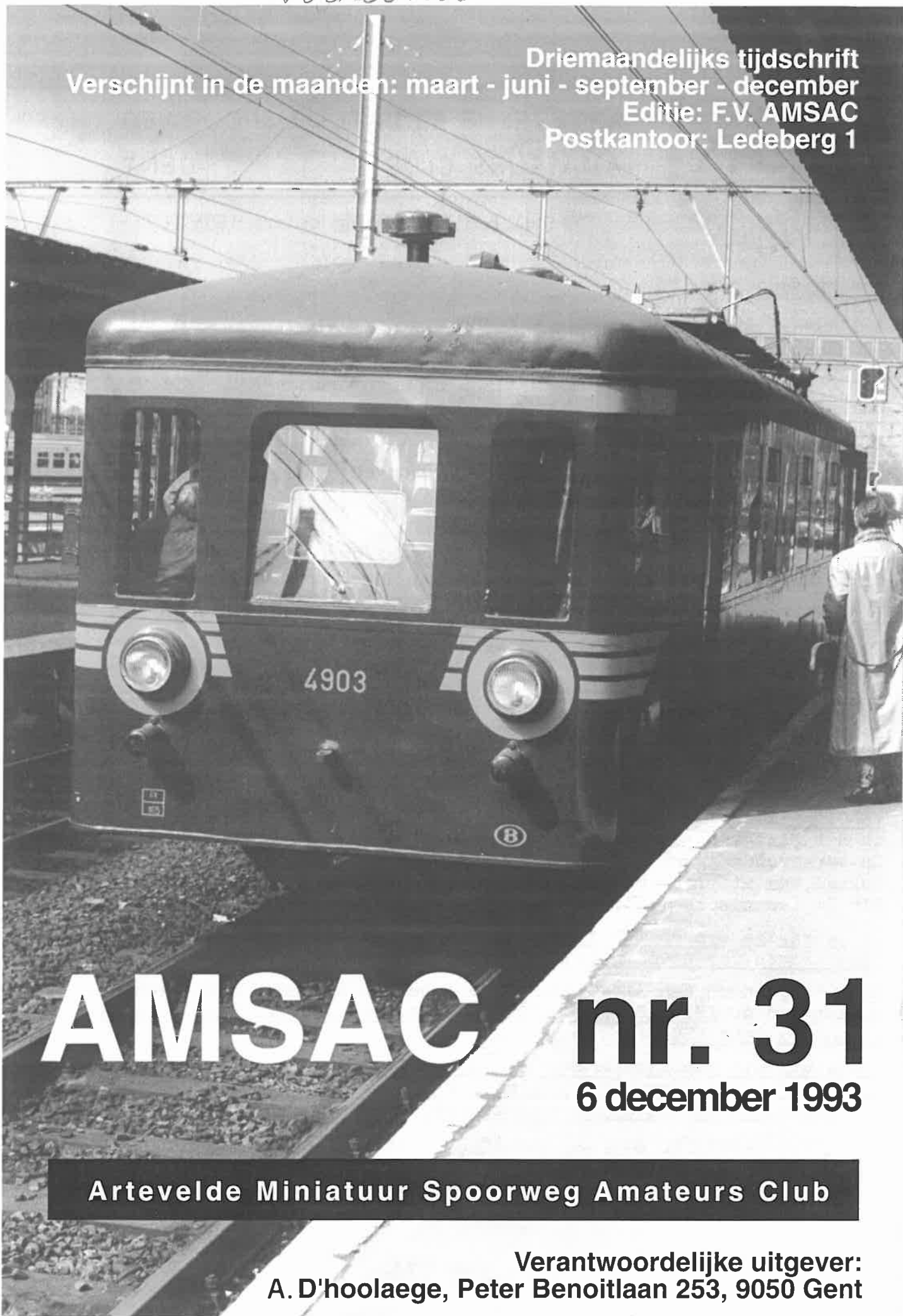


M. Gorker Rib

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in de maanden: maart - juni - september - december
Editie: F.V. AMSAC
Postkantoor: Ledeberg 1



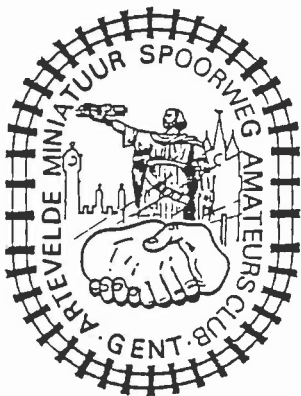
AMSAC

nr. 31

6 december 1993

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

**Verantwoordelijke uitgever:
A. D'hoolaeghe, Peter Benoitlaan 253, 9050 Gent**



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT

Feitelijke Vereniging sedert 1956

HET BESTUUR:

- Ere Voorzitter: - VIERSTRAETE Frans
Eerste Stationschef te Gent Sint-Pietersstation
- Voorzitter: - D'hoolaeghe André
Peter Benoitlaan 253 Gentbrugge 9050 (231.93.72)
- Ondervoorzitter: - CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat 16 Drongen 9031 (227.68.41)
- Sekretaris: - COCQUYT Hans
Deinsteesteenweg 11 Drongen 9031 (227.05.74 - 236.24.33)
- Penningmeester: - VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat 35 Gent 9000 (222.75.66)
- Commissaris: - DENEEF Robert
Latemstraat 20 De Pinte 9840 (282.64.43)
- Commissaris: - BONTINCK Patrick
Destelbergenstraat 40 St.-Amandsberg 9040 (228.60.27)
- 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 vastgelegd op 16 jaar.

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

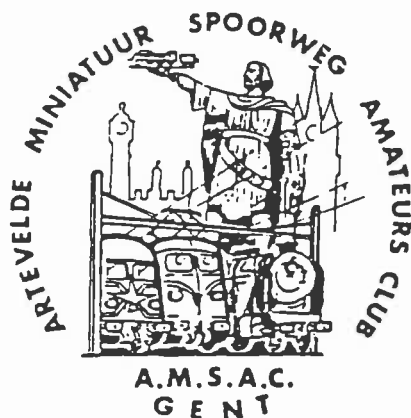
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkavonden gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding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

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

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via onze Bankrekening-nummer van de ASLK: 001 - 0899284 - 73 t.n.v. de F.V. AMSAC, Kraaistraat 35 Gent 9000.

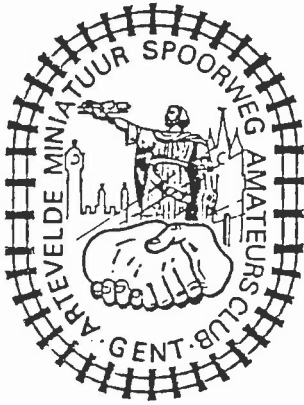
Niets uit dit clubblad mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever !

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
Nieuwjaarswensen aan de leden	2
Opendeurdagen te Drongen	3
Zwitserland.....Treinen en gemiste kansen	4
AMSAC ging op uitstap naar Nederland	7
Bezoek aan Madurodam en het Nederlands Spoorweg- museum	13
De nieuwste trein van de NS 'DE RAILHOPPER'	14
Märklin Digitaal	16
De digitale modelbaan in de praktijk	18
Een schakelrelais met diverse uitbreidings- mogelijkheden	19
De nieuwe ROCO-HO-UNIVERSEEL KOPPELING	21
Kort nieuws	22
Het jaarlijks mosselsouper bij AMSAC	23
Door ons gelezen	24
Agenda	26
Foto op de voorpagina: 4903 in het station te Leuven.	



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG
AMATEURS CLUB . GENT

Ten geleide....

Ik open dit clubblad, het éénendertigste in zijn reeks, om het jaar 1993 af te sluiten.

Nog enkele weken of dagen resteren mij nog om U een voorspoedig 1994 toe te wensen. Ik wil daarbij ook Uw familie betrekken bij het uitbrengen van deze wensen.

Bij deze gelegenheid wil ik de kans grijpen om enkele punten op zaken te stellen.

Het bestuur van AMSAC heeft steeds de taak gehad de leden bij te staan en het uitwisselen van eventuele opgedane ondervindingen.

Een essentieel onderdeel daarvan is de communicatie tussen de leden en het bestuur. Vragen die uitgaan van de leden, op electrisch- of technischvlak, kunnen nuttig zijn voor beginners maar evenzeer om deze gegevens later te laten verschijnen in ons clubblad.

Ik wil U een viertal keren per jaar, bij het uitdelen van ons clubblad, U op de hoogte brengen van het geboekte resultaat.

Ik zou er voorstander van zijn om terug de vergaderingen in het leven te roepen zoals ze in het verleden werden gerelativeerd, met technische lessen te laten doorgaan.

De activiteit van de club stond dit jaar op een laag pitje !

Mocht U behoefte voelen om mij op onvolkomenheden te wijzen, dan zal ik daar graag kennis van nemen om in de toekomst daar iets aan te doen.

Daarom zou ik U willen vragen bijgaand formulier te willen aanvullen en mij, na het uitbrengen van Uw opmerkingen, dit formulier terug te bezorgen.

Het is niet noodzakelijk Uw identiteit kenbaar te maken, anoniem mag ook.

