaculaire groeicijfers in de spoorwegactiviteiten zijn evenwel definitief voorbij, wat Wagons-Lits ertoe aanzet te diversifiëren in groeiemarkten, zoals bedrijfsrestauratie, hotelactiviteiten en reis-

agentschappen.

De Eerste Wereldoorlog, die op 11 november 1918 eindigt met de officiële ondertekening van het vredesakkoord in Wagons-Lits-rijtuig nr. 2.419 in Rethondes, zet voor lange tijd een punt achter de opgang van de vrijetijdsgroep. De 1.600 rijtuigen die de vennootschap in 1914 telde, zijn nagenoeg allemaal opgeëist tijdens de Grote Oorlog en honderden zijn vernietigd. De Duitsers richten zelfs met het in beslag genomen materieel de vennootschap Mitropa op, die met Wagons-Lits dient te concurreren.

Wel slaagt Wagons-Lits erin na de beëindiging van de oorlog de relaties met de meeste spoorwegmaatschappijen te hernieuwen. Enkel het Russische spoorwegnet gaat definitief verloren te gevolge van de Russische Revolutie. Tevens wordt tijdelijk een einde gesteld aan de hotelactiviteiten van de groep, die trouwens vóór de Grote Oorlog reeds fors waren ingekrompen.

Met vereende krachten slaagt Wagons-Lits er uiteindelijk in om in 1925 opnieuw over 1.727 voertuigen te beschikken, waarvan 912 wagons-lits, 618 wagonsrestaurants, 36 wagons-salons en 161 bagagerijtuigen. Voor het onderhoud van die enorme vloot voertuigen baat de groep ateliers uit tot in Algerije, Iran, Boedapest, Boekarest en Athene.

