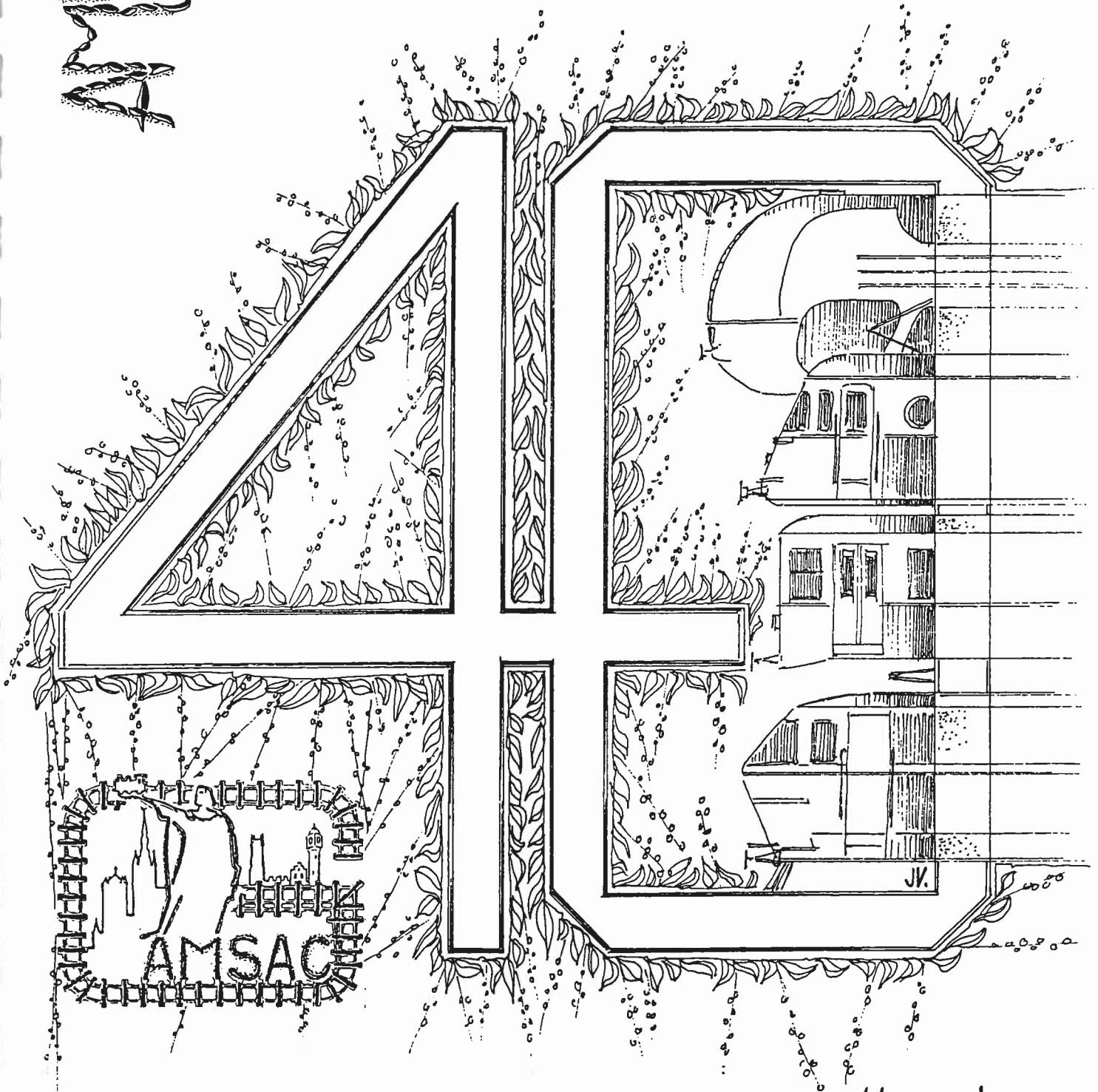


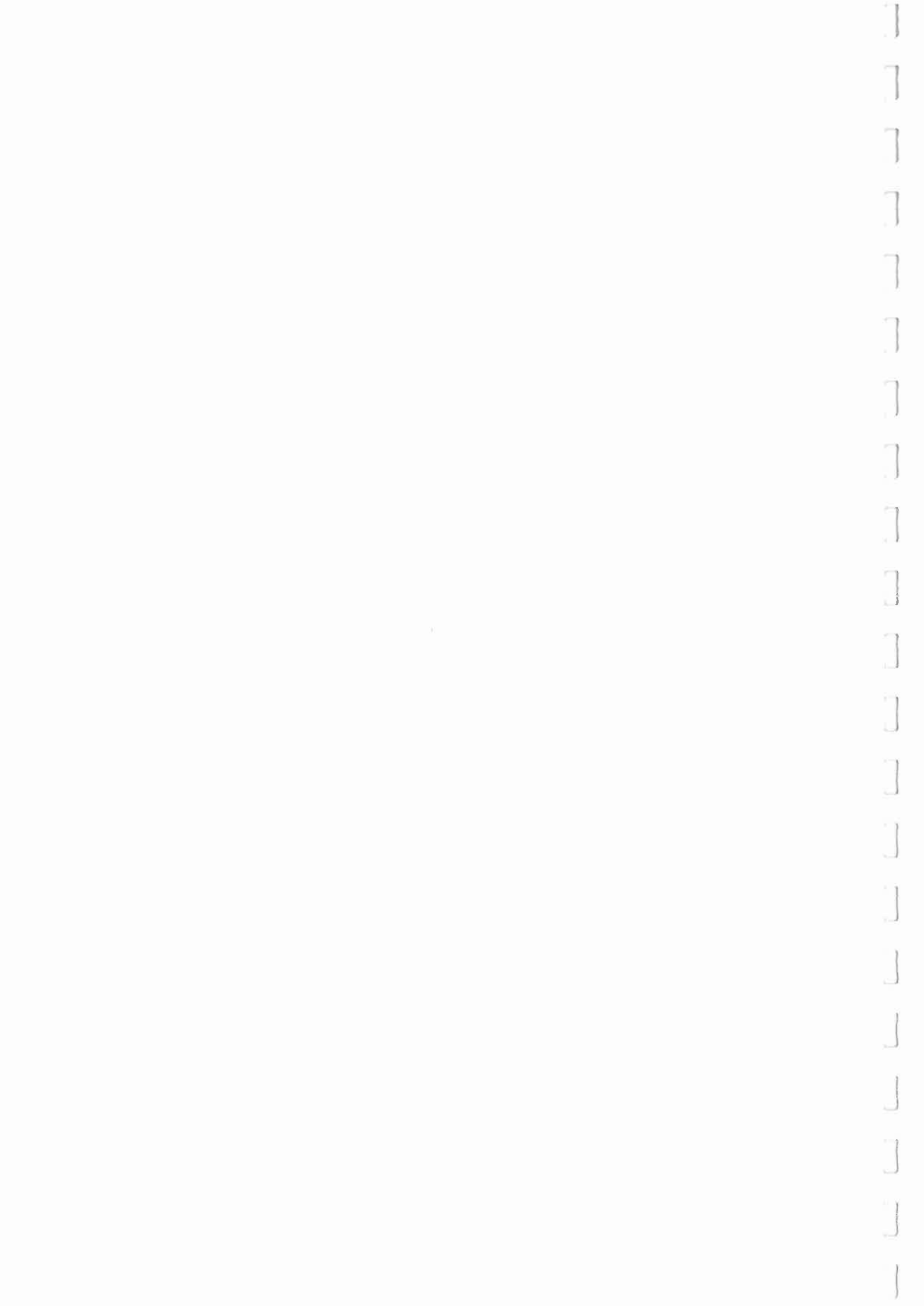
nr. 40

AMSAC Clubblad
Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in maart - juni - september - december
Postkantoor : Drongen



Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club 11 maart 1996

Verantwoordelijke Uitgever : Hans Cocquyt - Vierhekkensstraat 5A - 9031 Drongen
Tel. 09/236 24 33 - Fax. 09/236 24 67



HET BESTUUR:

- Ere-voorzitters: - Dhr **VIERSTRAETE** Frans, 1° stationschef te GENT Sint Pieters
- Dhr **D'hoolaeye** André (09/231.93.72)
Peter Benoitlaan, 253, 9050 GENTBRUGGE
- Voorzitter: - Dhr **CLAEYS** Guy (09/227.68.41)
H. De Sagherstraat, 16 te 9031 DRONGEN
- Ondervoorzitter: - Dhr **BONTINCK** Patrick (09/228.60.27)
Destelbergenstraat, 40 te 9040 SINT AMANDSBERG
- Sekretaris: - Dhr **COCQUYT** Hans (09/236.24.33 - 09/227.05.74)
Vierhekkenstraat, 5a te 9031 DRONGEN
- Penningmeester: - Dhr **VANDERSTUYF** Laurent (09/222.75.66)
Kraaistraat, 35 te 9000 GENT
- Technisch raadgever: - Dhr **MANNAERT** Luc
Tuinwijk, 24 te 9200 DENDERMONDE
- Redactiehoofd: - Dhr **BRIL** Gino
Aaigemstraat, 8 te 9000 GENT
- Commissarissen: - Dhr **DENEEF** Robert (09/282.64.43)
Latemstraat, 20 te 9840 DE PINTE
- Dhr **VANDERSNICKT** Ides (09/222.75.74)
Heerweg Zuid, 103 te 9052 ZWIJNAARDE

LIDMAATSCHAP:

Het lidmaatschap wordt verkregen door betaling van 500,-frank lidgeld per kalenderjaar (een kalenderjaar loopt van 01 jan tot 31 dec). De minimumleeftijd om lid te worden is vastgesteld op 16 jaar.

CLUBBLAD:

Het AMSAC clubblad verschijnt om het kwartaal en wordt gratis uitgereikt aan de leden. Leden welke teksten wensen te publiceren, kunnen deze overmaken aan ons secretariaat. Het bestuur is echter niet verantwoordelijk voor de inhoud ervan. Deze teksten weerspiegelen ook niet noodzakelijkerwijze de visie van het bestuur. De auteur is enige verantwoordelijke voor zijn artikel.

VERGADERINGEN:

De vergaderingen gaan door in ons lokaal, gelegen te GENT, St Pietersstation, spoor 1, elke maandagavond om 20.00 uur. Toegang enkel mits u in het bezit bent van Uw lidkaart, of vergezeld van een bestuurslid. De werkdagen gaan door de vrijdagavond na telefonische afspraak met de voorzitter, Guy Claeys of met de technische raadgever Luc Mannaert.