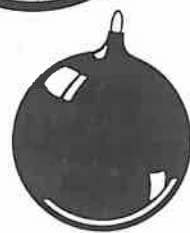
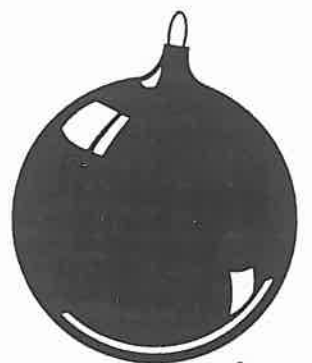
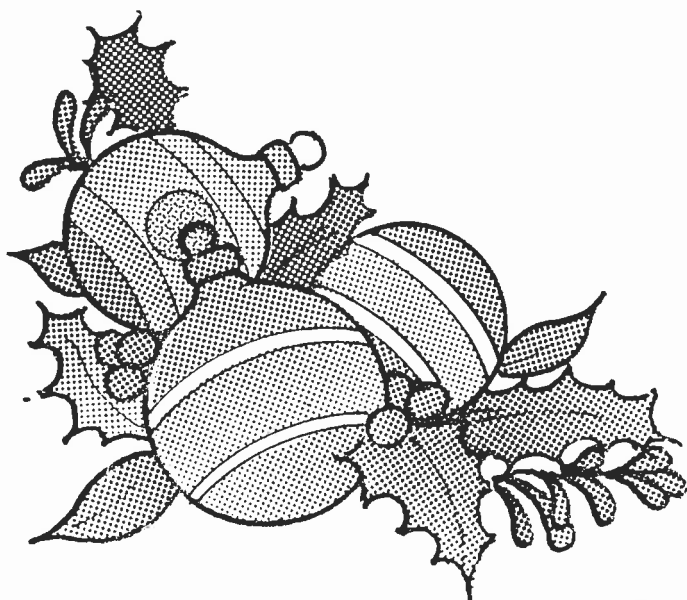
Verder wens ik aan al onze leden en hun familie het allerbeste toe met een Vrolijk Kerstfeest en een Voorspoedig Gelukkig Nieuwjaar.

De voorzitter,
D'hoolaege André

aan alle leden
en hun familie,
wensen wij een
Vrolijk Kerstfeest
en een
Gelukkig Nieuwjaar.



Het bestuur.



opendeurdagen te Drongen

Ik had het al eerder moeten aankondigen, in het voorgaande clubblad, maar nu is het zover.

De opendeurdagen te Drongen, die op 5 en 6 juni 1993 werden georganiseerd door de plaatselijke vakbond van communicatiemiddelen en cultuur, werden een groot succes.

Traditie getrouw, na de vierde opeenvolgende maal, werd om onze medewerking verzocht een spoorbaan aan te leggen in de hovingen van deze groepering. Dit jaar werd gekozen voor een Märklinbaan, bouwgrootte 1, spoorbreedte 45 mm. en met een schaalverhouding van 1 op 32.

Door de tussenkomst van een van onze leden werd de firma Märklin verzocht haar medewerking te verlenen, voor het ter beschikking stellen van het grote spoormaterieel dat we achteraf dan ook hebben verkregen.

Ook werd beroep gedaan bij de heer VAN HOREBEKE Albert, bloemist te Drongen, voor de levering van diverse planten met een rijke bloem- en kleurschakering.

Ons lid, de heer VAN den BERGHE Marc, die zich niet alleenlijk beperkte tot het aanleggen van een vijver met vissen, het leggen van de sporen, maar ook een feeërieke tuinaanleg tot stand bracht, mag hier wel met een woord van dank vermeld worden.

Zowat de helft van de bezoekers hadden nog nooit zulk een mooie grafische tuin- en spooraanleg gezien. Iedereen sprak met lof over deze prestatie.

De heer CLAEYS Guy, ondervoorzitter bij AMSAC, had bij deze gelegenheid zijn persoonlijk materieel laten rijden op deze spoorbaan. Een van de locomotieven was voorzien van een rookgarnituur wat bij het jeudig publiek een geïnteresseerde belangstelling teweegbracht. Uit de reacties van de bezoekers kon men vernemen dat ze een volwaardig bezoek hadden gebracht aan deze opendeurdagen te Drongen.

Ik bedank langs deze weg de firma Märklin voor hun medewerking, de heer VAN HOREBEKE Albert voor de levering van bloemen en planten, de heren BAERT Jozef en VANDAELE Jozef en de leden van het CCVC voor de spontane medewerking tot het welslagen van deze opendeurdagen. Ook de heer VANDERSTUYF Laurent stuur ik een woord van dank, die steeds paraat staat een helpende hand te verlenen bij onze tentoonstellingen.

De voorzitter.

Agentschap "Krediet aan de Nijverheid"

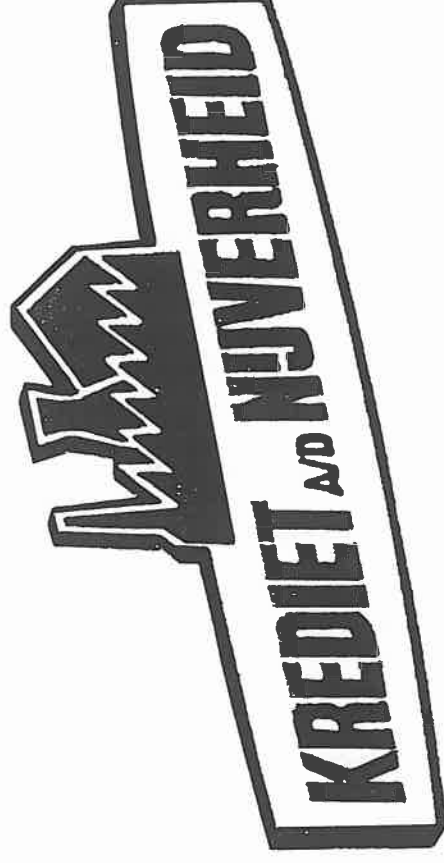
Hans COCQUYT

Vierhekenstraat 5 A

9031 - DRONGEN

Tel. 09 - 236.24.33

Fax 09 - 236.24.67



Thuis in sparen

KANTOOR OPEN van maandag tot vrijdag van 9 tot 12u. en van 16 tot 18u.
woensdagnamiddag gesloten
zaterdagvoormiddag van 10 tot 12u.; ook op afspraak.

 Z W I T S E R L A N D ...

 TREINEN EN GEMISTE KANSEN

Wat is Zwitserland ?

Een land vol van spoorwegen, en waar er nog wat ruimte overbleef heeft men bergen neergepoot. Als achtergrond natuurlijk om de treinen tot hun recht te laten komen.

Van deze indruk kon ik mij niet ontdoen tijdens de laatste vakantie. Dit is ongetwijfeld HET land waar elke spoorfanaat aan zijn trekken komt, zowel de aanbieder van het grootbedrijf als de hobbyist.

Het rollend materiaal van de SBB zelf treft men schier overal aan, opvallend door mooie lijnen, samen met smaakvolle en verrassende kleuren en beschilderingen. Nóg bonter zijn uiteraard de talloze privaatbanen alle met hun specifieke vormen, schilderijen en afmetingen. Deze treft men zowel aan in normaalspoor, smalspoor, tandradspoor als kabelspoor.

Aspecten die bovendien geweldig in het oog springen zijn :

- de uitzonderlijke netheid van alle materiaal;
- de verkeersintensiteit, samen met een grote frekwentie, wat voor camerafreaks ten zeerste is meegenomen. Drie dagen vóór tijd was de hele filmvoorraad al de mist in !

Een bezoek aan het grote kopstation in Zürich, met een kleine ondergrondse stad aan winkels en horeca (waar men zonder meer verloren loopt) en bovengronds een capaciteit van 23 sporen, valt beslist af te raden. Wegens het eindeloos komen en gaan van een grote diversiteit aan grote en lokale lijnen, en het verbod om over de sporen te lopen, is de ambitieuze fotograaf genoodzaakt ettelijke kilometers langsheen de perrons over en weer te hossen om telkens vast te stellen dat er alweer een ander prachtexemplaar binnenloopt bij het perron waar je net vandaan komt ! Je rent je rot....

Als je dat allemaal van dichtbij meemaakt, en dan nog in het mooie en unieke zwitserse landschap, is het meer dan begrijpelijk dat zowel individuen als clubs zwitserse banen bouwen.

Een absolute MUST voor alle geestesgenoten is een bezoek (een volle dag is amper genoeg) aan het Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Sedert het laatste bezoek (17 jaar terug) is dit aanzienlijk uitgebreid en verbeterd. Met "verkeer" bedoelt men letterlijk elke vorm ervan, zoals telefonie, telegrafie, computers, de media en uiteraard hoofdzakelijk het "verplaatsings"-verkeer : boten, vliegtuigen, auto's, moto's, sleden, trams, fietsen, treinen. Vooral dit laatste komt zeer uitgebreid aan bod en is meer dan de moeite waard !

Naast diverse oude locs, klein en groot, pronkt vanzelfsprekend de fameuze krokodil, naast dewelke wij eerbiedig een minuut stilte in acht hebben genomen, waarschijnlijk meer zelfs.....