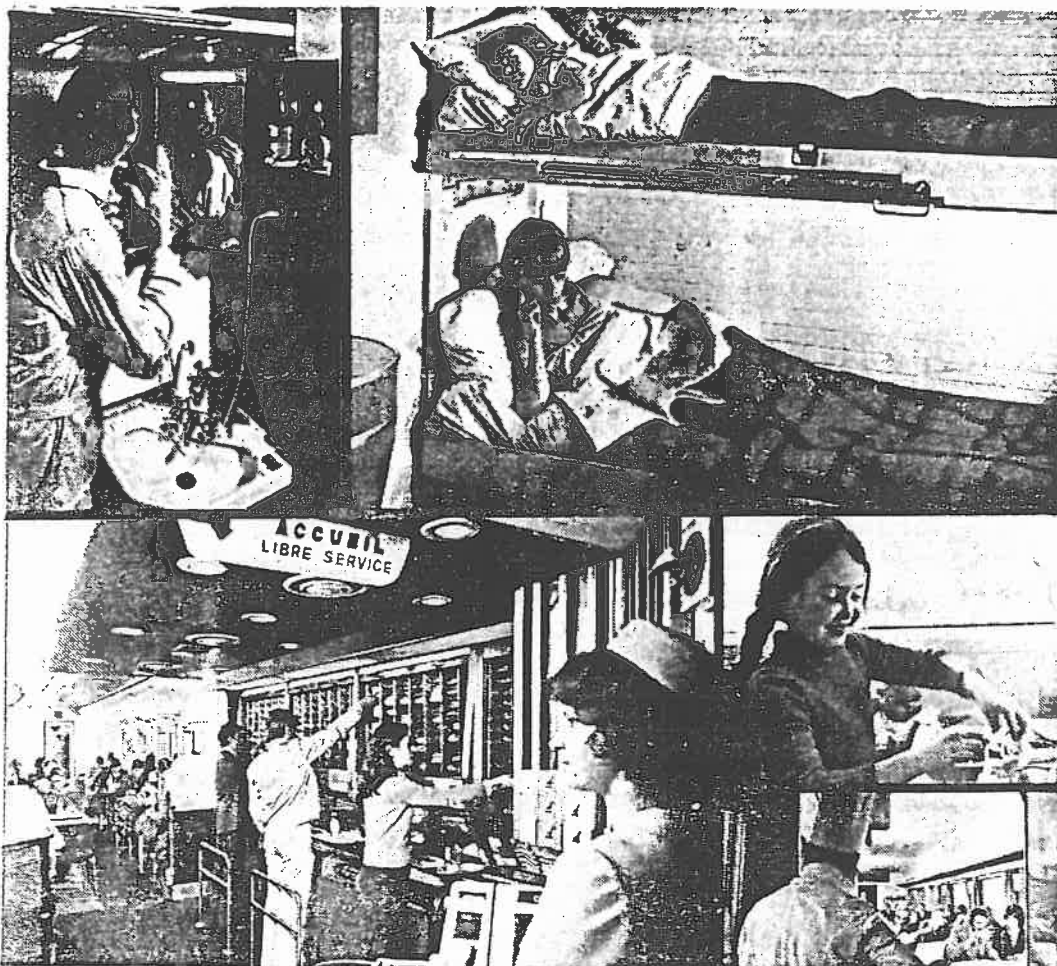
### THOMAS COOK

Tevens start Wagons-Lits opnieuw het netwerk met verkoopsbureaus op, dat rond het midden van de jaren 20 tot 200 is opgelopen. In 1928 wordt dat net gekoppeld aan een ander net van reisagentschappen, dat van 1841 gestichte maatschappij Thomas Cook, beter bekend als 'Thos Cook and Son'. Voortaan gebruiken de kantoren de verzamelnaam Wagons-Lits/Cook. Terzelfder tijd wordt Wagons-Lits daarbij meerderheidsaandeelhouder van het Britse Thomas Cook.

Verder speelt Wagons-Lits in op het nog beperkte succes van de burgerluchtvaart. In 1926 opent Wagons-Lits bijvoorbeeld zijn

eerste restaurant op de luchthaven van het Franse Le Bourget.

De crisis van de jaren 30 is echter nefast voor Wagons-Lits. Nog steeds gehandicapt met een zwakke financiële structuur ten gevolge van de snelle heropbouw na de Eerste Wereldoorlog, komt de groep in financiële problemen. Uiterlijk dient Wagons-Lits noodgedwongen over te gaan tot een belangrijke kapitaalverhoging, waarop in de eerste plaats ingeschreven wordt door het Franse Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).



.... het rijtuig Y, waarvan het gemak aan eenieder die met de trein op wintersport ging alom bekend is. De luxueuze restauratierijtuigen worden opgevolgd door zelfbedieningswagens, snackbars en cafetaria's, de nieuwe groeiemarkten van Wagons-Lits.

Sindsdien blijft CDC een sleutelaandeelhouder van Wagons-Lits.

De Tweede Wereldoorlog heeft nog veel ernstiger gevolgen voor Wagons-Lits dan de eerste. De inbeslagname door de Duitse bezettingstroepen van de rijtuigen, evenals de bombardementen op de spoorlijnen hebben zwaar huis gehouden. 189 rijtuigen blijken verdwenen te zijn, 200 ernstig beschadigd, een honderdtal vernield, verliezen die slechts in zeer geringe mate gelenigd worden. Wagons-Lits wordt immers amper voor de oorlogsschade vergoed omdat de vennootschap bijna overal als buitenlands wordt beschouwd.

Bovendien komt Wagons-Lits voor de verrassing te staan dat de Britse regering, die tijdens de oorlog Thomas Cook onder dwangbeheer had geplaatst, krachtens een noodwet de verkoop van Thomas Cook toegestaan had aan Hays Wharf Cartage, een dochtermaat-

schappij van de Britse spoorwegen die dra genationaliseerd zou worden. Enkel een participatie van 25 procent in Cook Continental and Overseas, dat de buitenlandse activiteiten van Thomas Cook vertegenwoordigt, kan nog uit de brand worden gesleept.

#### Heropbouw.

Uiteindelijk staat in de boeken van Wagons-Lits eind '48 een gekumuleerd verlies genoteerd van 558 miljoen frank ten gevolge van de oorlog, waarvan 314 miljoen voor oorlogsschade en 244 miljoen voor het verlies van Thomas Cook. Van de heropbouw van zijn rijtuigenpark maakt Wagons-Lits wel handig gebruik om zich aan te passen aan de nieuwe sociale realiteit en zich ook te richten tot de reizigers met een klein budget en lagere eisen van comfort. De vraagzijde van de markt voor rijtuigen verandert immers volledig na de Tweede Wereldoorlog.