DIVERSE:

Alle briefwisseling aan AMSAC dient gestuurd te worden naar het secretariaat:
Cocquyt Hans, Vierhekkenstraat, 5a te 9031 DRONGEN.

Alle betalingen kunnen geschieden via onze bankrekening **001-0899284-73** op naam van **AMSAC f.v.**, Kraaistraat, 35 te 9000 GENT.

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

Inhoudstafel

1. CLUB NIEUWS	2
1.1. Toespraak van onze voorzitter ter gelegenheid van de Nieuwjaarsreceptie.	2
1.2. Mededeling van de redactie.	5
1.3. Verslag bestuursvergadering dec 1995.	6
1.4. Aankondigingen.	7
2. EVENEMENTEN	8
2.1. AMSAC Evenementen.	8
2.2. Tentoonstellingen en ruilbeurzen 1996.	8
2.3. Spielwaren Messe Nürnberg 1996 .	9
3. MODELSPOORWEG EN TECHNIEK	20
3.1. Modelspoorwegbouw.	20
3.2. Test Labo.	30
3.3. Nieuw op de markt.	35
4. DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN	36
5. CLUBLEDEN AAN HET WOORD ...	40
6. DOOR ONS GELEZEN ...	43
7. DE AMSAC RETROSPECTIEVE	45

Ten vierde: gedurende de Gentse feestweek organiseren wij een open-deur week-end. Hiervoor doen wij een beroep op onze leden. U kunt op verschillende manieren medewerken:

- rollend materiaal (loks en wagens: voorrang wordt gegeven aan Belgische modellen)
- een diorama ter beschikking stellen
- instaan voor de kantine
- verkoop van promotieartikelen (clubwagen, clubboekje.....)
- meewerken bij het opzetten van de ganse tentoonstelling
- instaan voor toezicht en uitleg tijdens de openingsuren.

Elk lid zal samen met zijn lidkaart een formulier ontvangen waarop hij kan aanduiden op welke wijze hij zijn medewerking wil verlenen.

Wij zullen niet enkel over ons treinlokaal beschikken. Ook het vergaderlokaal zal reeds één maand voor de gebeurtenis ter onze beschikking staan dankzij de welwillende medewerking van onze ere-voorzitter, de Heer Vierstraete, 1° stationschef. In het station mogen wij een opstelling doen in de grote inkomhal alsook in de gang die naar het lokaal leidt. Verschillende invoerders van miniatuurtreinen hebben ons reeds hun medewerking toegezegd.

Ten vijfde plannen wij een club-uitstap. Gezien de problemen welke wij reeds vroeger hieromtrent meemaakten, staat het nog niet vast of wij een ééndaagse trip dan wel een korte reis zullen organiseren. Een tweede formulier zal U overhandigd worden waarin U kunt aanduiden in welke voorstellen U geïnteresseerd bent. Juiste data en prijzen zullen later medegedeeld worden daar deze afhankelijk zijn van het aantal deelnemers en het doel van de reis/uitstap. Voor de uiteindelijke inschrijving zal een voorschot gevraagd worden om te vermijden dat te diep in de clubkas zou moeten getast worden.

Tot slot heb ik ook nog minder prettig nieuws: wij hebben besloten om met ingang vanaf heden het lidgeld van 400,-frank op te trekken naar 500,-frank. Reeds meer dan 5 jaar werd het lidgeld niet meer aangepast aan de hollende inflatie. De club heeft reeds verschillende kosten gedaan, o.a. een nieuwe rolwagen voor de kantinehouder, zelfklevende borden, verf en toebehoren voor het opkalefateren van het clublokaal, nieuw treinmateriaal waaronder 2 railkuiswagens en 2 stofzuigers, en last but not least ons clubblad. De verbeterde kwaliteit brengt automatisch een kostenstijging met zich. Ik denk niet dat 500,-fr lidgeld te veel is. Lidgelden bij andere treinclubs van 1.000,-fr en meer zijn de normaalste zaak. De nieuwe lidkaarten zijn ter beschikking en het lidgeld kan bij onze penningmeester vereffend worden.

Ik nodig U nu uit om als naar gewoonte te genieten van een drankje en een hapje U aangeboden door Mevrouw Cony Goossens ter gelegenheid van het nieuwe jaar.

Uw voorzitter,

Claeys Guy

Opm. : de schilderwerken hebben vertraging opgelopen. Wij zoeken enkele leden die willen meehelpen bij de opkuis en verdere afwerking van de clubbaan. Contact nemen met de voorzitter of met Luc Mannaert voor verdere afspraken.

1.2. Mededeling van de redactie.

Beste clubleden,

Vorig jaar was voor de redactie geen gemakkelijk jaar. Wij hadden de opdracht het clubblad verder te zetten. Een zware opdracht, temeer daar de heer D'hoolaeye André voordien, jaren ervoor gezorgd heeft dat ons clubblad het "uitstalraam" was voor onze vereniging. We mogen er fier op zijn een degelijk clubblad aan onze leden te mogen aanbieden, en dit reeds vele jaren.

Wij hopen dat de *nieuwe* stijl in de smaak is gevallen en wij staan voor de zware opdracht om dit in de toekomst verder te zetten en hopelijk te kunnen verbeteren. Hierbij willen wij allen danken die ons hierbij hebben geholpen, in het bijzonder de heren Rik Gorleer, Marc Van Audenaerde en Marc Van Durme, Erich Vandevoorde, o.a. door het verstrekken van massa's informatie en uitleg. Ook zij hebben hun steentje bijgedragen tot het lukken van onze opzet.

Ondertussen zijn we een jaartje verder, en kunnen wij U met fier het jubileumnummer 40 overhandigen. Dit extra dikke nummer kan U alvast in de feeststemming brengen, en mag misschien een plaats vinden in uw boekenkast. Wij wensen U veel leesgenot en hopen samen met U een prettig feestjaar in onze vereniging te kunnen meemaken.

In dit nummer vindt U een retrospectieve van onze vereniging. Om dit te accentueren, werden sommige artikels integraal overgenomen. De kopieermachine, nog onze computer hebben het laten afweten (dit om alle misverstanden te vermijden).

Dank aan allen die gedurende 40 jaar hun inzet hebben verleend aan de realisatie van ons clubblad. Zij maakten het mogelijk om onze vereniging te doen groeien tot wat zij nu is geworden.

Suggesties, bemerkingen, artikels, informatie,... over ons clubblad blijven nog steeds welkom.

De redactie.

2. EVENEMENTEN

2.1. AMSAC Evenementen.

Wegens de langdurige restauratiewerken in beide clublokalen worden voorlopig geen demonstraties gehouden.

Gelieve ons hiervoor te willen verontschuldigen.

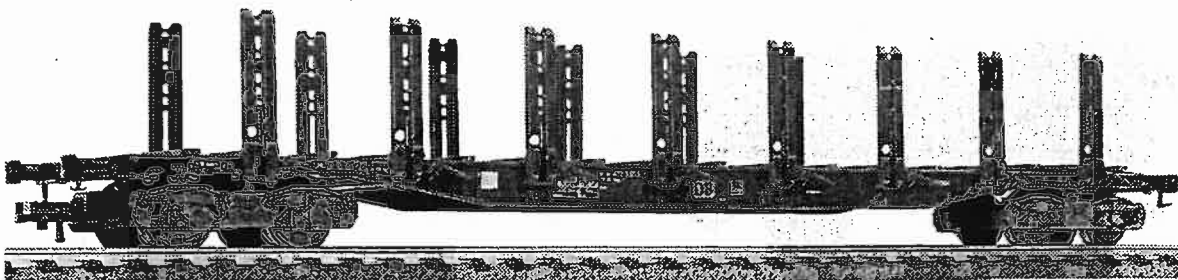
2.2. Tentoonstellingen en ruilbeurzen 1996.

VILVOORDE	10 maart 12 mei
WOLUWE SHOPPING CENTER	17 maart 21 april 19 mei 16 juni
WOMMELGEM	26 mei
VEILING VERCAUTEREN	6 april 21 & 22 juni 8 september 29 & 30 november
SAAR SAINT LOUIS	14 april Salle Omni Sport, Route de Charleroi SAAR SAINT LOUIS
CHATELET	5 mei Ecole communale, Rue de Loverval 175 CHATELET

Verder twee nieuwe versies van de tenderlok serie 89 en 2 varianten van de serie 39, respectievelijk van de DB en van de DR. Er komt tevens een bijgewerkte versie van de DR stoomlok br 56. Bij de rijtuigen worden de dubbeldekkers aangevuld met een stuurstandrijtuig en nieuwe rijtuigen 1° en 2° klasse met de nieuwe logo's en verluchttingsroosters.



Van deze beide laatste komt tevens een versie in de kleurstelling bij de SBB-CFF. De 2° klasser verschijnt tevens in een beperkte oplage met reclame-opschriften van DWA Deutsche Waggonbau AG. Van de DB een reeks rijtuigen uit de serie 35/36: pak-, 1° & 2° klas rijtuig. Verder nog 3 nieuwe versies van de voormalige TEE-rijtuigen, nu EC/IC-rijtuigen genaamd. Bij de goederenwagens een variante van de "Von Haus zu Haus" voor UNION-Bier, een variante van de containerwagen met 40' container "Maersk", en de Saadkmms (Rollende Landstrasse) met vrachtwagen "Schwan-Stabilo". Wel nieuw is de rongenwagen van de DB type Snps in het gamma. Deze wordt in samenwerking met Märklin geproduceerd. Verder nog een aantal varianten van gesloten goederenwagens en ketelwagens alsook een Habis schuifwandwagen "Opel". Als éénmalige set een Pruisische goederentrein met tenderlok T16 en 8 verschillende goederenwagens. Alles afzonderlijk verkrijgbaar. Dezelfde set is trouwens ook te verkrijgen in de N-schaal.