Voor wat de spoorwegafdeling betreft zijn er de hele dag door, op geregelde en aangekondigde tijdstippen, een aantal voorstellingen :

- een reuze-miniaturbaan HO die de Gotthardbaan voorstelt;
- een volledig opengewerkte stomer wordt opgestoot en opgestart, waarbij de toeschouwers aanschouwelijk kunnen volgen welke handelingen de machinist verricht, en hoe de stoomlocomotief van binnen overeenkomstig werkt en reageert;
- in een klein zaaltje staat de echte bestuurderskabine van een Ae 4/4, met erachter een twintigtal publiekplaatsen. Door de voorruit ziet men een groot scherm. Een op rust gestelde machinist neemt U mee op een simulatierit op de Gotthardbaan met alle handelingen, geluiden en beelden die daarbij nodig zijn, en met de nodige uitleg. Sensationeel !

Heel wat grote en kleine miniatuurmodellen zijn er te aanschouwen, ook buiten de treinzalen zelf, met name in de volgweg tussen de centrale toegang en de cafetaria. Opvallend waren vooral de vele Zwitserse modellen van Lima, die daarenboven nog heel mooi en verrassend fijn gedetailleerd waren.

Tot zover de dingen die we wel gezien hebben. Over naar de "gemiste kansen".

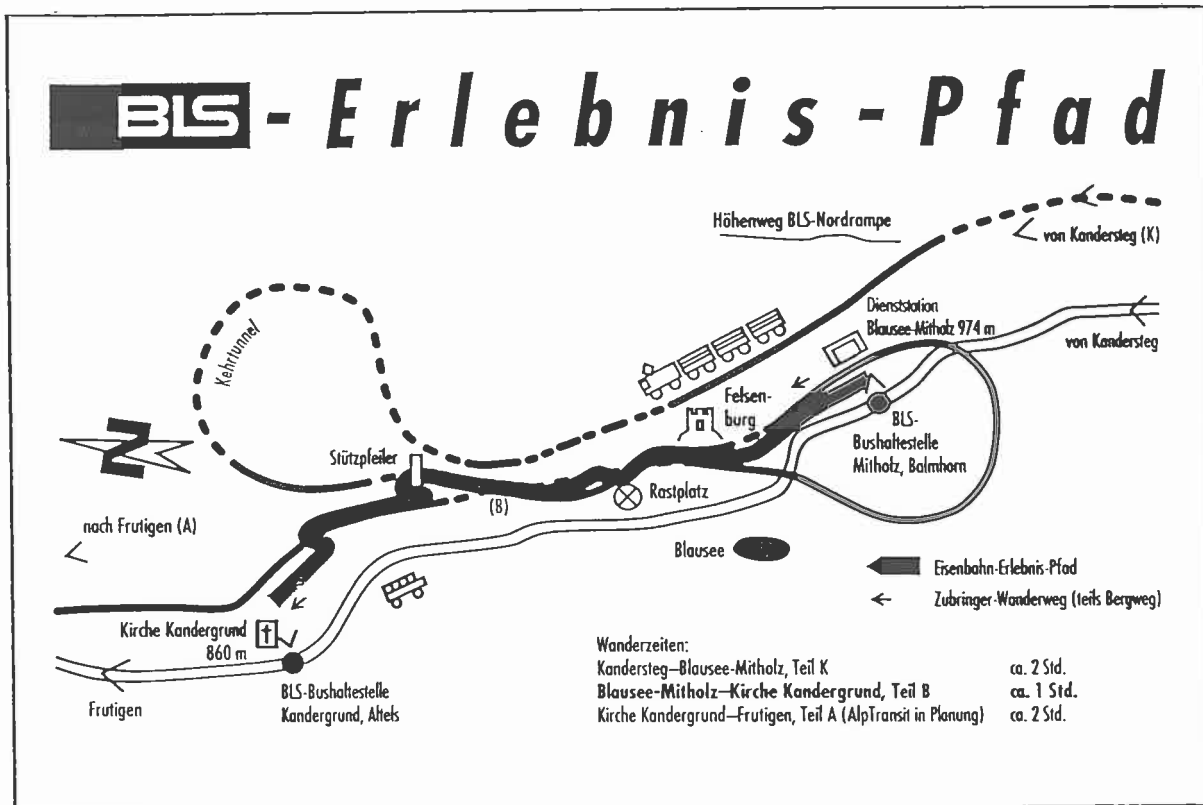
De modelspoorhobby (let wel : "DE" hobby - heel juist en bedankt, Rik Gorleer) blijkt wel van grote betekenis in dit land.

Zo noemt Interlaken zich het trefpunt van de modelspoorwegen. En inderdaad. In deze eerder kleine stad zijn er twee grote gelegenheden op dat vlak :

- Naast het station Interlaken-West bevindt zich in een grote houten loods het "Modelleisenbahntreff Interlaken", wat o.a. het volgende te bieden heeft :
 - een 250 m. lange 0-schaal smalspoorbaan, gedeeltelijk met tandrad;
 - grote normaalspoorbaan in 0;
 - 3-rail baan "The golden pass of Switzerland";
 - diorama's over de oude Zwitserse banen;
 - film- en videovoorstellingen;
 - presentatie van nieuwigheden.
- Aan de rand van de stad kan men met een kabelbaan de helling op naar de "Heimwehfluh", een soort attractiepark op zich met echter de mogelijkheid om een zeer grote HO-baan in werking te bezoeken, met een rijshow om de 30 minuten.

Helaas, zowel familiale omstandigheden als krappe tijdschema's maakten het vrijwel onmogelijk me daarvoor vrij te maken. Wacht tot de volgende keer !

Een tweede ernstige gemiste kans was de mogelijkheid om de noordhelling van de Bern-Lötschberg-Simplonlijn vanaf Kandersteg te voet te volgen. Ook daar werd inmiddels een speciaal berg- en wandelpad aangelegd dat toelaat spectaculaire beelden te schieten van de treinen (ook alweer zeer geregeld en frekvent) welke in, langs en boven de Kandervallei rijden :



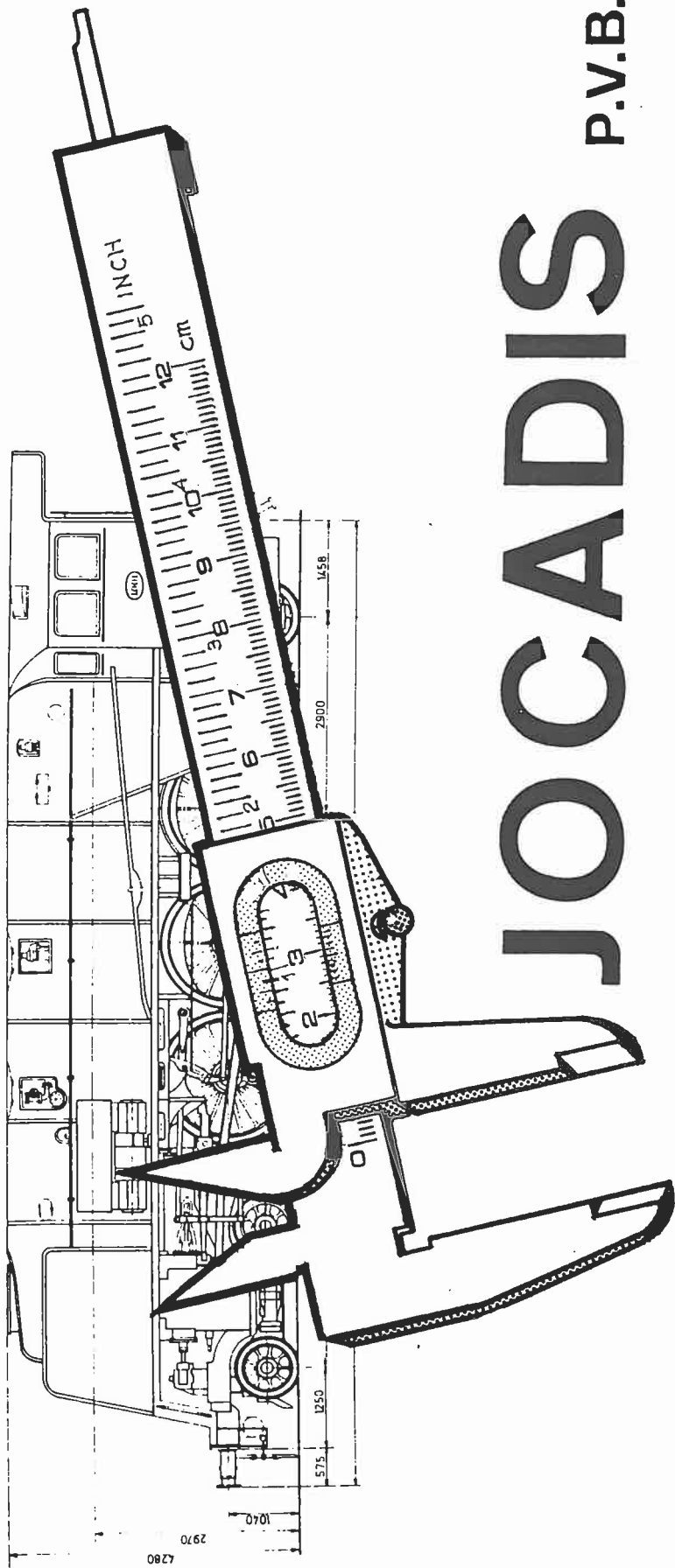
Eens de Lötschbergtunnel door, van het Berner-Oberland naar Wallis, (waar het weer beter schijnt te zijn) kan ook de zuidhelling van de BLS-lijn worden gevolgd, waar, volgens de folder, zich enkele indrukwekkende bruggen bevinden.