De trein verliest definitief zijn luxe-karakter ten voordele van het vliegtuig, en wordt integendeel het democratische vervoermiddel bij uitstek. Had de trein vóór de Tweede Wereldoorlog en zeker nog vóór de Eerste Wereldoorlog, het terrein voor zich alleen, nu krijgt Wagons-Lits af te rekenen met concurrentie van zowel vliegtuig als auto. Elitaire vliegtuigreizen maar ook chartertoerisme, verre verplaatsingen met de auto of een kleine uitstap, het knibbelt allemaal aan de bestaande markten van de groep.

Als reactie worden slaapwagens voortaan ook toegankelijk voor tweede-klasreizigers. Luxueuze restauratierijtuigen worden opgevolgd door zelfbedieningswagens, snackbars en cafetaria's. Het aantal restauratierijtuigen daalt van 346 in 1956 naar 141 tien jaar later, terwijl ook de schitterende Pullman-salonwagens geleidelijk uit roulatie worden genomen.

#### Wintersport.

En in de plaats van de luxeslaapwagens komt de eenvoudiger ligwagon. Revolutionair is de invoering van het zogenoemde rijtuig Y, met derde-klaskompartimenten met drie boven elkaar gestapelde bedden, aan eenieder bekend die met de trein op wintersport ging. Dit rijtuig werkt in grote mate de democratisering van de slaaptreinen in de hand en geeft zodoende het toerisme een sterke impuls. Het luxueuze en het romantische uit de jaren 1900 dient Wagons-Lits prijs te geven. Transport voor wintersportvakanties en de autoslaaptreinen zijn na de Tweede Wereldoorlog twee van de belangrijkste groeisegmenten in het spoorwegverkeer.

Wagons-Lits beschikt door de schade opgelopen tijdens de Tweede Wereldoorlog over weinig financiële manoeuvreerruimte. De heropbouw van het verwoeste rijtuigenpark kost stukken van mensen, terwijl de winstmarge op de spoorwegactiviteiten ondermaats blijft. De spoorwegmaatschappijen waar Wagons-Lits (noodgedwongen) mee samenwerkt, weigeren immers de vervoerprijzen evenredig aan te passen met de sterk oplopende kosten, in het bijzonder de loonkosten. Bovendien kan de ruime winstmarge van voordien niet meer aangehouden worden door de hevige concurrentie van het auto- en in het bijzonder het luchtverkeer, terwijl het aantal reizigers zeer weinig toeneemt. In de periode 1956-1966 bijvoorbeeld neemt het aantal reizigers met slechts gemiddeld 1,9 procent per jaar toe.

Gelukkig is er de reisafdeling.

Thomas Cook mocht dan wel in 1945 genationaliseerd zijn, dit kan niet verhinderen dat Wagons-Lits en het Britse bedrijf na de Tweede Wereldoorlog nog nauwere commerciële akkoorden aangaan. Tickets voor auto-, lucht- of zeevervoer, cruises, individuele of groepsreizen, het wordt allemaal aangeboden of georganiseerd door de reisafdeling van Wagons-Lits en gedistribueerd via een van de uitgebreidste kantoornetten in de wereld.

De omzet van de reisagentschappen van Wagons-Lits neemt in de jaren 1958-1986 jaarlijks met gemiddeld 8 procent toe. Vooral in zakenreizen en speciale reizen (bv. kongressen), producten waarmee Wagons-Lits zijn traditie van exclusiviteit kan voortzetten, verwerft Wagons-Lits een sterke marktpositie, terwijl ook de verkoop van vliegtuigtickets een belangrijke groeimarkt vormt. Dit drukt de konjunkturgevoeligheid van de groep, die aanzienlijk was door het grote belang van de spoorwegactiviteiten.

#### Restauratie en hotels.

Terzelfder tijd ontwikkelt Wagons-Lits een derde pool: die van de restauratie (buiten de restauratiediensten die verband houden met de spoorwegen) en de hotels. En deze divisie wordt een nog groter succes: in de jaren 1958-1968 groeit de omzet in de divisie restauratie en hotels jaarlijks gemiddeld met 15 procent.