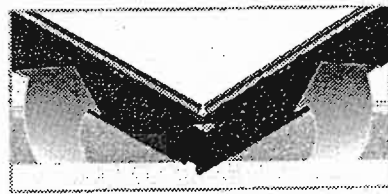
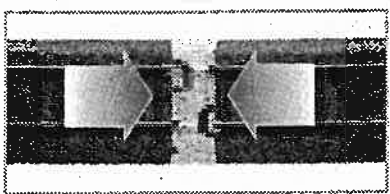


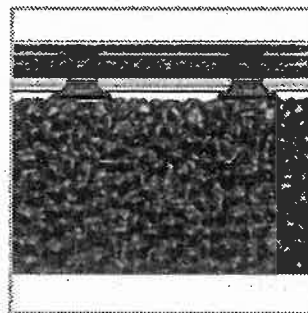
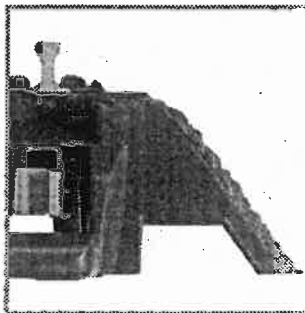
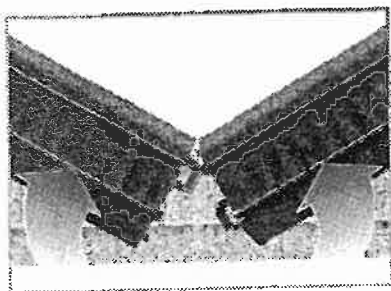
Een e-lok Re 4/4I en een Re 6/6 zijn eveneens van de partij. Verder nog enige Oostenrijkse e-loks (serie 1245, 1042 en 1142), een Zweedse R3, een Noorse Di6 en enkele Deense en Spaanse machines. De vorig jaar uitgebrachte trams krijgen er diverse broertjes naar Duitse en Zwitserse voorbeelden bij. Het moet gezegd, de Lima trams zijn mooi afgewerkt, voorzien van interieur, functionele pantograaf en verlichting. De aandrijving is onderaan het chassis ingebouwd zodat binnenin (bijna) geen concessies dienden gedaan te worden. Het rijtuigenpark wordt uitgebreid met een gamma FS-rijtuigen, diverse mooie SNCF rijtuigen waarbij 2 stuurstandrijtuigen (Corail, Corail Plus en Rhône-Alpes). Voor de DB enkele versies van de vroegere crème/rood TEE rijtuigen en de SBB-CFF breiden uit met 3 verschillende stuurstandrijtuigen. Bij de goederenwagens trokken diverse nationaliteiten van de Rs rongenwagens en enkele gesloten wagens van de DB en DR, type Glt 19 Hbck, onze aandacht.

Märklin:

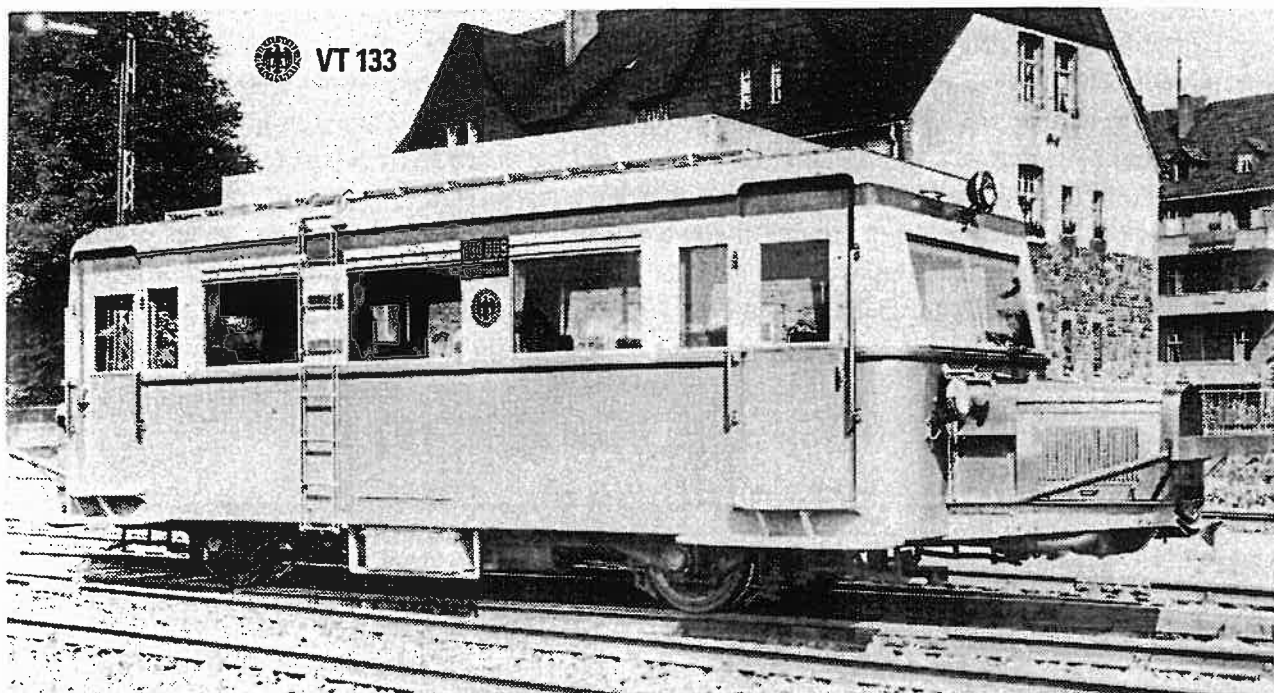
1° H0:

DE nouveauté bij deze Göppinger firma is de lancering van een nieuw railsysteem, de C-rail. De M-rail stond reeds 50 jaar in het Märklin assortiment en was inderdaad eens aan vervanging toe. Deze C-rail mag wel revolutionair worden genoemd. Een patent-systeem zorgt voor zeer eenvoudig in en uit elkaar klikken van de rails. Geen functionele raillassen meer welke na enig in- en uit elkaar nemen slechte elektrische contacten gaven. De rail is quasi onbreekbaar, geluiddempend en oogt bovendien mooi. Dankzij een goede railgeometrie, gedaan met allerlei kleine rail-opvulstukjes om wisselstraten aan te leggen. Ander voordeel: de wissels zijn verkrijgbaar in handbediening en kunnen naderhand gemotoriseerd worden. De motor klikt onderaan in de bedding en is dus totaal onzichtbaar. Mensen welke DIGITAL rijden kunnen de motor rechtstreeks op de speciale railcontacten aansluiten waarvan elke rail/wissel is voorzien. Ook de digital wisseldecoder kan in de bedding van de wissels/rails worden ondergeklikt. Wat een vereenvoudiging voor de bekabeling. Een aansluitrail bestaat er niet: met steekverbindingen kunnen de aansluitdraden op elke willekeurige plaats van de baan worden aangesloten. Het spreekt vanzelf dat bij dit nieuwe railassortiment een gamma nieuwe startsets hoort. Voor diegenen onder ons die met M-rails werken, geen paniek: deze blijft nog gedurende een 5-tal jaren in productie. Ook de K-rail kreeg een nieuw gamma startsets. Hierbij valt de K-set op met 120 en goederentrein. De oude startsets zowel met de M- als met de K-rail zijn uit het gamma verdwenen.



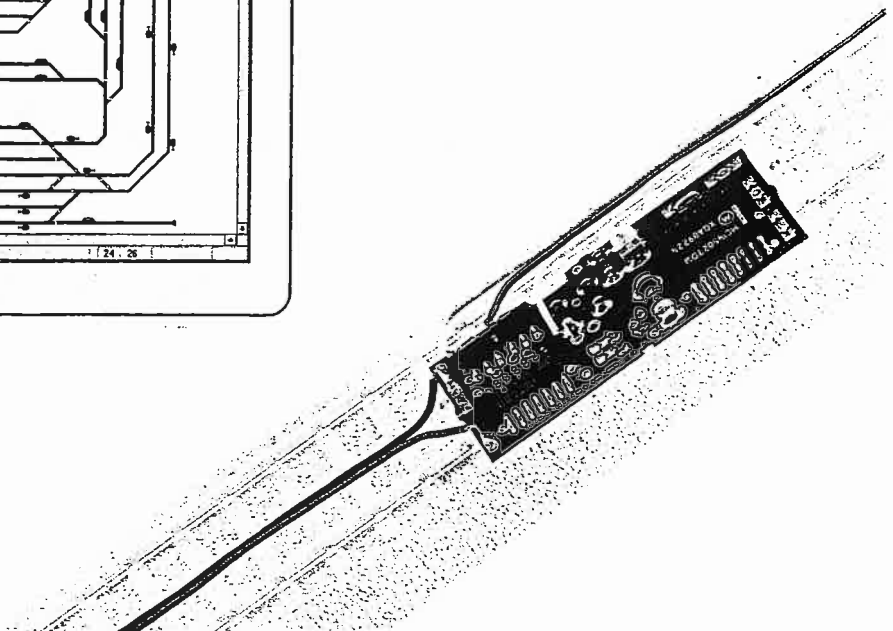
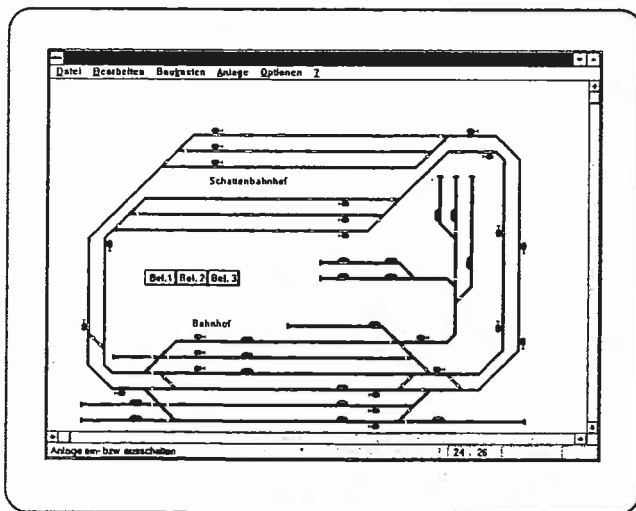
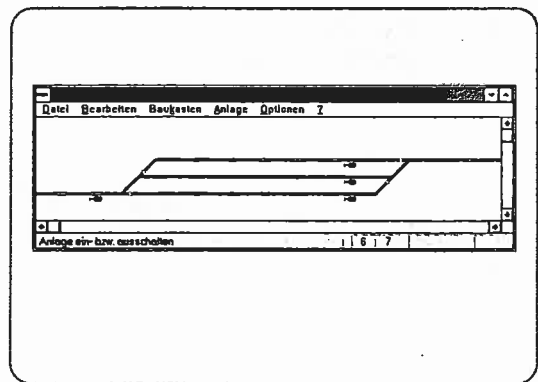
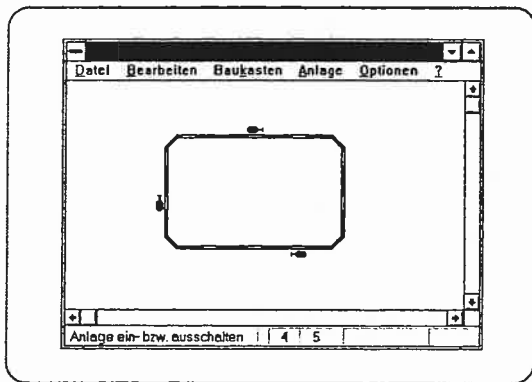


Bij de loks is het enige echt nieuw ontwikkelde model de stoomlok br 44 van de DB. Fijn gedetailleerd en voorzien van fijne spaakwielen. Leverbaar als Delta zowel als 5* versie. In samenwerking met Trix een diesel-hydraulische lok reeks V 140 en in samenwerking met Bemo de Wismarer schienenbus VT 133.