Deze spoorparadijzen hebben we letterlijk "gemist". De laatste dagen immers hing er een dichte mist met een druilerige regen. Misschien maar goed ook : de films waren toch al op.

In elk geval kunnen deze aanwijzingen een tip zijn voor een toekomstige Zwitserland-reiziger met hopelijk meer geluk.

WAARSCHUWING : doe veel geld en vooral véél films mee....

Vandevoorde Erich



JOCADIS

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

AMSAC ging op uitstap naar Nederland.

Autobuschauffeur: Christian

Reisleider: uw voorzitter

Wat de reis vooraf ging.

Menigmaal werd ik geconfronteerd, door de leden, met de vraag: " wanneer gaan we eens een uitstap maken of wanneer gaan we eens " een bezoek brengen aan de een of de andere bezienswaardigheid ?". Dit waren de vragen die ik dikwijls moest aanhoren vanwege de leden. Maar wat en waar valt er iets te bezoeken in clubverband en in het kader van de miniatuurspoorwegen. Na lang beraad viel het idee om eens een bezoek te brengen aan MADURODAM en het Nederlands Spoorwegmuseum. Een ééndagsreis die wel te verwezentlijken valt.

Vooraf werd contact opgenomen met verschillende autocaruitbaters, en ongeloofwaardig het ook moge klinken kwam ik aan prijsverschillen van 3800fr. en 4000fr. in verhouding met de autobusonderneming die door mij werd in huur genomen.

De reis die ik had uitgeschreven naar Nederland, kon ondernomen worden aan de prijs van 800fr. per deelnemer waarbij de toegangsprijs tot MADURODAM en het Nederlands Spoorwegmuseum inbegrepen was. De prijs tot een bezoek aan MADURODAM bedroeg 10 gulden en tot het Nederlands Spoorwegmuseum 7 gulden in groepsverband.

Wat de inschrijvingen betrof.

Op 19 september 1993 werd de reis ondernomen met een getalsterkte van 15 leden en 9 bijhorende familieleden.

Waar bleven de andere leden, ook deze die eertijds om een uitstap hadden gevraagd ? Ik had gerekend op een deelname van minimum 30 leden wjl er slechts 24 deelnemers waren.

Bref, dit zijn enkele toelichtingen die ik verstrek die bij het uitschrijven van een reis vooraf gaan.

Commentaar over het verder verloop van de reis.

De plaats en uur van samenkomst was gepland te Gentbrugge, aan de Land van Rodelaan, een laan die gelegen is bezijden de autosnelweg E 17. Om 6u.30' was de reisleider reeds terplaats in afwachting van de andere medereizigers. De deelnemende leden die met hun persoonlijk voertuig op de plaats van samenkomst waren gekomen, konden hun voertuig parkeren onder de E 17.

Om 6u.50' kwam de autobus aangereden en konden de aanwezige leden reeds een zitplaats innemen.

De autobuschauffeur kwam tot mij en opende de kennismaking met de bewoordingen: " Goedendag mijnheer, mijn naam is Christian. " Mag ik u vragen hoeveel medereizigers er zijn." Na deze vraag werd door hem het ritblad ingevuld.

Klokslag 7u. ving de reis aan, via de E 17, richting Antwerpen. We waren pas enkele kilometers gereden of er werd door de buschauffeur een onvoorziene halte gemaakt. Het rechter voorportier was niet helemaal potdicht. Met een vakkundige kennis van zaken werd dit klein heuvel hersteld door de buschauffeur. Er was geen gevaar, enkel een zenuwslopend tochtlawaaï dat werd veroorzaakt.

Pas dit heuvel achter de rug kon ik, via de micro, aan de aanwezige leden en hun familie een korte uiteenzetting geven over onze reis naar Nederland. De tekst luidde als volgt:

" Goede morgen dames en heren.

" Onze autobuschauffeur is de heer Christian die ons veilig naar onze bestemming zal voeren.

" De bedoeling van deze reis is niet alleenlijk om een bezoek te brengen aan onze noorderburen, maar om een bezoek te brengen aan de miniatuurstad MADURODAM te Den Haag en als tweede punt een bezoek te brengen aan het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht.

" Ik mag niet spreken over het miniatuurstadje MADURODAM, want de Nederlanders zouden mij dit kwalijk nemen. Zij spreken van hun miniatuurstad MADURODAM, en met reden. Dit zult u later zelf ter plaatse kunnen vaststellen.

" Ik wil u hierbij enkele bijkomende inlichtingen verstrekken in verband met deze reis.

" We zijn dus uit de Arteveldestede vertrokken en volgen via de E 17 de baan naar Antwerpen. Te Wuustwezel steken we de grens over, komen op het Nederlands grondgebied, en vervolgen verder de baan naar Breda.

" Breda is een stad gelegen in Noord-Brabant aan de Aa of Weerij, een zijrivier van de Mark. De naam Breda werd afgeleid van breed + de rivier Aa = Breda, telt 119.845 inwoners. Eens Breda achter de rug vervolgen we onze weg naar Dordrecht. Vooraf ontmoetten we de vaart het 'Hollandsch Diep' die de

" scheidingslijn vormt tussen Noord- en Zuid-Nederland met de
" vermaarde Moerdijkbruggen, want er zijn er twee, een oudere
" spoorbrug van 1872 en een nieuwere voor voet- en wegverkeer
" gebouwd in 1936. Deze brug heeft een lengte van 2500 meter,
" 14 bogen van 100 meter en beide bruggen werden in 1945 door
" de Duitsers vernield. De vaart het Hollandsch Diep heeft op
" sommige plaatsen een breedte van 1,5 à 4 km. (Willemstad -
" Numansdorp).

" Eens over de Moerdijkbrug bereiken we Dordrecht, stad gelegen
" in Zuid-Holland aan de Oude Maas, telt 103.688 inwoners, is
" bekend om zijn vele historische gebouwen, scheepswerven en
" industrie.

" Vervolgens rijden we dan naar Rotterdam, een stad die even-
" eens gelegen is in Zuid-Holland met 602.012 inwoners. Een
" der grootste havens van Europa, eerste haven en 2de handels-
" stad van Nederland, heeft 64 km. havenkades. Het betreft
" vooral een doorvoerhaven van ertsen, petroleum, graan en
" steenkool, heeft een grote veemarkt en een belangrijke graan-
" beurs.

" Op 14 mei 1940 werd de binnenstad erg verwoest ingevolge de
" luchtbombardementen door de Duitsers waarbij veel burgers
" het leven lieten.

" In 1945 werd een groot deel van de haveninstallaties door de
" Duitsers vernield. Het is ook een universiteitstad, sedert
" 1973 werd de Erasmusuniversiteit er opgericht.

" Van Rotterdam steven we dan via Delft naar de plaats van ons
" eerste bestemming - Den Haag - MADURODAM.

" Eerst nog een woordje uitleg over Delft. Delft werd afgeleid van
" het woord delven. Het is een stad gelegen in Zuid-Holland met
" 86.144 inwoners, zeer bekend om het aardewerk met zijn Delfts-
" blauw.

" Zo belanden we dan op de plaats van onze eerste stop, Den Haag
" ook nog 's Gravenhage genoemd. 's Gravenhage werd afgeleid van
" het Middelnederlands 'hage', als jachtgebied afgeperkt gebied
" van de graaf. Den Haag is de hoofdstad van Zuid-Holland, telt
" 472.137 inwoners, bekend om het Binnenhof met de Ridderzaal,
" het Hof van Internationale Justitie ook het Vredespaleis
" genoemd. Bijzonderste nijverheden: chocolade, meubels en
" metaalwaren.

" Voorwat de miniatuurstad MADURODAM zelf betreft, kan ik u het
 " volgende mededelen:
 " MADURODAM is het kleinste stadje maar ook het beroemste stadje
 " van Nederland. Je wordt plots een reus in een wonderbare wereld
 " want je kunt er alles met een blik overzien. Een middeleeuws
 " stadje met historische gebouwen, moderne architectuur in een
 " nieuwbouwwijk, een haven en vliegveld, molens en polders.
 " Je kunt zomaar in de huisjes naar binnen kijken en meegenieten
 " van gezellige sfeertje. De Nederlandse regering zetelt er, de
 " koningin woont er. De grote toeristische trekkers zijn het
 " Vredespaleis, het Mauritshuis, enzomeer. MADURODAM is Nederland
 " in het klein. Mooie bekende gebouwen die u misschien ooit in
 " Nederland al in het 'echt' hebt gezien, ziet u hier vrijwel
 " zeker terug, nagebouwd op een schaal 1 op 25, zo kunstig, zo
 " mooi dat u er ongetwijfeld even stil van wordt.
 " Gidsenboekjes zijn te koop aan de kassa en bij de kiosk in de
 " miniatuurstad, verkrijgbaar in het nederlands, engels, duits,
 " frans, spaans, italiaans en japans - prijs 4,50 gulden of 90fr.
 " Ik wens u verder nog een aangename reis."