Op de vliegvelden worden restaurants en bars geopend, terwijl de catering wordt verzorgd van maaltijden die tijdens de vlucht geserveerd worden. De hotel- en vooral de motelactiviteiten leiden tot een bonte verscheidenheid aan vennootschapjes. De Société des Motels Riviera Côte d'Azur, de Motelmaatschappij Holland, Euromotel Gesellschaft, Etapes Touristiques Européennes, Euro-hotels België, al deze maatschappijen overkoepelen enkele hotels of motels.

Uiteindelijk bedraagt de omzet van de hotels en restaurants in 1961 reeds een kwart van de omzet van de spoorwegactiviteiten, in 1966 wordt dat een derde. In dat laatste jaar bereikt de omzet van de restauratie- en hoteldivisie ook het peil van die van de reisagentschappen.

De ingrijpende wijzigingen in de activiteiten leiden ertoe dat de naam van de vennootschap, Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, de lading helemaal niet meer dekt. Daarom wordt die in 1967, dus juist honderd jaar na de oprichting, ook gewijzigd in de nog steeds gebruikte naam: Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme. De grote express-treinen ruimen definitief het veld voor het democratische toerisme.

De combinatie restauratie en hotels binnen één pool wordt gezien het grote succes van beide activiteiten uiteindelijk niet meer houdbaar. In 1969 gaat Wagons-Lits dan ook over tot de oprichting van de dochtervennootschap Etap. Voortaan worden al de hotel- en motelvennootschappen verzameld in Etap, de vierde divisie van de Wagons-Litsgroep.

#### Eurest.

Kort na deze maatregel zet Wagons-Lits een andere stap voorwaarts met de ontwikkeling van de restauratie-activiteiten. de groep verbindt zich in 1970 met de Zwitserse gigant Nestlé (via dochter

Nestlé Alimentana), om een onderneming van kollektieve restauratie op te richten onder de naam Eurest voor de bedrijfsrestaurants en Restop voor de wegrestaurants.

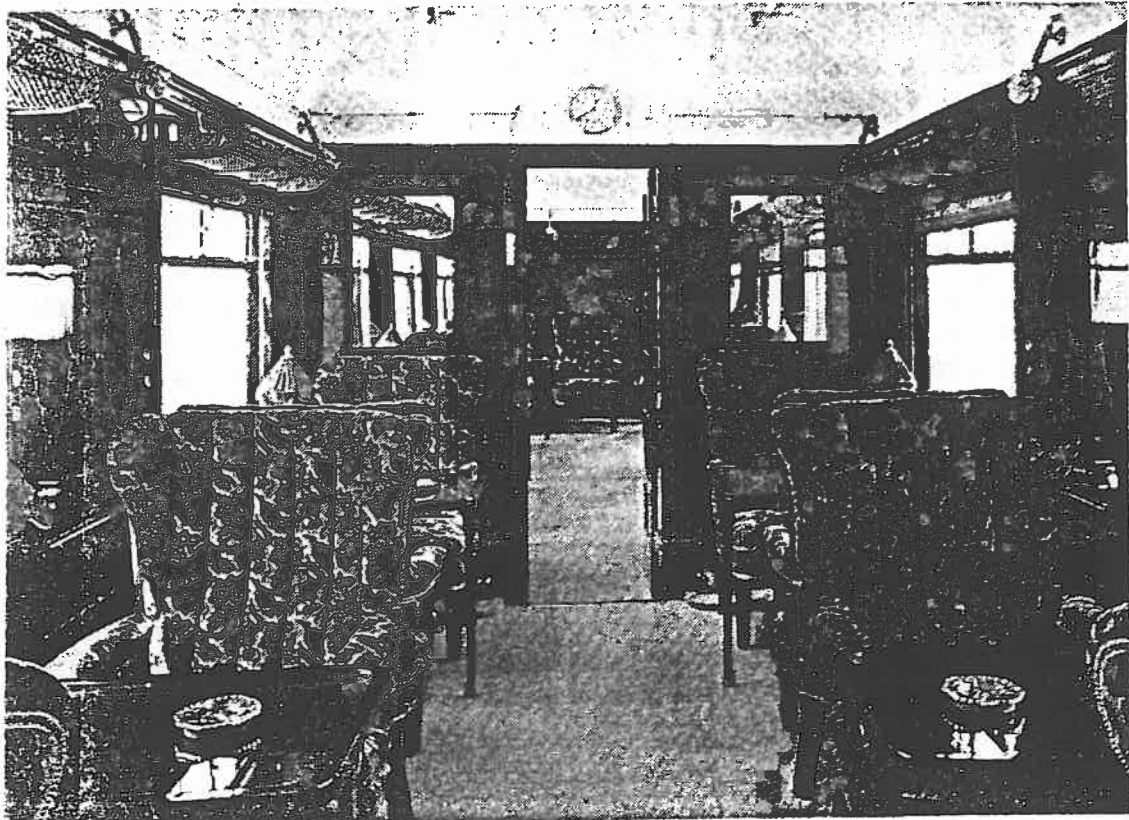
Het jaar nadien zet Wagons-Lits een andere belangrijke stap, ditmaal in de traditionele spoorwegactiviteiten. In juni 1971 sluit Wagons-Lits een akkoord af met negen spoorwegmaatschappijen (Frankrijk, België, Duitsland, Italië, Zwitserland, Nederland, Denemarken, Oostenrijk en Luxemburg) om haar wagens te verhuren aan een pool bestaande uit deze spoorwegmaatschappijen. De maatschappijen beheren voortaan zelf hun slaaprijtuig-activiteiten.