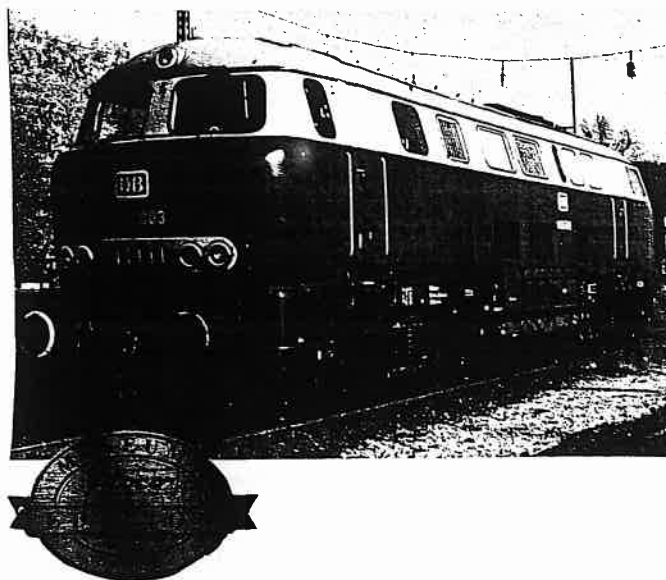
Verder diverse diesels en e-loks met veranderde opschriften en logo's DBAG. Voor de USA een tussenstuk voor de reeds lang uit catalogus verdwenen "Union Pacific". De pre-serie van de Re 4/4 van de SBB-CFF verschijnt opnieuw in een kleedje van de SOB. De 12X welke in de hoofdkatalogus was aangekondigd verschijnt in een speciale versie ter gelegenheid van 50 jaar "Unicef" en ook een metaal-editie wordt aangekondigd. O wonder, de ICE waarvan bij hoog en laag werd beweerd dat hij enige jaren uit catalogus zou verdwijnen, verschijnt opnieuw maar nu met het DBAG-logo samen met de erbijhorende rijtuigen. Hiermede belanden wij bij de rijtuigen. Wel volledig nieuw zijn de "Schürzenwagen": 1° klas, 2° klas, 1°/2° klas, restauratierijtuig en postrijtuig. Diverse goederenwagens in kleur- en beschriftingsvarianten: draaischemelwagenset met houtlading, bakwagen Om "Essen", ketelwagen "BfB".

In digital een seinbord-programma voor de computer freaks. Het werkt onder Windows 3.1 en benodigt een VGA-scherm een CD-ROM en muis.



Roco:

De handleiding bij de symbolen spreekt reeds boekdelen. (W.D.= wieder da, F.V.: form variante, F.u.B.). Zoals bij alle merken typisch is, ook hier geen waaier van echte nouveautés. Beperkt tot vele varianten of wedergeboorte van oudere modellen. Echt nieuw zijn de e-loks br 110 en 101 v/d DB en stoomlok br 012. Enkel van de 101 was een maquette te zien. Moois is mijn inziens anders. Een andere nieuwigheid is de oerversie van de V200, de "Lollo".



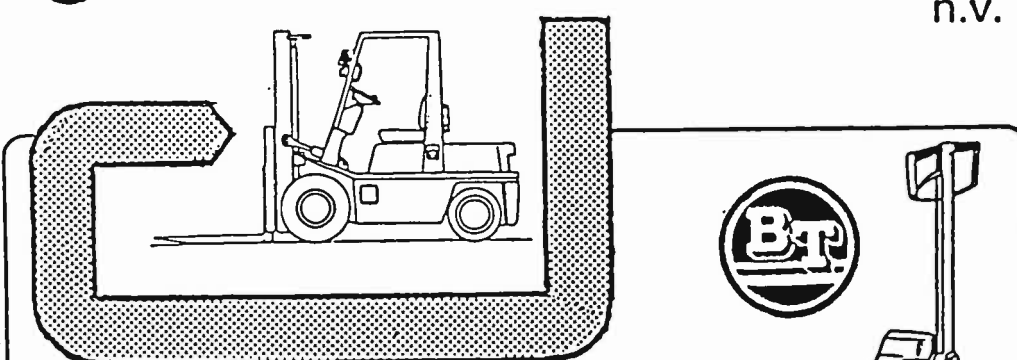
Voor de Belgische liefhebber beperkt de folder zich tot een containerwagen TRW ingeschreven bij de N.M.B.S. en beladen met een P&O 40' container. Buiten folder wordt een groene versie van e-lok serie 20 aangekondigd in 4 verschillende nummeringen, diverse goederenwagens (ketelwagen "Solvay", "CAIB", en "ARMITA", Tbis wagen en container wagen met 40' "Mexicana"), het K4 rijtuig afkomstig van de S.N.C.F., en 3 versies van de door de N.M.B.S. van de N.S. aangekochte dieselloks serie 2200, omgenummerd in reeks 76. Verder reeds een foto van de maquette van de nieuwe Duitse ICE. Echter, Nederlanders en Duitsers bakkeleien nog over de kop van wat de nieuwe ICE moet worden. De één wil de stuurpost in het midden, de andere rechts. De Nederlanders krijgen een herboren MB5 treinstel op hun sporen. Voor Zwitserland, hoe kan het anders, hier ook varianten van de Re 4/4 serie 460: zie Märklin! Tilsiter kaas, Miele electro-apparaten en Lovely koeien dwarrelen over de wanden van de loks. Verder een terugkomen van de e-lok Be 4/6 en een heruitgave van de stoomlok C5/6. Onder de noemer Sachsen Modelle komen een reeks diverse goederenwagens en rijtuigen op de markt: onthouden wij vnl. de veewagen Vh14 type "Altona", de pakwagen Pwg (ex-US), een DR restauratierijtuig Wrme "Bautzen" en een dubbeldek stuurstandrijtuig en dito Interregio "Halberstadt" model. Een railbusje type Vt 172 vervolledigd het gamma.

Trix:

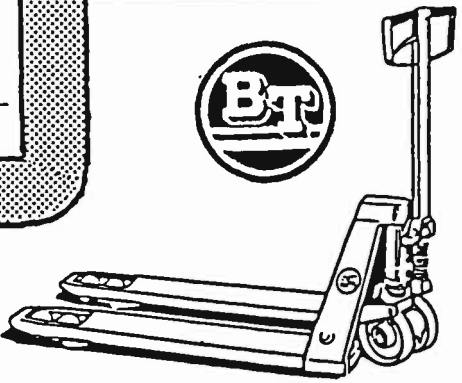
Gekend om zijn fijn afgewerkte modellen. Op het programma staan een model van stoomlok br 92 van de Pruisische Hessische staatsbanen samen met een model van de T3 van dezelfde maatschappij. De 92 komt verder nog in een versie van de DB. Deze lok was in gebruik voor rangeerwerk en op zijlijnen. Een bijzonder model is wel de dieselhydraulische lokomotief serie V 140. Märklin brengt de wisselstroomversie op de markt. Een gamma rijtuigen van de Beierse spoorwegen uit de jaren voor de eeuwwisseling ziet het daglicht. De ICE wordt aangevuld met een Bord-Restaurant rijtuig. Nog enkele mooie goederenwagens vervoegen het reeds mooie gamma: een Beierse 3-assige goederenwagen (3 is geen drukfout!) type Nml, hetzelfde model type GI "Dresden" en G 07 van de DB een bakwagen Ov "Frankfurt" v/d DR en 2 bierkoelwagens. Verder nog enige modernere koelwagens met reclame-opschriften: "Hannen Alt", "Franken Brunnen", en "Lederer". De Hbis schuifwandwagen van de DB komt er in versies van "BMW", "Aronal", "Fuji" en "Delial".

Enkele merken heb ik opzettelijk weggelaten omdat zij moeilijk of niet verkrijgbaar zijn in ons land. Wegens de speciale editie "40 jaar AMSAC" moet ik bovendien wat beknopter zijn in mijn reportage. In het volgend nummer een bondig overzicht van de scenery nieuwigheden. Tevens zal ik op een alfabetische manier per merk een kort overzicht geven van hun gamma.

gentse heftrucks n.v.



12 Vliegtuiglaan
9000 GENT
(09) 251 09 25



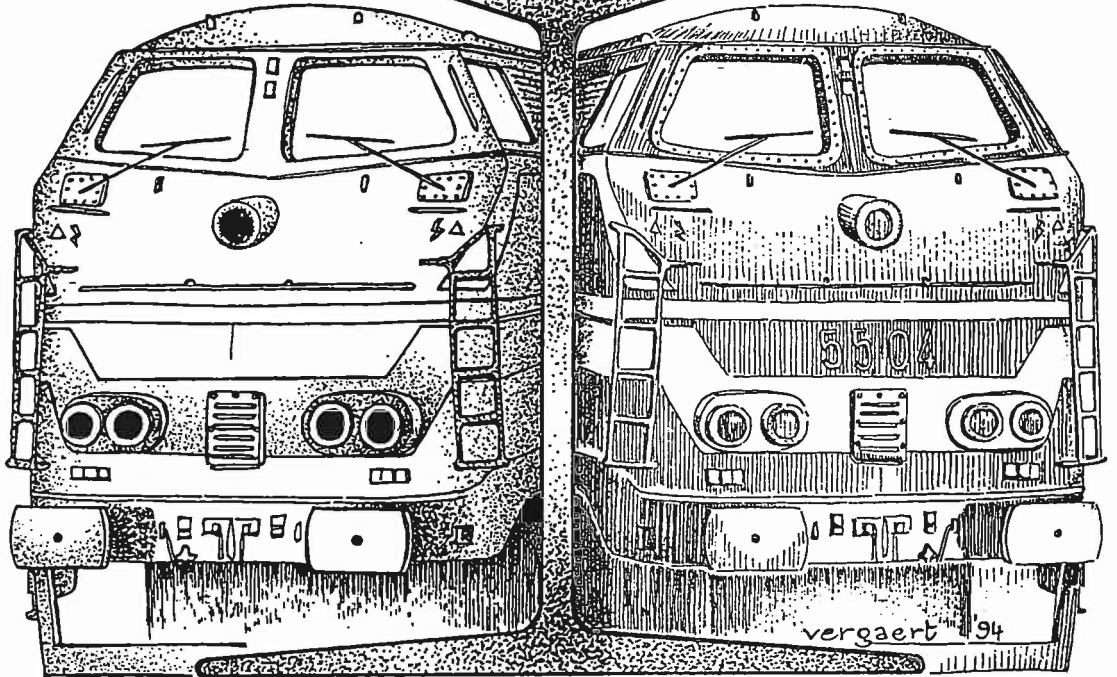
Telefax : (09) 251 50 20

IMPORT-EXPORT-VERKOOP
treinmodelbouw - auto's

Go

OPEN:
wo-do-vrijdag
14-20 u.
zat. 9-18 u.

tel. en fax 09/227.68.41



Henri De Sagherstraat 16 B-9031 Drongen

Bemo, Brawa, Brekina, Busch, Digipet, Ersa, Euro-Scale, Faller, Fleischmann, Heki, Henckens, Herpa, Hobbex, Jouef, Kibri, Klein Modellbahn, Koll's, L.S.Models, Liliput, Lima, M+D, Marklin, Merkur, Miba, Peco, Peter Post, Piko, Pilz, Pola, Preiser, Rietze, Rivarossi, Roco, Roskopf, Ruco, Schuhmacher, SES, Seuthe, Sommerfeldt, Spoorweg Journaal, Train Safe, Uhlenbrock, Viessmann, Vollmer, Wegass, Weinert, Wiking.