Onze comfortabele bus uitgerust met toilet, frigo, video en radio,
 kwam zoals ik reeds had voorspeld om 9u.30' de parking van Maduro-
 dam opgereden. Onze buschauffeur Christian had stipt de nederlandse
 verkeersregels nageleefd. De maximum snelheid van autocars op het
 Nederlandse wegennet is beperkt tot 80 km. per uur. Ons eerste
 doel was bereikt. Het grote moment was aangebroken.

Groepsgewijs gingen we naar de kassa en kocht ik de vierentwintig
 toegangsticketten. Vooraleer het terrein te kunnen betreden werden
 we in groepjes van vijf personen, aan de hand van de toegangskaa-
 rtes, nogmaals gecontroleerd. De miniatuurstad MADURODAM lag aan
 onze voeten en konden we uit de hoogte de trams en de gele dubbel-
 dekstreinen zien rijden. De leden waren zo door het dolle heen dat
 ze eerst niet helemaal snaptten wat ze zo allemaal te zien kregen.
 Een najaarszonnetje was ons gunstig gezind, ook voor de andere be-
 zoekers. Ondertussen liep MADURODAM vol van kijklustigen.

Nadat we gans het circuit hadden afgeroomd was de tijd aangebroken
 om onze maag te spijzen en werd de volgende samenkomst afgesproken
 om 13u. aan de autocar.

Het tweede gedeelte van onze uitstap.

Iedereen was op het tijdstip van 13u. in de autocar aanwezig en kon de reis worden verder gezet naar Utrecht. (63 km.)

De leden werden verwelkomt met de volgende tekst:

" Goeie middag dames en heren.

" Is iedereen tevreden over het bezoek aan MADURODAM ? (Een algemene bevestiging vanwege alle aanwezigen in de autocar)

" We gaan dus onze reis verder zetten naar Utrecht alwaar we het

" Nederlands Spoorwegmuseum zullen aandoen. We rijden via Gouda

" naar Utrecht. Gouda komt voort van het gouden, gele Aa water

" namelijk de Gouwe. Deze stad is gelegen in Zuid-Holland aan de

" samenvloeiing van de Gouwe en de Hollandse IJssel, telt 58.773

" inwoners. Gekend om haar Gotische Grote Kerk met prachtige

" gebrandschilderde glasramen van de gebroeders Crabeth. Ook be-

" kend voor zijn Goudakaas, Goudapijpen en de kaarsfabrieken.

" Utrecht is de hoofdstad van de Provincie Utrecht. Is wel de

" kleinste provincie van Nederland. Utrecht telt 246.290 inwoners,

" is bekend om zijn universiteit, zijn land- en tuinbouw, zijn

" veeteelt, maar in het bijzonder om een van de voornaamste ver-

" keersknooppunten van de Nederlandse Spoorwegen.

" Zo belanden we dus bij de Nederlandse Spoorwegen en brengen we

" een bezoek aan het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht.

" Het Nederlands Spoorwegmuseum neemt u mee op reis. Aldaar zult

" u zich kunnen voorstellen hoe het in het verleden verliep bij

" de spoorwegen, zowel in Nederland als in België. Een aparte

" vrouwencoupé in de trein, hoe een hoofdwachter buitenuit langs

" de trein moest klimmen als hij de reiskaartjes van de reizigers

" wilde knippen.

" Het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht is een museum met

" kostbare en unieke voorwerpen uit de geschiedenis van het open-

" baar vervoer. Van de eerste diligence tot de hogesnelheidstreinen

" van nu. De mooiste treinen, zware stoomlokomotieven, modeltreinen

" en andere spoorvoorwerpen vindt u bij elkaar in dit museum.

" Het museum zelf is ondergebracht in het voormalige Maliebaan-

" station.

" Ik laat het oordeelkundig besluit aan u over om te beslissen of

" deze uitstap zinvol was of niet.

" Na ons bezoek aan het Nederlands Spoorwegmuseum kunnen we even-
" tueel nog een blik werpen in het Centraal Station van Utrecht.
" Ik dank u voor uw deelname aan deze reis en tevens voor uw aan-
" dacht."

Het afsluiten van deze uitstap.

Vooraleer het Nederlands Spoorwegmuseum kon bereikt worden, dien-
den wij een enorme omlegging te maken ingevolge wegeniswerken al-
daar in uitvoering. Niet de minste aanduiding tot het museum was
er aangebracht. Onze buschauffeur Christian, was er dan toch in
geslaagd ons op het goede spoor te brengen van het spoorwegmuseum.
De leden konden in het museum vrij rondtoeren, beneden of boven,
binnen of buiten, en zich overtuigen in welke ordelijke staat van
onderhoud en opstelling deze juweeltjes worden bewaard.

Na dit leerrijk bezoek aan het Nederlands Spoorwegmuseum werd na-
dien nog een bezoek gebracht aan het Centraal Station van Utrecht.
Van op de winkelgalerijen krijgt men een mooi beeld en een al-
gemeen overzicht wat zoal in het benedenstation gebeurt.

Om 18u.15' werd het vertreksein gegeven om terug naar huis te ver-
trekken. Een mooie aangename uitstap zat erop.

De rijksweg E 37 werd vanuit Utrecht gevolgd via Vianen, Gorinchem,
Breda, Wuustwezel, Antwerpen en zodoende Gent te bereiken.

Te Waasmunster werd nog een kort oponthoud gemaakt om niet alleen-
lijk onze benen te strekken maar ook om een fris teugje drank
naar binnen te laten vloeien.

Ik ben steeds bereid om in de toekomst met dezelfde autocardienst,
met dezelfde autocarbestuurder en met het zelfde gezelschap een
reis te ondernemen naar de ene of de andere bezienswaardigheid.
Ik dank langs deze weg alle leden en hun familie die deelgenomen
hebben aan deze uitstap. Dank U.

De voorzitter,
D'hoolaege André

```

*****
*
*      BEZOEK AAN MADURODAM EN HET NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM
*
*      19 SEPTEMBER 1993
*
*****

```

Zondagmorgen 19 september, waren er enige clubleden vroeg uit de veren. Dat had zo zijn redenen. Na een ontbijtje en een koude douche (om wakker te worden) richting Gentbrugge. Afspraak 07 h 00.

Daar stond de bus ons op te wachten. Iedereen op tijd present, bus in en de autosnelweg E17 op, richting Nederland. Twee en een half uur rijden naar Den Haag; voldoende om rustig te ontwaken en beter kennis te maken met onze medereizigers.

We waren bij de eersten om MADURODAM te betreden. (Gelukkig)
 Een gidsenboekje loodste ons door deze mini-stad op schaal 1:25.
 Stuk voor stuk prachtige maketten van Nederlandse gebouwen en/of monumenten. In totaal zijn er 121 thema's te bekijken. De zon zorgde ervoor, dat ze nog beter tot hun recht kwamen. Het spoorwegnet, dat door dit domein loopt, is volledig naar Nederlands voorbeeld. Puur vakmansschap. Een bezienswaardigheid op zichzelf.

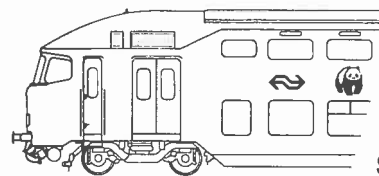
Na de middag was het richting Utrecht. Een zoektocht door het Utrechtse centrum (ontbrekende verkeersaanduidingen) vertraagde ietwat onze aankomst aan een voormalig station van de Nederlandse Spoorwegen, dat nu, volwaardig, dienstdoet als museum.
 Dadelijk valt op dat een museum in Nederland een totaal andere opvatting heeft dan in België. Iedereen, jong en oud, gaat er op verkenning in een andere wereld. De wereld van de Nederlandse Spoorwegen, vroeger en nu. Talloze activiteiten en bezienswaardigheden doen er de tijd voorbijvliegen, van verleden naar heden en toekomst.

De volgende etappe van onze uistap, was een bezoek aan het Centraal Station van Utrecht. Dit station is het knooppunt van de NS. Van hieruit kan men alle richtingen uit.

Nadien, was het terug huiswaarts. Een ietwat uitgelopen oponthoud in Waasmunster zette een punt achter deze aangename dag. Terug te Gentbrugge rond 22h30.

Langs deze wil ik van de gelegenheid gebruik maken om onze Voorzitter, de heer D'hoolaege André te bedanken, die instond voor de organisatie van deze reis. Hij heeft ervoor gezorgd, dat alles vlekkeloos is verlopen. Gefeliciteerd! Voor herhaling vatbaar en hopelijk met een hogere opkomst.

Hans COCQUYT



Nederlandse
Spoorwegen

RAILEVANT

DE NIEUWSTE TREIN VAN NS: DE RAILHOPPER

In januari '93 werd de eerste 'Railhopper' door trein-fabrikant Talbot aan NS geleverd. Sinds die tijd is er elke maand één bijgekomen. De laatste van de protoserie van 9 elektrische treinstellen wordt in oktober 1993 naar de NS-lijnwerkplaats in Zwolle overgebracht.

In de werkplaats installeert de firma Holec de benodigde besturings-software in de trein. Sinds juli 1993 worden er regelmatig proefritten met de Railhopper gemaakt. Begin volgend jaar verwacht NS het nieuwe materieel in te kunnen zetten in de dienstregeling tussen Zwolle en Emmen.