Wagons-Lits blijft echter haar diensten en personeel ter beschikking stellen van de reizigers op de wagons gehuurd door de pool, en dit op basis van kontrakten die om de vier jaar vernieuwbaar zijn. Wagons-Lits neemt voortaan dus enkel nog de functie van dienstverlener waar voor de voornaamste Europese spoorwegnetten.

Cruciaal bij deze regeling is dat alle nieuwe investeringen in wagons ten laste van deze pool komen. Wagons-Lits hoeft dus niet meer te investeren in deze weinig renderende maar kapitaalintensieve sektor, die bovendien erg konjunkturgevoelig is. De hoge afschrijvingen uit deze activiteit kunnen dus aangewend worden voor meer rendabele activiteiten zoals de restauratie en de hotels.

Guy ELEWAUT

Overgenomen, mits toelating, uit het tijdschrift 'De Financieel -  
Economische Tijd'. (Wordt vervolgd)



Na de Tweede Wereldoorlog wordt de trein van het elitair vervoermiddel bij uitstek het democratisch vervoermiddel bij uitstek. De schitterende Pullman-salonwagons worden vervangen door.....

*A.M.S.A.C.- leden te gast op het  
mosselsouper in het restaurant  
"De Bergstraat" te Merelbeke.*

Om de gewoonte getrouw te blijven hield A.M.S.A.C. zijn jaarlijks feestmaal, in het restaurant "De Bergstraat" te Merelbeke, op vrijdag 30 oktober 1992.

Bij het betreden van het restaurant, dat voor deze gelegenheid aan A.M.S.A.C. was voorbehouden, werden de leden en hun echtgenotes een apéritief aangeboden. Men kon kiezen uit de apéritieven van porto, sherry, martini, gancia, sint-raphaël of een lekker vers glas fruitsap.

Omstreeks 20u.30' hette de voorzitter de talrijke aanwezigen hartelijk welkom en wenste hen verder een smakelijk eten toe.

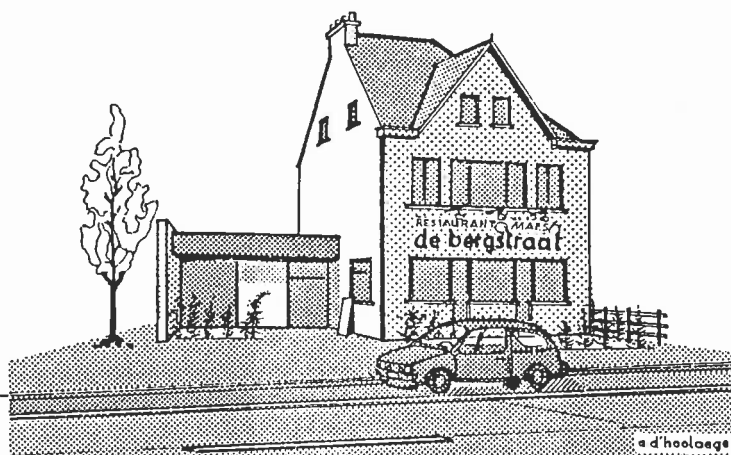
Vervolgens werden de mosselen en de smakelijke frietjes, of diegene die een steak hadden gevraagd, aan de mooi versierde tafels opgediend. De mosselen en de frietjes bleven maar komen, velen aten hun buikje rond!