Vele andere merken op bestelling.

► Eigen hersteldienst en Digital-service. Alle ombouw.

GO - RAIL

Het hoeven daarbij echt geen reuzerangeerplaatsen te zijn of 6-sporige stations. Meerdere bestemmingen is zelfs belangrijker dan de grootte ervan. Voorbeelden van bestemmingen zijn: stations, industriesporen, laad- en losspoor, havensporen, kleine stopplaatsen... om het even, zolang het maar op de realiteit is gebaseerd, en zinvol op de modelbaan is neergepoot.

De kleinbehuisden hoeven zich hiervoor niet te laten afschrikken. Hun operationele mogelijkheden zullen dan wel beperkter zijn, de essentie blijft immers behouden, nl. zinvolle en doelbewuste bewegingen in tegenstelling met het inspiratieloos rondrijden (wat echter ook wel eens mag om luiweg te genieten van het gezicht).

Laat het ons ook zo bekijken dat de bezitters van kleinere banen het grote voordeel hebben dat deze banen beter verzorgd, beter gedetailleerd en beter onderhouden kunnen worden, en zelfs beter haalbaar zijn voor de opbouw qua tijd en financiën.

1. PLANMATIG RIJDEN ofte DIENSTREGELING

Planmatig rijden betekent niets meer of minder dan een vaste dienstregeling. Dat we hier niet kunnen of moeten de werkelijkheid ten volle benaderen zal iedereen wel zien zitten.

De benadering van ons hobby met de relatie tot het grootbedrijf is immers een eindeloze reeks compromissen, waarbij het er toch op aan komt minstens de geest van de werkelijkheid zo getrouw mogelijk te benaderen.

De kunst is de eigen dienstregeling zo uit te bouwen dat men enerzijds een heus rijnschema dient te respecteren, en toch anderzijds hierin geen te strak keurslijf aanmeet, zodat het modelspoorbeleven in de eerste plaats nog een ontspanning blijft in plaats van een zenuwslopende inspanning.

De vaste dienstregeling kan, naar eigen keuze alweer (volgens hoe ver men hierin wil gaan) gesteund zijn op de gewone klok, op de schaal klok, of zonder meer op loutere treinbevelen of afspraken, d.w.z. zonder ingebouwde tijdsfactor.

Op de gewone klok rijden heeft het nadeel dat de rijtijden onrealistisch kort zullen zijn om van de ene bestemming naar de andere te geraken. Doch zoals in alles schuilt hier tegelijkertijd ook een mogelijk voordeel : er zal meestal een ruime speling ontstaan in de te volgen tijden.

De schaal klok is echter een prachtvondst. Het is een uurwerk dat we (met heel wat gepruts) zover krijgen dat dit 6, 10, 12 tot max. 24 keer vlugger loopt dan de normale tijd. De mechanische klokken kunnen we gemakkelijk te lijf gaan door het wegvijlen van enkele tandjes. De ziekenkas komt echter niet tussen. De elektronische en de kwartsuurwerken daarentegen vallen moeilijker om te praten, tenzij voor de specialisten natuurlijk.

Het gevaar van het rijden op schaal klok schuilt vooral in de opmaak vaan een te strak rijnschema, wat zeer vlug ontaardt in een "opgejaagde", stresserende rijnsessie met daaruit voortvloeiend onrealistische en ongenietbare rijbewegingen. Het andere uiterste is een te los schema, met te lange wachttijden tussen de verschillende bewegingen in, wat dan resulteert in verveling. Dus ge ziet, 't moet nog juist zijn ook! Die eeuwige gulden middenweg!

Wie hele dagen tijdig op werk moet zijn, op tijd de trein moet nemen (sic), op tijd gaan eten, op tijd boodschappen doen, bij de familie zijn op dit of dat uur, en begrijpelijkerwijze alle tikketakkers grondig heeft leren haten, en dus noch digitale, noch analoge klokken op hobbykamer wil zien, staat toch nog een aardig alternatief ter beschikking : de treinorders of treinbevelen.

In plaats van de diverse treinbewegingen volgens tijdschema te laten verlopen, zal men werken volgens vaste afspraken, bevelen en toelatingen.

Bijvoorbeeld lokaaltrein 01 rijdt van A naar B, waar voor de reizigers een aansluiting wacht op intercity 11. De 11 zal dan ook slechts aanzetten na aankomst van de 01. Voor goederentreinen gelden analoge redeneringen : een lange-afstandsgoederentrein zal bvb. slechts vertrekken van zodra enerzijds de gehele trein volledig gevormd is, en dus alle plaatselijke goederentreinen hun wagons daartoe hebben afgekoppeld, en anderzijds na vertrek van bvb. voornoemde intercity 11 die dezelfde richting uit moet en steeds voorrang heeft.

U ziet dus, mogelijkheden te over voor wat betreft het invoeren van een dienstregeling. Weet echter dat dit pas echt boeiend wordt bij het manueel rijden omdat enkel op deze wijze het echte rijden kan worden geïmiteerd. Een automatisch blokstelsel is prachtig en spectaculair voor ononderbroken show of bij het achterover gaan in de luie zetel, doch geeft op termijn nooit zoveel voldoening zoals een manuele dienstregeling.

Een nevenplezier op zich bij het bestuderen en invoeren van een dienstregeling is de treingrafiek. Het in elkaar boksen van een aanvaardbare, logische en tevens praktische dienstregeling wordt hier niet alleen een doel op zich, maar bepaalt terzelfdertijd de grondslag voor een goede "exploitatie" van de modelbaan.

De dienstregeling volledig uitwerken zou te lang worden en tevens ook te abstract. Enkel op basis van concrete gegevens zoals hoeveel stations, hoe ver van elkaar, schaalrijtijden en snelheden, wat immers allemaal individueel wordt bepaald per baan, kan zinvol een dienstregeling worden samengesteld.

Een zeer eenvoudig voorbeeld zal echter volstaan voor het principe te tonen, wat naar eigen inzichten en behoeften stap voor stap verder kan worden uitgebouwd tot een volledige dienstregeling.

Voor dit kleine voorbeeld gaan we uit van een minimum aantal gegevens, te ordenen volgens een welbepaald systeem dat - hoe is't in s'hemelsnaam mogelijk - alweer uit 3 delen bestaat :

1. Treinen en snelheid

- goederentrein 01 rijdt aan lage snelheid (_____)
- intercity 11 rijdt aan hogere snelheid (-----)
- lokaaltrein 12 rijdt aan gewone snelheid (_ _ _ _ _)

2. Afstanden

De stations A, B en C worden op de verticale as uitgezet, met een afstand evenredig aan hun onderlinge afstand op de baan. In dit voorbeeld is afstand B C dubbel zo groot als A B.

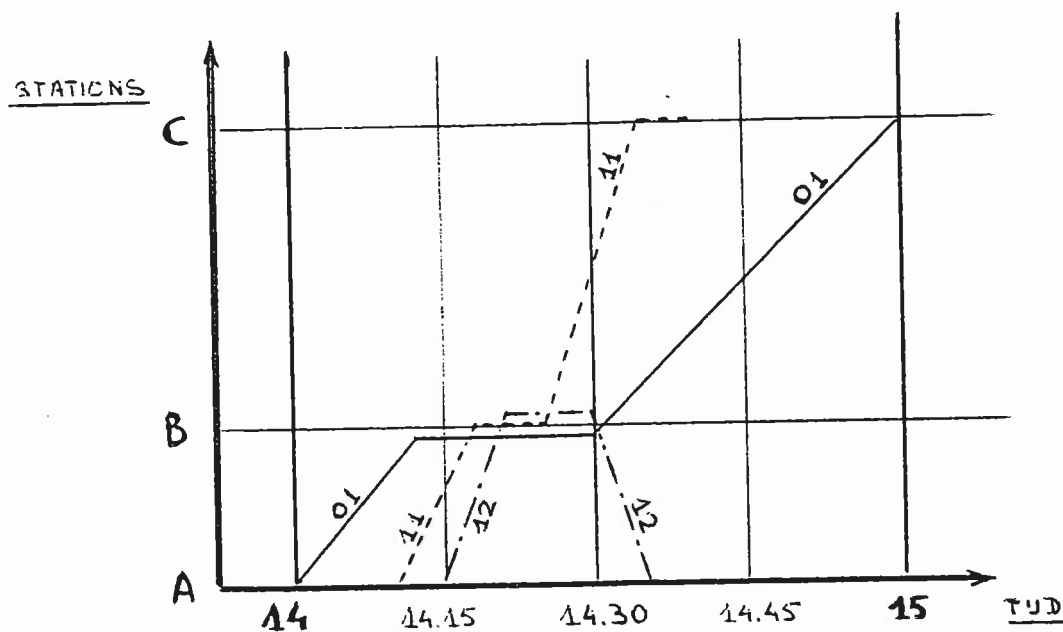
3. Tijden

Op de horizontale as wordt de tijd uitgezet in uren, en onderverdeeld volgens hoever men hierin wil en kan gaan. Nemen wij bvb. een schaal klok welke 10 keer vlugger werkt; dan kunnen we op de baan uittesten hoelang een trein doet om van A naar B, en dan naar C te rijden... Zo kunnen we hieruit afleiden dat het in ons voorbeeld volstaat om de tijdsas in te delen per kwartier.