De nieuwe trein valt met name op door zijn breedte. Hij is 35 centimeter breder dan andere treinen. Dit biedt extra ruimte in het interieur. Bij wijze van proef worden 5 van de 9 treinstellen uitgerust met 5 zitplaatsen in de breedte (2+3). Ook wordt in deze trein een door de conducteur te bedienen rolstoellift beproefd.

De kunst in de trein, op de wanddecorplaten, is ontworpen door de kunstenares Maria van Elk.

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat er na levering van de eerste negen Railhoppers een omvangrijke vervolgserie zou worden besteld. Maar het aantal treinreizigers is de laatste jaren zo sterk toegenomen dat er meer behoefte is aan dubbeldeksstoptreinen. Daarom is de bestelling van de vervolgserie voorlopig uitgesteld.

De ontwikkeling van de Railhopper kreeg hierdoor een heel ander karakter. Op allerlei gebieden zijn er nieuwe technieken en voorzieningen beproefd die tevens in ander nieuw materieel toegepast kunnen worden.

Ander nieuw materieel:

De Railhopper is nog voordat hij 'af' is naar Zwolle overgebracht zodat treinfabrikant Talbot alle beschikbare ruimte in de fabriek kan gebruiken voor de bouw van Dubbeldekkers. NS krijgt tot begin 1994 elke week twee Dubbeldekkers geleverd. Daarnaast zijn de volgende treinen besteld:

- 20 Koplopers, aflevering in 1993
- 290 Dubbeldeksrijtuigen (81 treinstellen) voor het binnenlandse lange afstandsvervoer, levering vanaf begin 1994
- 53 Diesel-Railhoppers, levering vanaf 1996
- 4 Hogesnelheidstreinen, levering vanaf 1996
- 79 Motorstuurrijtuigen, deze gaan vanaf 1997 de trekkracht leveren voor de stoptrein-Dubbeldekkers

TECHNISCHE GEGEVENS RAILHOPPER

Ieder treinstel is opgebouwd uit een ABk-rijtuig en een Bk-rijtuig (A = eerste klas, B = tweede klas, k = kop). Beide rijtuigen zijn voorzien van twee balkons. In het ABk-rijtuig zijn een conducteursruimte, een toilet en een rolstoelplaats aanwezig. In het Bk-rijtuig bevindt zich een ruimte voor fietsen of expresgoed. Er kunnen maximaal zes treinstellen door middel van de automatische koppeling met elkaar gekoppeld worden.

De verhouding roken/ niet-roken bedraagt 1 : 4. Momenteel wordt overwogen om de protoserie geheel niet-roken te maken.

Specifieke kenmerken van het materieel zijn:

- brede rijtuigbakken, uitgevoerd in een lichte stalen constructie, met de mogelijkheid tot toepassing van vijf zitplaatsen in de breedte;
- goede toegankelijkheid door een relatief lage rijtuigvloer;
- treinbesturings- en datatransmissiesysteem op basis van programmeerbare elektronica, met diagnose voorziening;
- draaistroomtraktie, met de mogelijkheid om tijdens remmingen energie aan de bovenleiding terug te voeden
- draaistellen voorbereid op de toepassing van kruisankers;
- motordraaistellen voorzien van een volledig afgeveerde aandrijving;
- rolstoellift;
- verwarmingselementen met de mogelijkheid tot warmteopslag;
- modulaire bouwwijze;
- toepassing van LCD-bestemmingsaanduiding;
- toepassing van de sluitfluit;

Nummering treinstellen:	2101 - 2109
Maximum toegestane snelheid:	160 km/h
Rijtuiglengte over de automatische koppeling gemeten:	26170 mm
Totale treinlengte over de automatische koppelingen gemeten:	52340 mm
Breedte van de rijtuigen:	3200 mm
Hoogte rijtuig excl. verwarmingsunit:	3982 mm + bovenkant spoor
incl. verwarmingsunit:	4420 mm + bovenkant spoor
Gewicht van het treinstel	
- ABk:	48,4 ton
- Bk:	48,3 ton

MacDigital™ voor Märklin Digitaal en Apple Macintosh Nieuw : Versie 2.5

MacDigital™ is een compleet besturingssysteem voor Märklin-/Arnold-Digitaal en Apple Macintosh.

MacDigital™ is zo geprogrammeerd, dat U in principe zonder handboek meteen aan de slag kunt: MacDigital™ installeren, meegeleverd interface-kabel aansluiten, modeltrein aanzetten en MacDigital™ starten.

Alle de U reeds bekende modules van Märklin-/Arnold-Digitaal vindt U ook in MacDigital™: Control 80f-modules, Keyboard-modules en Memory-modules. Al deze modules kunt U precies zo bedienen zoals U bent gewend van de "Real-Life"-modules van Märklin resp. Arnold.

MacDigital™ biedt echter meer. Met de ingebouwde Track-Editor kunnen complexe rijschema's worden opgebouwd. In de voor een Macintosh-gebruiker bekende "Drag" en "Drop"-manier kunt U zeer snel rijschema's genereren. Natuurlijk kunt U hierbij gebruik maken van delen van de meegeleverde bibliotheek. Delen van deze bibliotheek kunt U met "Copy" en "Paste" in U eigen rijschema invoegen.

Bij het genereren van Uw rijschema biedt de Track-Editor van MacDigital™ U meer als 180 symbolen waaruit U kunt kiezen: wissels, kruisingen, tunnels, draaischijf (ook meerdere), diverse signalen, bochten en ontkoppelingsrails. Natuurlijk kan ook text worden ingegeven. Tevens biedt MacDigital™ in samenwerking met de ingebouwde memory-modules een eenvoudige en toch zeer efficiënte manier om rijstraten te programmeren, hierbij is de Rijstraat-Assistent von onschatbare waarde.

Alle symbolen kunnen worden voorzien van terugmeldekontakt informatie, zodat optisch zichtbaar kan worden gemaakt waar locomotieven rijden. Eveneens is zichtbaar welke rijstraten geldig zijn en welke niet. Wissels, signalen, ontkoppelingsrails en rijstraten kunnen eenvoudig door een Mouse-Click worden geactiveerd.

MacDigital™ loopt op alle Mac's met 68020, 68030 of 68040-processor. FPU is niet noodzakelijk. MacDigital™ loopt allen met Operatings-System 7.0 of hoger. Balloon-Hulp is aanwezig. MacDigital™ heeft minstens 2 Mb geheugen nodig.

Bestelling:

MacDigital™ 2.5, handboek en interfacekabel (5 meter):

normale prijs:	Bfr	5.500	(B)	
normale prijs:	Hfl	280	(NL)	
normaler Preis:	DM	250	(D)	alle prijzen excl. verzendkosten



de digitale modelbaan in de praktijk.

Lange tijd draaide bij modelbanen alles om perfectionering van details inzake voertuigen en landschap. Nu echter staan weer de eigenlijke kenmerken van een spoorbaan zoals bedrijf, beweging, energie massa en geluiden in het middelpunt van de belangstelling. De belangrijkste doelen van een bedrijfsgeoriënteerde modelspoorwegbouwer zijn:

- natuurgetrouw rijgedrag van tractievoertuigen;
- nabootsing van een natuurgetrouwe bedrijfsafwikkeling.

In het verleden is gebleken dat het aanbieden van elektronica alleen ter wille van de elektronica een tegengesteld effect heeft. Hier een min of meer willekeurig met knoppen bezaaide, moeilijk te bedienen rijregelaar, daar de verlichting van een D-trein en een geluidssimulator of een railbezetsmelding en van enige samenhang was vrijwel geen sprake.

Het gevolg is dat vele modelbouwers feitelijk een afwijzende houding aannemen tegenover elektronica.

Op den duur hebben alleen ontwerpen een kans die voldoen aan de specifieke eisen van de modelbaan. Ze moeten stap voor stap kunnen worden uitgebreid, de bediening moet niet te veel problemen opleveren en de onderdelen moeten op elkaar afgesteld zijn. Er moet dus een compleet concept geboden worden.

Door de invoering van digitale meertreinenbesturing staan die systemen nu ter beschikking. Ze omvatten de drie gebieden van een modelbaaninstallatie: rijden, schakelen en melden.

Daarbij wordt duidelijk dat de elektronica voorbestemd is de modelbaan nog werkelijkheidsgetrouwer te laten functioneren en daarmee de eerdergenoemde doelen te dienen.

De digitale modelbaan in de praktijk van W. Kraus, 180 bladzijden, werd uitgegeven door Schuyt & Co, kost 690 fr., wordt in België verdeeld door de Standaard Uitgeverij en is verkrijgbaar in de boekhandel.

Overgenomen uit 'HET SPOOR' - november 1993.

het jaarlijks mosselsouper bij A.M.S.A.C.

Het najaar is traditioneel de periode waarop defilés in Parijs en Milaan de zomercollecties van het volgende seizoen worden voorgesteld. Ook wordt wel eens gedacht aan een gezellige samenkomst bij verenigingen die achteraf gepaard gaan met een souper.