De aanwezige leden en hun echtgenotes beleefden een gezellige en aangename avond.

Het was een fijne en aangename samenkomst. Iedereen keerde tevreden huiswaarts en men spreekt nu reeds voor een soortgelijke samenkomst in het jaar 1993.

Ik dank U allen voor Uw aanwezigheid. Het was een avond om niet te vergeten!

De voorzitter,  
D'hoolaege André



# 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

- 06.12.1992 Grote beurs van treinen en auto's in de sporthal "STEDENWIJK" Kampenweg 1 te Almere (NL). Met grote trammodulebaan van de GVB A'dam, van 10u. tot 16u.
- 13.12.1992 Grote beurs van treinen in het buurthuis "DE VUISTER" Molenwerf 44 Koog a/d Zaan (NL), van 10u. tot 16u.
- 19.12.1992 Modeltreinenruilbeurs Den Bosch, sporthal "DE MAAS-POORT" Marathonloop 3 Den Bosch (NL), van 10u. tot 15u.
- 19.12.1992 Grote beurs van treinen in het Gemeenschapscentrum "DE BRON" Troubadourweg 2 Alphen a/d Rijn, 10 à 15u.
- 20.12.1992 Treinenbeurs in het Dorpshuis "DE MORIAAN" Dorpsduinen 4 Wijk aan Zee (NL), van 11u. tot 16u.
- 30.01.1993 Grote beurs van treinen in het Postiljon Hotel  
en Schans 65 Heerenveen (rotonde Heerenveen NL)  
27.03.1993 van 10u. tot 15u.

### TREINEN

### UTRECHT

### EUROSPoor '93

Jaarbeurs Utrecht

Grootste manifestatie aller tijden op modeltreingebied in Nederland en vermoedelijk in Europa. Honderden deelnemers uit Nederland en de ons omringende landen met tientallen werkende modelbanen van clubs uit binnen- en buitenland, exposities, verzamelingen, importeurs, demonstr...films en enorme ruilbeurs.

Tijden nog onbekend

Dit mag u niet missen!

zaterdag en zondag 27 en 28 november 1993.