Dit uittesten moet wel gebeuren aan realistische, aangepaste snelheden, met inbegrip van de niet onaanzienlijke tijd die nodig is om af te remmen of op te trekken, zeker in het geval van zware goederentreinen.

Op onze grafiek zien we dan dat de tragere goederentrein die start om 14 u in A tegen 14.15 u zal toekomen in B.

Uit analoge praktijk leiden we ook af dat de snellere IC-trein er slechts 5 à 6 minuten over zal doen.



Uit de grafische voorstelling blijken nu duidelijk de snelheidsverschillen en de daarbij horende aankomst- en vertrektijden. Hoe steiler de grafieklijn, hoe hoger de snelheid.

Deze 3 voornoemde basisingrediënten (treinsnelheid/tijd/afstand) zijn voldoende om een eenvoudige, doch volwaardige dienstregeling samen te stellen.

Dit zeer kleine en eenvoudige voorbeeld van treingrafiek toont ons zéér overzichtelijk en zonder spoorboekje of lange uitleg dat :

1. goederentrein 01 om 14u vertrekt in A
 om 14.10u aankomt in B
 pas om 14.30u B verlaat, richting C
 om 15u in C aankomt
2. IC-trein 11 om 14.10u vertrekt in A
 om 14.20u aankomt in B
 om 14.25u vertrekt in B
 om 14.35u aankomt in C
3. lokaaltrein 12 om 14.15u vertrekt in A
 om 14.20u aankomt in B
 om 14.30u vertrekt in B (op hetzelfde ogenblik als 01), doch terugkeert
 naar A
 om 14.35u terug aankomt in A

In een oogopslag kunne we op de grafiek zien wanneer en waar treinen aankomen, vertrekken, blijven wachten, elkaar kruisen,...

Zulk een grafisch overzicht is praktisch en erg veelzijdig. Het wordt wel vrij complex naargelang er meerdere treinen in het spel zijn, en meerdere bestemmingen. Het komt er op aan de tekening groot genoeg te maken, in duidelijke kleurcodes te werken en met duidelijke en logische nummering te treinen. Een goede suggestie ware bvb. alle treinen richting A-B-C te nummeren met pare nummers (bvb. goederentreinen 10, 12... intercity 20, 22, 24..., lokaaltreinen 30, 32..., speciale of werktreinen 40, 42...) en in de andere rijrichting C-B-A onpaar : 11, 21, 43....

De mogelijkheden zijn werkelijk legio en zullen je wekenlang bezig houden, zelf voor vrij eenvoudige dienstregelingen.

Hoe deden ze dat ooit in het grootbedrijf zonder computers!!!

Volgens de hiervoren uiteengezette principes kan men de rijbewegingen reeds op interessante wijze combineren, zodat het rijden een zin en een doel krijgt. Men draait niet zo maar de rijregelaar open, maar men houdt de schaal klok in de gaten, brengt de trein langzaam in beweging, in een welbepaalde richting op een welbepaald ogenblik, en rijdt naar een welbepaalde plaats die men moet bereiken op een alweer ingecalculerde snelheid, die men bij het rijden in acht moet nemen.

In de daarop volgende rijssessie neemt men de fiche(s) en schuift de "bestemmingsaanduiding" (papierklem) een lijn op. Resultaat : uit deze fiche of vrachtbrief blijkt nu dat de wagon geladen is en via vorming in station C dient verder vervoerd naar de haven.

Op deze wijze kan de cyclus steeds worden herhaald, net zoals in de werkelijkheid.

Alternatieve mogelijkheden voor de bestemmingen, voor de wijze van aanduiding op de fiche zijn uiteraard mogelijk volgens de creativiteit of de inspiratie van de baanbeheerder.

Door meer diversiteit aan te brengen zowel in de onderscheiden bestemmingen als in het aantal bestemmingen per wagon(s) zal hieruit steeds een verrassende en vooral afwisselende stroom ontstaan van goederenwagens : bvb. soms weinig wagens naar de haven, de andere keer te veel zodat de trein dient ontdudd. De organisatie van het bedrijf of de dienstregeling dient dan te worden aangepast. De trein van A naar C zal in de ene rijssessie uit 6 wagons bestaan en mogelijks in de volgende uit 15. Indien dit niet zo maar mogelijk is wegens de beperkte capaciteit van sporen zal de trein dienen ontdudd : dus : extra locomotief oproepen en tussen de dienstregeling in een extra trein laten meelopen, al dan niet met voorrang.

- 0 -

Zo ziet U maar dat de combinatie van het invoeren van een dienstregeling en van een dispatching-systeem voor goederenwagens onze inspiratieloze rondrijbanen kan omtoveren tot een echt stukje grootbedrijf.

De kans is groot dat U zich heeft laten afschrikken omdat het allemaal zo ingewikkeld of omslachtig lijkt. Zoals echter met alle aspecten uit het spoormodellisme (scenery, elektriciteit, weatheren...) komt het er vooral op neer het uit te proberen. Alle begin is moeilijk, en toch sta je al vlug verstomd hoe gemakkelijk het is eens de eerste ervaring achter de rug.

DOEN dus !

Het grote voordeel van dit exploitatiesysteem is dat niets MOET, maar dat je, zeker in het begin, het vrij eenvoudig kunt opstarten en uittesten, en, met de opgedane ondervinding, het systeem geleidelijk kunt uitbouwen. Rijregeling en dispatching van goederenwagens kunnen immers afzonderlijk worden geïntroduceerd, waarbij men tevens vrij is het systeem naar eigen behoeften complexer of eenvoudiger te maken.

Nu zult U denken : eens de systemen geïntroduceerd, en van zodra voldoende vertrouwd hiermee zal het alweer overgaan in een ondertussen van buiten gekende routine. Gevolg : eentonigheid en minder boeiend.

Geloof me echter : het steeds wisselend spel van de dispatching van de wagons en/of het volgen van een dienstregeling houden je beslist op de toppen van je tenen.

3. ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN

Maar dan NOG is het mogelijk om extra afwisseling, zelfs met kleine tot grote verrassingen in te bouwen. Deze merkwaardige wijze om afwisselingen te creëren noemen we dan maar de “onvoorziene omstandigheden”.

Deze komen immers in het grootbedrijf ook voor. Het gaat hem om “verrassingen” die de routineuze dienstregeling aantasten zodat hierin dient te worden ingegrepen door extra bewegingen, door vertraging, door verleggen van prioriteiten, e.d.m.

Een voorbeeld tot mogelijke inbouw van dergelijk systeem (uiteraard alweer volgens eigen behoefte en interesse). Stel dat een rijssessie 1 uur duurt. Op voorhand bepaalt men dat bvb. op de 20e en 40e minuut een kaart “onvoorziene omstandigheden” zal worden getrokken. Om de verrassingen voldoende groot en afwisselend te houden dient een kaartenbestand te worden aangelegd met op elke fiche een scenario, zo afwisselend mogelijk, en natuurlijk afgestemd op de behoeften en mogelijkheden van de eigen baan.

Enkele mogelijk voorbeelden :

- **Ontsporing** : Eerstevolgende trein welke op spoor 2 komt in station B ontspoord
Zend werktrein met kraan
Duur werken ter plaatse : 20 schaalminuten
(nvdr : 20 minuten is onrealistisch kort voor dergelijk voorval, doch hier dienen compromissen ingebouwd om het niet te langdradig of vervelend te maken)
- **Schoolreis** : Extra personentrein van A naar C en terug om ... u met 4 D-treinwagens
- **Munitietrein** : 6 gesloten goederenwagens van station X naar losspoor in Y als extra trein
- **Spoorverzakking** : Wegens overvloedige regens grondwegspoeling op km X ten noorden van station Y
Zend werktrein - duur ter plaatse : 30 minuten
- **Defecte locomotief** : loc type... nr.... is defect
Breng meteen naar herstelplaats.
Pas opnieuw in gebruik tegen volgende sessie.

enz.... enz....

U ziet dat deze onvoorziene omstandigheden alle vormen kunnen aannemen welke men zich maar kan indenken. De mogelijkheden zijn alweer legio en kunnen worden uitgebouwd in functie van de eigen vindingsrijkheid en de mogelijkheden die de baan te bieden heeft, waarvan de moeilijkheidsgraad kan worden aangepast naar eigen wensen.

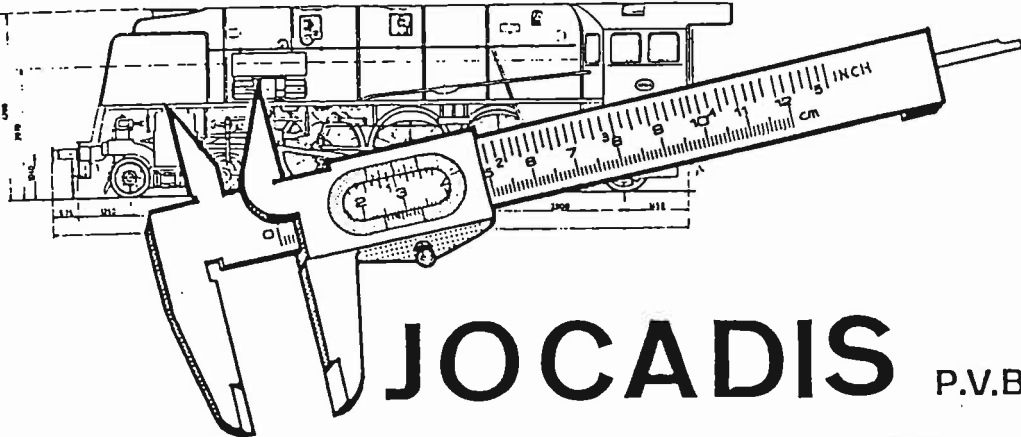
Belangrijk blijft wel dat de gesimuleerde feiten en handeling voldoende de werkelijkheid evenaren.

Als men de ingesteldheid heeft om de nodige fantasie op te brengen (en wat is het leven zonder fantasie of dromerijen...) kan het "treintjes rijden" plaats maken voor een bijna volwaardige vorm van exploitatie.

De leek wordt op tentoonstellingen helaas maar al te vaak geconfronteerd met *rondhollende* in plaats van "van A naar Brijdende treinen", zonder dat de afwisseling en de veelzijdigheid van handelingen als laden, lossen, vormen, rangeerbewegingen aan bod komen, zonder doel, zonder opzet, zonder zin...