Sedert een viertal opeenvolgende jaren denkt onze secretaris Hans'ken, hij is niet van het grootste en het zwaarste type, eraan om in de schoot van onze vereniging een mosselsouper uit te schrijven. Dit jaar werd de datum vastgelegd op 29 oktober 1993 in het ons welbekende restaurant "De Bergstraat" te Merelbeke.

Het was zover gekomen. Op 29 oktober laatstleden bij het betreden van de uitbating, alwaar reeds verscheidene leden en kersverse-leden hadden plaats genomen, sloeg de heerlijke geur van de gaargekookte mosselen in ons reukorgaan.

Voor de deelnemende leden stond een verrassing op het spel. In de eetzaal, op de onbezette reservetafels, reed een Märklin-lokomotief gekozen uit de schaal 1 met twee goederenwagens, heen en weer over een lengte van 15 meter. Mogen we hier aantoevoegen dat beide goederenwagens werden beladen met pinda-nootjes.

Het vernuftig idee kwam uit het brein van de heren Brill Gino in samenwerking van onze technische raadgever Mannaert Luc. Proficiat heren voor dit lumineuze idee !

Nadat de laatst ingeschreven deelnemers hun plaats hadden ingenomen, werden de heerlijk geurende mosselbeestjes samen met de goud-geel gebakken frietjes opgediend. Er waren ook leden die gekozen hadden voor een steak, anderen voor een koude vleeschotel.

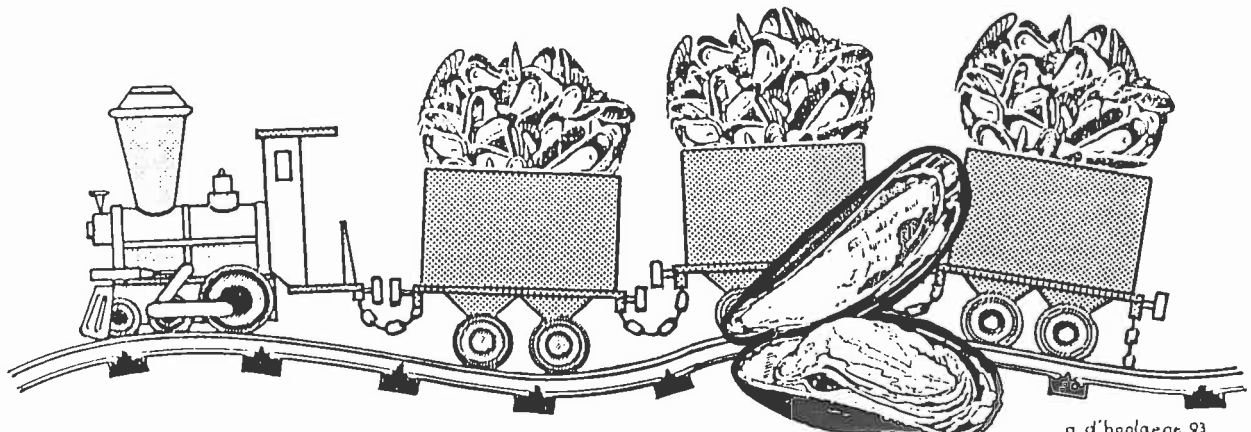
De gaargekookte mossels werden volgens de aankondiging op het menu "mossels à volonté met frieten" stipt nageleefd. Ze bleven maar komen en lekker dat ze waren.

Nadat iedereen was voldaan en ons buikje een bolle houding had aangenomen, werd op een gezellige wijze nagepraat ieder met zijn tafelenoten.

Een gezellige samenkomst onder de AMSAC-leden was toch zo vlug voorbij.

Hans'ken Cocoquyt, schrijf mij maar in voor het volgende jaar, en laat ons hopen dat de reservetafels zullen ingenomen zijn door de leden van A.M.S.A.C..

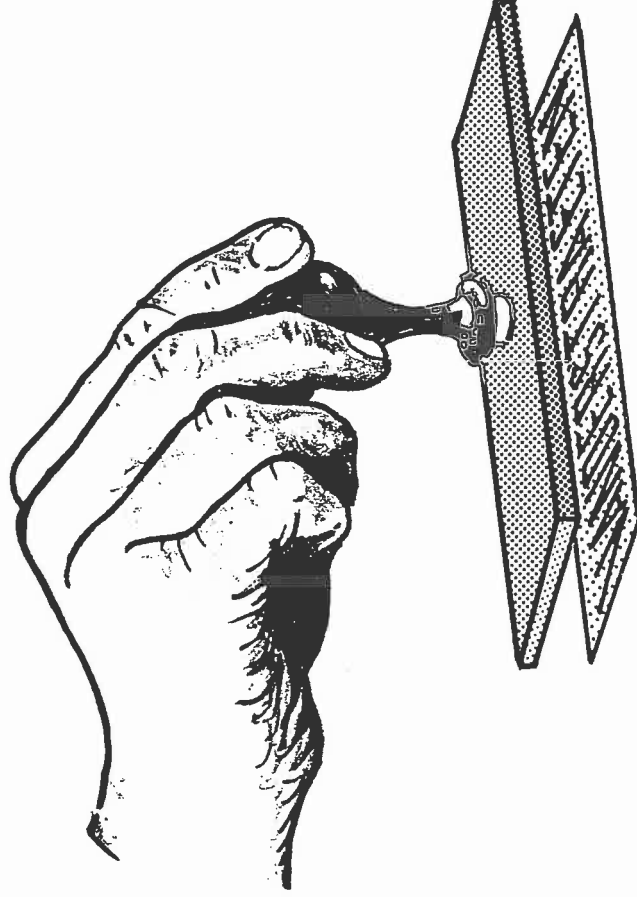
De voorzitter,
D'hoolaege André



GRAVEER- & STEMPELBEDRIJF

ETN. VANDERSTRAETEN

top



Steendam 16-18

9000 Gent

Tel.(09)223 25 12

Fax (09)225 57 88

a.d'hoollaeghe,92

DOOR ONS GELEZEN



door: THYSEBAERT Fernand

VAN KUST TOT KUST

De Amerikaanse spoorwegmaatschappij "AMTRAK" nam het eerste reisplan in dienst voor personentreinen, die een strook door de USA bedient. De "Sunset Limited" verbindt Miami met Los Angeles (3066 mijlen) in 68 uren en doorkruist Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, New Mexico, Arizona en California. Het laatste reisplan voor personenvervoer tussen Jacksonville en New Orleans was sedert 1971 in gebruik genomen.

NIEUWE WAGENS VOOR DE BERNINA-EXPRESS

Voor de Bernina-Express die tussen Chur, Sint-Moritz en Tirano spoort, heeft de Rhätische Bahn nieuwe wagens aangekocht. De belangrijkste nieuwigheid aan de rijtuigen zijn de elektrische aangedreven schuifdeuren alsook de donkere geverfde wagenhelften. Binnenin hebben de wagens een nieuwe kleur en vormgeving. De vensters werden 30 cm. breder gebouwd, de eerste klas afdeling werd van een vloertapijt voorzien en ieder 2de klas rijtuig heeft een rolstoel afdeling. De Bernina-Express vertrekt in Chur om 8u.57', in Tirano om 14u.38' en bestaat uit zeven nieuwbouw rijtuigen.

TGV BEREIKT LA ROCHELLE

Sedert 3 juli 1993 spoort de TGV Atlantik over Poitiers verder naar Niort, Surgeres, Saint-Maixent en La Rochelle. Mogelijks is dit te danken aan de electrificering van de baan tussen Poitiers en La Rochelle. De reisduur tussen Parijs en La Rochelle bedraagt 2u.51' zonder overstap, vroeger was het 3u.35' met overstappen.

EUROSTAR IN DE TUNNEL

Op 20 juni 1993 reed de eerste TGV door de kanaaltunnel tussen Frankrijk en Groot Britannië. De Eurostar-trein, zonder reizigers, waren **alleenlijk** de treinbestuurder, ingenieurs en techniekers in de trein aanwezig en werd getrokken door twee diesel-locomotieven die zeer traag reden. Bij de in bedrijfname van de Eurostar, tijdens de zomer van 1994, zal de TGV Parijs - Londen in minder dan 3 uur verbinden. In de tunnel zal de snelheid 160 km. per uur bedragen, tussen Parijs en Coquelles 300 km. per uur en in Kent (Groot Britannië) 100 km. per uur.

REKORD VOOR PORTUGAL

Met 220 km. per uur vestigde de Portugeese Eurolok van Siemens-Sorafame een snelheidsrekord voor Portugal. De testtrein trok 3 wagens tussen Espinho en Avanca.

QUEENSLAND RAILWAYS WIL KANTELSTELLEN

Ook Australië plant de in dienstname van kantelstellen die de bochten sneller zullen kunnen nemen. Op de 638 km. lange verbinding tussen Brisbane - Rockhampton van de Queensland Railways met een snelheid van 160 km. per uur, de reisduur van 9u.30' op 7u. brengen. De Transportminister van Queensland, David Hamill, trekt een investeringsomslag van 100 miljoen dollar voor de nieuwe kantelstellen.