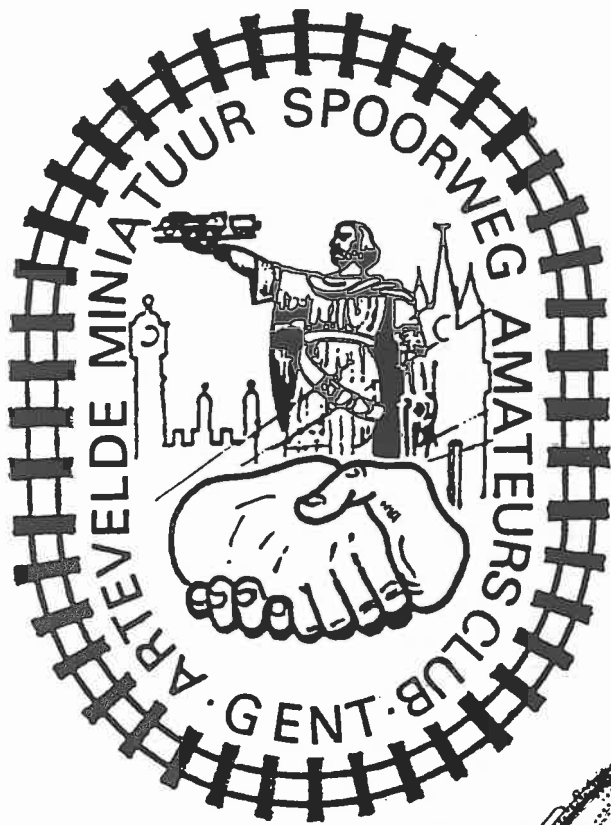
- 13.12.1992 Internationale Trein- en Autobeurs in de zaal Sint-Jozef, Dalhiastraat 23 Wommelgem 2160, vlakbij de afrit en rondpunt Wommelgem (Autolei) van 9u. tot 14u.  
Informatie: MARSELOO, Van Noortstraat 27 Antwerpen 2018 - Tel: 03/ 231.64.17 of VAN KERKHOVE, Van Hovestraat 80 Kruibeke 2760 - Tel: 03/ 774.13.05 of 03/ 774.50.98
- 24.01.1993 12de Internationale Ruilbeurs door de Leuvense Modeltreinclub L.M.T.C. vzw in de Parochiezaal Winksele-Delle (Deelgemeente van Herent steenweg Leuven Mechelen) achter de kerk, Mechelsesteenweg Winksele - Delle van 9u. tot 14u.  
Inlichtingen: Pierre DANIELS, Bovenstraat 4 A Linden 3210 - Tel: 016/ 62.12.99  
AANDACHT: 13de Internationale Ruilbeurs op zondag 24 oktober 1993.
- 31.01.1993 Internationale Ruilbeurs 11<sup>e</sup> zondag 31.01.1993 en  
en  
06.06.1993 12<sup>e</sup> Internationale Ruilbeurs zondag 06.06.1993 van 9u. tot 13u. door de Hoeseltse Treinclub in het Cultureel Centrum, Europalaan te Hoeselt 3730.  
24,25 en 4<sup>e</sup> Expo van Modeltreinen en Modelbouw te Genk,  
26.09.1993 in de Limburghallen "EUROMODELBOUW 1993", een weekend om niet te vergeten!  
Inlichtingen: SMETS Danny, Lindekapelstraat 7 te Hoeselt 3730 en telefonisch op het nummer (liefst na 20u.) 089/ 41.53.72.
- 07.03.1993 Internationale Trein- en Autobeurzen in de zaal  
06.06.1993 Sint-Jozef, Dalhiastraat 13 Wommelgem 2160.  
05.09.1993 Vlakbij de afrit en rondpunt Wommelgem (Autolei)  
12.12.1993 van 9u. tot 14u.  
Inlichtingen: MARSELOO, Van Noortstraat 27 Antwerpen 2018 - Tel: 03/ 231.64.17 of VAN KERKHOVE, Van Hovestraat 80 Kruibeke 2760 - Tel: 03/ 774.13.05 of 03/ 774.50.98.
- 14.03.1993 TREIN HOBBY TRAINS - T.H.T. vzw, MINIATUURTREIN  
09.05.1993 RUILBEURZEN 1993, voor miniatuurtreinen en toe-  
12.09.1993 behoren, fotos, postkaarten en vakliteratuur in  
28.11.1993 zaal STAR, N. De Brauwerestraat 21 Vilvoorde 1800 van 9u. tot 13u. Toegangsprijs: 50 fr. Kinderen tot 6 jaar gratis.  
Inlichtingen: vzw TREIN HOBBY TRAINS, Harensesteenweg 494 te Vilvoorde 1800 - Tel: 02/ 251.54.96 of 02/ 252.03.19.
- 19.12.1992 49ste INTERNATIONALE VEILING VAN OUDE SPEELGOED-  
en  
20.12.1992 TREINEN IN HOTEL SERWIR TE SINT-NIKLAAS door VERCAUTEREN André, Kan. de Meyerlaan 8 Hamme 9220  
Inlichtingen en catalogus: Tel: 052/ 47.84.02  
Fax: 052/ 47.71.54
- REIZEN VOOR SPOORWEGVRIENDEN: RONDCO-TRAVEL  
Bossuytstraat 5 Assebroek 8310  
Tel + Fax: 050/ 35.92.41  
- reis naar de SPIELWARENMESSE te Nürnberg, op 4-5-6 en 7 februari 1993  
- reis naar de RHEATISCHE BAHN in Zwitserland, van 10 tot 17 juli 1993.

# AMSAC

ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG

AMATEURS CLUB

GENT



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