Nog steeds zijn er in onze regio's te weinig hobbyisten hiervoor gewonnen, en beseffen de meesten niet wat modelspoorwegen als potentieel werkelijk in petto hebben.

Vandevoorde Erich



JOCADIS P.V.B.A.
TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR
de specialist in nauwkeurigheds modellen

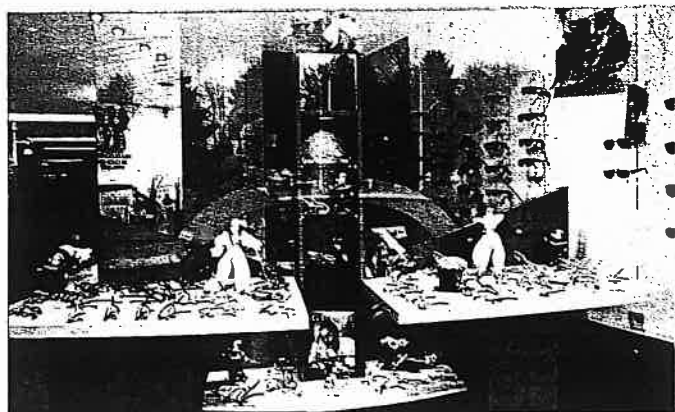
BRUSSELSTRAAT 53
7850 - EDINGEN
TEL: (02) 395.71.05

open van dinsdag tot zaterdag
van 9u. à 12u. - 14u. à 19u.
op zondag van 10u. à 12u.30
de maandag gesloten

e.d'hoelaegq, ee

Optiek ERWIN DE BACKER

Gemeenteplein 20 • 9090 Melle
Tel: 09/252 15 55

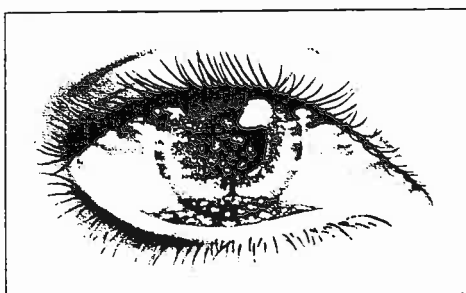



maandag: 14 - 18u30
dinsdag tot vrijdag: 9 -12 en 14 -18u30
zaterdag: 9 -12u


LAPPERRE
HOORAPPARATEN


3° woensdag van de maand gratis
nazicht hoorapparaten van 9 tot 11 uur.

DE MEEST DISCRETE BRIL ... HEEFT GEEN MONTUUR !



 Focus maandlenzen laten je 'natuurlijk ogen'. Niemand heeft het in de gaten en toch zie je uitstekend.

 Focus maandlenzen worden maandelijks vervangen en daardoor krijgt vervuiling geen kans om zich af te zetten op de lens. Iedere maand je lenzen vervangen is veiliger voor je ogen en garandeert een scherper zicht en een optimaal draagcomfort.

 Focus maandlenzen zijn ook verkrijgbaar in kleur: Evergreen, Royal Blue en Aqua om de kleur van je ogen te accentueren... en dit aan dezelfde prijs.

Focus, Goed gezien...

KENNISMAKINGSBON FOCUS MAANDLENZEN

Grijp nu uw kans! Met deze bon kunt u gratis 2 weken FOCUS MAANDLENZEN proberen.

Naam: Voornaam:

Adres: Postcode: Plaats:

3.2. Test Labo.

BOUWSERIE 03 BEHOORDE TOT BELANGRIJKSTE SNELTREINLOCS

De firma Fleischmann heeft onlangs het in Nürnberg 1995 aangekondigde HO-model van de stoomlocserie 03 van de Deutsche Bundesbahn geleverd. Een machtig, 27,5 cm lang model, dat ongetwijfeld z'n weg naar menige modelspoorbaan zal vinden. Om daar een lichte sneltrein te gaan trekken die met behulp van de rijtuigen A4ü-35/54, B5-36/51, het bagagerijtuig van het type D4ü en het restauratie-rijtuig WR4ü en slaaprijtuig WLA4ü van de DSG wordt gevormd. De modellen van deze fraaie stalen rijtuigen, die in de jaren 1935 en 1936 door Credé, Bautzen, Beuchelt, Ralbot, Wegmann en Wismar werden gebouwd, worden overigens pas dit jaar door Fleischmann op de markt gebracht.

De 03, het model is voorzien van het nummer 03 132 dat in de jaren zestig in depot Ulm was gehuisvest, behoort samen met de bekende serie 01 tot de belangrijkste sneltreinlocs van de Duitse spoorwegen. Dat was van toepassing, zowel de vooroorlogse als de naoorlogse periode. De serie 01, net als de 03 voorzien van de asindeling 2'C 1' (Pacific), werd in 1925 als eerste standaard sneltreinlocomotief voor de toenmalige Deutsche Gesellschaft (DRG) ontwikkeld. De aflevering van de eerste 03 volgde vijf jaar later, in 1930.

Deze laatste serie werd ontwikkeld omdat de DRG een lichtere sneltreinmachine nodig had voor de vele trajecten, die nog niet voor een asdruk van 20 ton geschikt waren. De 03 kende een asdruk van 18,2 ton, de 01 van 20,2 ton.

Overigens is de serie 03 geen lichte "kopie" van z'n illustere voorganger. De ketel en de cilinders waren bijvoorbeeld een stuk kleiner dan die van de 01.



Voorgeschiedenis

De voorgeschiedenis van het Fleischmann gaat terug tot 1 november 1922. Op die datum werd het initiatief van de Deutsche Reichsbahn het zogeheten "Vereinheitlichtungsbüro" (Standaardisatie-bureau) in Berlijn opgericht. Medewerkers van de DRG en de Duitse locomotiefindustrie bogen zich hier over een algeheel standaardisatieplan. Dit met het streven om de vele typen die na de fusie van de diverse deelstaatspoorwegen tot de DRG onder één regie waren gekomen, door een veel beperktere hoeveelheid typen op te laten volgen. Daarbij was één van de uitgangspunten dat veel onderdelen onderling uitwisselbaar moesten zijn. De wanhoopt die zich in de Eerste Wereldoorlog van de Duitse logistiek had meester gemaakt -

de jaren zestig zelfs befaamd om de vele 03-en die hier waren gehuisvest. Van 1959 tot 1966, toen de locs van de serie 01.10 hier hun opwachting maakten, werden hier niet minder dan 34 verschillende 03-en ingezet. Deze waren met hun internationale treinen dagelijks in Oldenzaal en Hengelo te zien. Maar ook in Arnhem kwamen deze sneltreinmachines voor de trein.

Naarmate de DB in de jaren zeventig meer en meer nieuwe diesel- en elocs in gebruik nam, werden ook de rijen van de 03 dunner en dunner. De laatste van deze machines werden in depot Ulm terug getrokken. Tussen 1961 en 1973 bezat dit depot welgeteld 33 exemplaren die onder meer naar Friedrichshafen reden. In de zomer van 1971 was het evenwel gedaan met de reguliere inzet van de serie 03 bij de Deutsche Bundesbahn. De 03 131 was de laatste loc die voor extra treinen werd gebruikt. Op 24 februari 1973 was het echter definitief over en sluiten". De 03-en van de DR in de DDR overleefden hun soortgenoten van het westen, maar eind jaren zeventig was het ook hier met deze locs gedaan. Met die opmerking dat in 1980 in het kader van 50 jaar "Baureihe 03", een paar machines in puikere conditie een glorieuze rentree maakten en in de zomermaanden reguliere diensten tussen Oebisfelde en Halberstadt reden. Deze machines zagen er inmiddels wat anders uit dan de 03-en bij de DB. Bij de Reichsbahn hadden al deze locs vanaf 1962 een mengvoorverwarmer gekregen. En dat gevoegd bij de de DR-windleiplaten gaf de locs een ander front.

Van de 03-en is een handvol aan de snijbranders ontkomen. De 03 188 is thans een technisch monument in Kirchheim, de 03 131 reeds destijds op eigen kracht naar het Deutsches Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wisberg terwijl de 03 001 en 03 2204 in het oosten als rijvaardige locs aanwezig zijn. De Poolse Spoorwegen bezitten voorts een fraai opgeknapt Pm2, een 03 die na het einde van de tweede wereldoorlog op Pools grondgebied achterbleef. Twee locs van de serie 03 moeten nog worden genoemd : de 03 154 die voor de oorlog een experimentele stroomlijnbeplanting kreeg. En de 03 193 kreeg zelfs een volledige stroomlijnbeplating, inclusief aangepaste tender.

03 in model

Het Fleischmann model (catalogusnummer 4103) valt op door een grote natuurgetrouwheid. Met name de drijfwielen springen eruit door de fraai ogende en juiste aantal spaken. De aandrijving geschiedt met behulp van een motor met vliegwiel in de tender via 4 wielen. Loc en tender zijn uiteraard kortgekoppeld. Aan beide kanten drie punts frontseinen die overeenkomen met het seinreglement van de DB in tijdperk III. Aan de tenderkant is een Profikoppeling met voorontkoppeling bevestigd.

03 op video

Bij Eisenbahn Video is een tijd terug een interessante videoband verschenen. Deze werd in 1969 opgenomen en handelt over een dag in het leven van de DB loc 003 220. De band, die 32 minuten duurt laat alle aspecten zien waarmee een stoomloc in een depot, in dit geval het ten zuiden van Keulen gelegen depot Gremberg, wordt geconfronteerd. Zoals oliën, water nemen, de kolenbunker, en ontslakken, het innemen van zand (tegen het slippen van de wielen), enzovoorts. Het hoogtepunt is het meerijden met deze sneltreinmachine over nog niet geëlectriceerde lijnen. De film werd destijds niet uitgezonden op TV, wellicht omdat stoom in die tijd nog redelijk gewoon was bij de DB.