EERSTE MILJOEN KILOMETERS BIJ DE ICE-VLOOT

Sinds 29 juli 1993 heeft de ICE-vloot bij de Deutschen Bahnen haar eerste miljoen kilometers gereden. Tijdens een lange omloop van 29 en 30 juli heeft de eerste ICE de miljoen-kilometer-grens overschreden. Op 29 juli om 6u.51' vertrok hij als ICE 583 uit zijn "Heimathafen" Hamburg in de richting München, vertrok van München als ICE 592 om 13u.44' naar Berlijn en bereikte in Höhe Stuttgart de miljoenengrens. Van Berlijn reed de trein als ICE 593 op 30 juli naar München terug en kwam op de zelfde dag als ICE 582 terug in zijn stelplaats Hamburg-Eidelstedt aan. Ieder ICE rijdt per maand ongeveer 40.000 km., wat zowat een aardeomtrek aanspreekt.

De eerste ICE die een miljoen kilometers aflegde was ook een der eerste die de industrie aan de Bundesbahn afgeleverd had.

DOOR HONDERD DALEN IN TESSIN

De Centovallibahn, grensganger tussen Italië en Zwitserland. Met een regelmatige "Tack tack" verlaat de EuroCity 91 de donkere Simplon-tunnels, een klein station voorbij, en tussen de steile rotsen ziet men de heldere blauwe Italiaanse hemel. Vetrek en aankomst te Domodossola. Misschien nog tijd om een grote "Pizza" aan te schaffen, dan naar beneden met de Centovallibahn naar Locarno. Aan het station een wit-blaue verrassing: een gloednieuwe trein met grote vensters, de FART, die de Tessiner Privaatbaan, met haar Italiaanse partner SSIF zo juist aangekocht hebben. 64 zitplaatsen in de tweede en 18 zitplaatsen in de eerste klasse duidt deze nieuwe trein aan, 40 centimeter bodemhoogte vergemakkelijken het opstappen. Twee van de 12 rijtuigen zijn 1ste klasse rijtuigen met 75 zitplaatsen. Dankbaar zijn de fotoliefhebbers, dat de vensters open gaan, en gaan nu door het schilderachtig "100 Dalengebied", die de Centovallibahn haar naam heeft gegeven. Een korte ruk met de nieuwe trein en glijdt verder door het wilde-romantische landschap, langs grote en kleine ravijnen afwisselend met weiden, kastanjebossen en steengroeven. Met ongeveer 80 km./u. rollen de nieuwe treinen over 83 bruggen, viadukten en door tunnels met een steiging aan de baan van 6% over een afstand van 55 km. spoorlengte. Zeer aanbevolen reis.

Alles werd overgenomen en vertaald uit het tijdschrift Blickpunkt Bahn - Zeitung der Deutschen Bundesbahn.

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:227.68.41 of COCQUYT Hans tel:227.05.74 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

Betreft LOCO kalender 1994: dit jaar zullen er geen LOCO kalenders 1994 uitgegeven worden door de firma Ediblanchart.

- 11.12.1993 Ruilbeurs door de Stichting Modelspoorruilbeurs te Haarlem (Nl.) in de Aula HTS, Veldzichtlaan van 10u. à 15u.
- 11 en 12.12.1993 52ste Internationale Veiling door André VERCAUTEREN Hotel Séwir te Sint-Niklaas.
zaterdag vanaf 15u. N - O - I - II
zondag vanaf 10u. Ho
- 12.12.1993 Beurs in het Shopping Center te Woluwé-Saint-Lambert vanaf 8u.
- 18.12.1993 Modeltreinbeurs, De Maaspoort, Marathonloop 3 te Den Bosch (Nl.) van 10u. à 15u.
- 18.12.1993 Ruilbeurs in het Postiljonhotel te Dordrecht (Nl.) Afslag 's Gravendeel van 10u. à 15u.
- 12 en 19.12.1993 Vlaamse Beurs op zondag 12/12 miniatuurauto's en op zondag 19/12 modeltreinen - Vlaamse Kaai 83a te Antwerpen 2000 - van 10u. à 17u.
- 18.12.1993 Ruilbeurs te Delft (Nl.) in het Technisch Museum Ezelsveldlaan.
- 18.12.1993 Ruilbeurs te Hengelo-Oldenzaal (Nl.) in de zaal Luttkhuis van 10u. à 15u.
- 18.12.1993 Ruilbeurs te Alphen aan de Rijn (Nl.) in het Gemeentelijk Centrum De Bron, Troubadourweg 2 van 10u. à 15u.

- 19.12.1993 Treinenbeurs te Koog a/d Zaan (Nl.)
- 16.01.1994 2de Ruilbeurs van treinen - auto's - speelgoed in de Gymnase Communal, rue de l'Hôpital te Amay (B) van 9u. à 13u. Ingang 50 fr.
- 16.01.1994 Beurs in het Shopping Center te Woluwé-Saint-Lambert vanaf 8u.
- 23.01.1994 Ruilbeurs door de Leuvense Modeltreinclub in de Parochiezaal achter de kerk - Mechelsesteenweg Winksele - Delle, van 9u. à 14u. Ingang 50 fr.
- 23.01.1994 Modeltreinenbeurs te Wychen (Nl.) in de Zaal Verploegen, Woerikstraat 308, van 10u. tot 15u.
- 29.01.1994 Ruilbeurs te Maarssenbroek (Nl.), De Eendekooi, Boomstede 205, van 10u. à 15u.
- 05.02.1994 Modeltreinenbeurs te Eindhoven (Nl.), De Tongelreep A. Coolenlaan 5, van 10u. à 15u.
- 19.02.1994 Modeltreinenbeurs te Apeldoorn (Nl.)
- 20.02.1994 Internationale Trein- en Autobeurs in zaal St.-Jozef te Wommelgem, Dahliastraat 23

T.H.T. RUILBEURZEN te Vilvoorde

13 maart 1994	1ste beurs	van 9u. tot 13u.
8 mei 1994	2de beurs	in de zaal STAR
11 september 1994	3de beurs	N. De Brauwerstraat 21
27 november 1994	4de beurs	

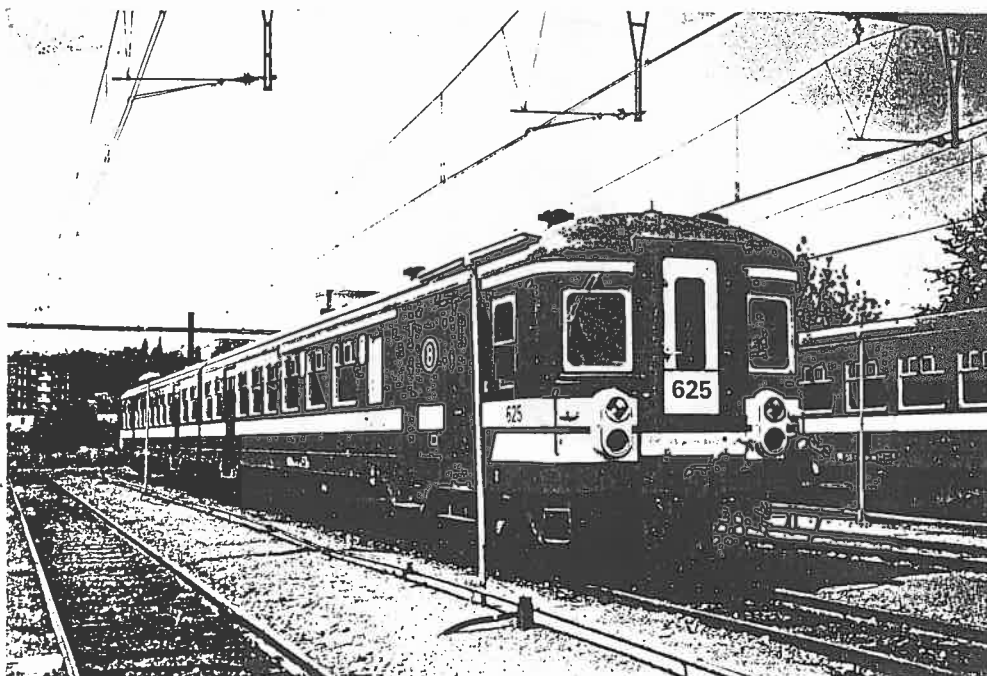
Jocadis
PVBA

BRUSSELSTRAAT 53 EDINGEN 7850
TEL.:(02) 395.71.05

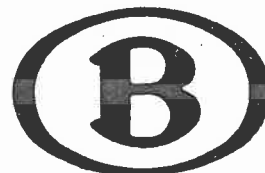
AM 66 Reeks 05

KANT EN KLAAR MODEL

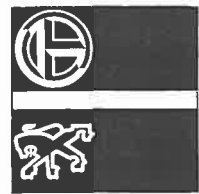
Nadien : 06 (1970) - SABENA - ...



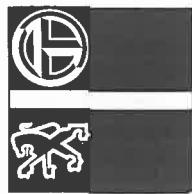
- KANT EN KLAAR MODEL
- VOLLEDIGE BESCHRIFTING
- OMWISSELENDE RODE EN WITTE LICHTEN
- KADEE KOPPELINGEN
- FUNCTIONELE STROOMAFNEMER
- KORT KOPPELING TUSSEN DE TWEE RIJTUIGEN
- BINNENINRICHTING



PROTOTYPE IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN



PEUGEOT TALBOT



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

Brusselsesteenweg 543 GENTBRUGGE - Tel. 09/230.02.08