NIEUWE HOSPITALISATIEREKENING



**Wie zegt nu nee
tegen een spaarrekening
die hospitalisatiekosten
helpt dragen ?**

**HANS COCQUYT
VIERHEKKENSTRAAT 5A, 9031 DRONGEN**

Tel. 09/236.24.33 - Fax 09/236.24.67



W I E O N S K E N T , W I N T

Omdat het om een loc in regulier dienst ging en de cameramensen echte stoomliefhebbers waren, is het een uniek document geworden. (bestelnummer 24.052)

Technische fiche :

Fabrikant	: FLEISCHMANN
Loknummer	: 03 132
Schaal	: HO
Uitlevering	: 01/96
Tijdperk	: III
Catalogusnummer	: 4103
Andere uitvoeringen	:
Lokkast	: kunststof
Chassis	: metaal
Gewicht	: 596 gr.
Kleinste bereidbare radius	: 360 millimeter
Koppeling	: Fleischmann Profi-koppeling in NEM-schacht
Prijs	: +/- 8700 fr.
Stroomsysteem	: gelijkstroom
Rij-spanning	: 14 Volt
Sturingssysteem	: FMZ decoder kan worden ingebouwd of geleverd van de fabrikant.
Stroomafname	: op alle assen
Motor	: 3-polige Bühler motor met vliegwiel
Verlichting	: 3-puntsverlichting voor-en achteraan
Aandrijving	: Op 2 assen van de tender
Bijgeleverde onderdelen	: Fleischmann-koppeling
Handleiding	: 5-talig, waaronder ook Nederlands

Hans Cocquyt

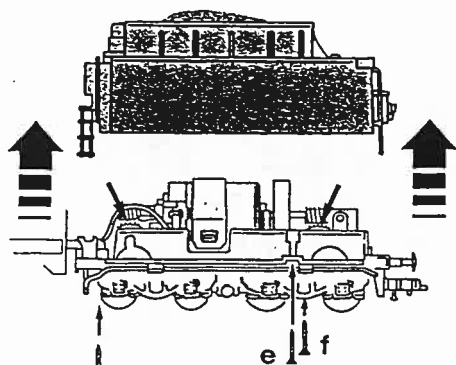


Fig. 5 d

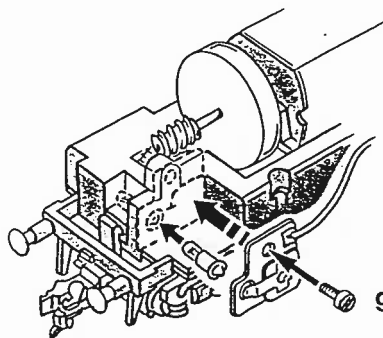


Fig. 6

3.3. Nieuw op de markt.

EXCLUSIEF BELGISCH "ROCO" :

De beurs van Nürnberg kan misschien dit jaar voor sommigen onder ons een tegenvaller zijn, ROCO heeft de Belgische modelspoorwegliefhebber niet vergeten.

Hierbij een lijst van de aangekondigde nieuwigheden voor dit jaar.
Het gaat hier vooral om kleurvarianten op reeds bestaande modellen.
Toch blijven ze vernoemenswaardig.

Lang verwacht en dit jaar op het programma, de elektrische lokomotief reeks 20 in groene kleurstelling.

43.672	2017
43.672.1	2019
43.672.2	2020
43.672.3	2022

De diesellokomotief op basis van de NS lok reeks 2200 komt in de volgende uitvoeringen :

43.777	bruin	7608
43.778	grijs/geel	7618
43.779	groen	7617

De Memling rijtuigen zijn terug op het toneel, en hebben een nieuwe nummering. Deze vormen een goede aanvulling voor de nieuwe reeks 16 van Märklin.

44.350	1ste klas
44.351	2de klas

Bij de goederenwagens komen er o.a. enkele vierassige ketelwagens, een Tbis-wagen en een container wagen :

46.077	4 assige ketelwagen "SOLVAY"
46.078	4 assige ketelwagen "CAIB"
46.089	4 assige ketelwagen "ARMITA"
46.642	Tbis wagen
46.571	container 40" "Mexicana" op grijze TRW wagen



Hans Cocquyt

4. DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN

De K4-Rijtuigen van de N.M.B.S.

Enkele maanden terug kochten de Belgische Spoorwegen van de S.N.C.F., rijtuigen van het type UIC-Y B 10.

Deze rijtuigen - 2de klas - werden herschilderd naar Belgische kleurstelling, zijnde bordeaux. Een kleurstelling die eveneens gebruikt wordt bij de M2 en M4-rijtuigen.

ROCO, brengt dit rijtuig reeds enkele jaren onder Franse livrei op de markt (in ontelbare kleuren en varianten) en maakte hiervan handig gebruik om eveneens de Belgische variante op de markt te brengen. Goed gevonden door onze invoerder, temeer daar dit rijtuig volledig op schaal wordt gebracht, voorzien van kortkoppeling en NEM-schacht.

Dit model werd reeds lang terug volgens de huidige normen op de markt gebracht.

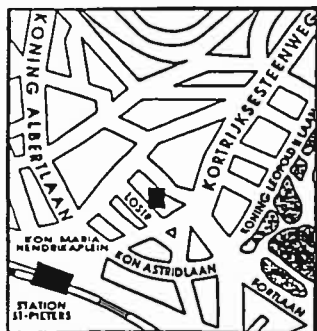
Een succesnummer van ROCO in Belgische uitvoering ! Dit rijtuig is sedert januari van dit jaar leverbaar onder het nummer 44.623. De prijs is, naar hedendaagse termen, zeer democratisch. De opschriften zijn perfect en de rij-eigenschappen voldoen eveneens.

Een geslaagde aanwinst.

Hans Cocquyt

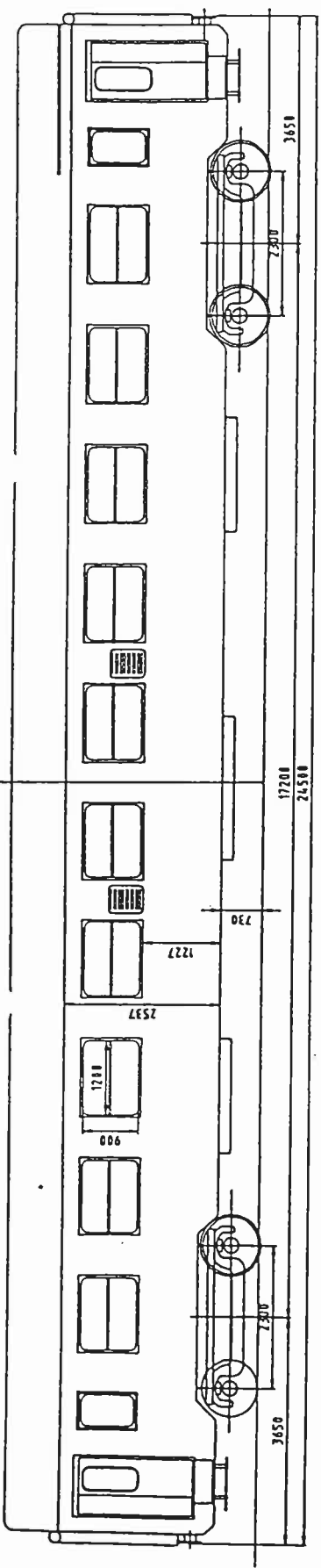
Sony Center Gent

TV-VIDEO-HIFI

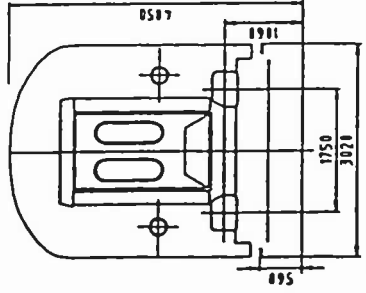
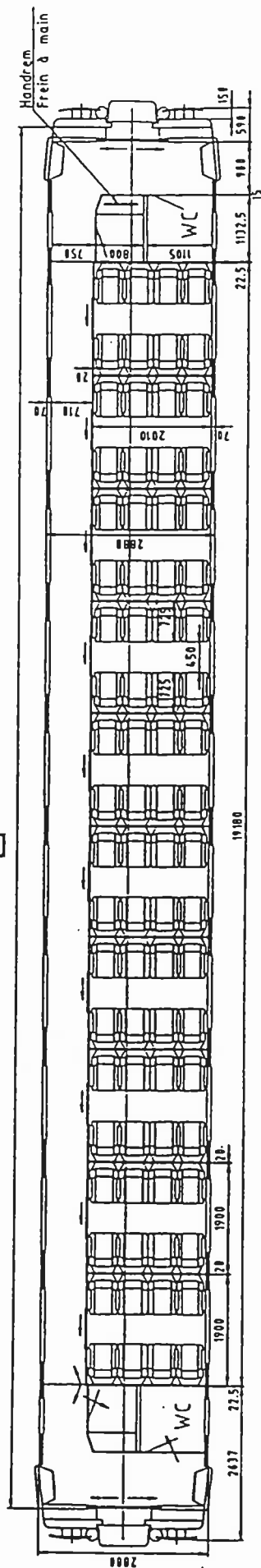


A division of LUKK NV
LOSTRAAT 35 GENT
nabij het St-Pietersstation
09/220.02.54

2



1



Referentietekeningen
Dessins de référence

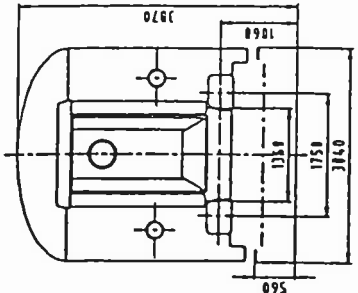
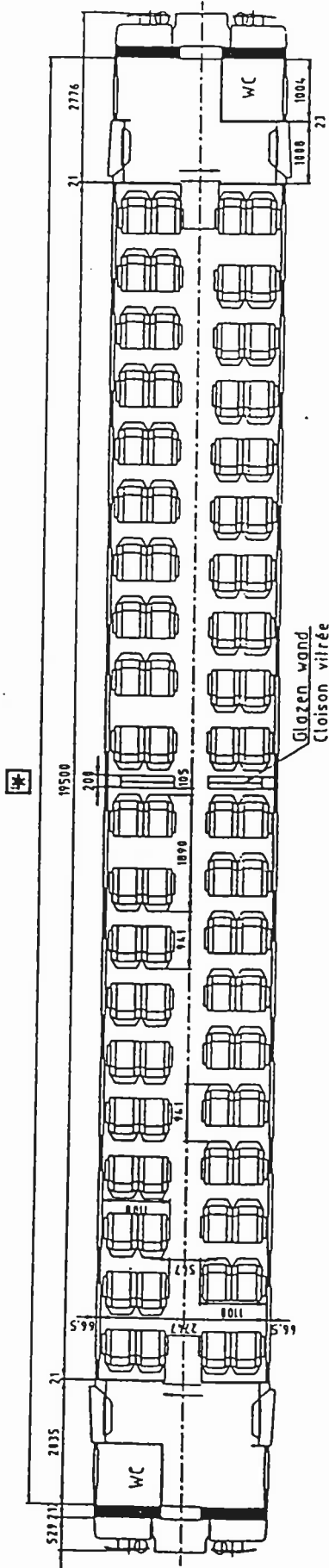
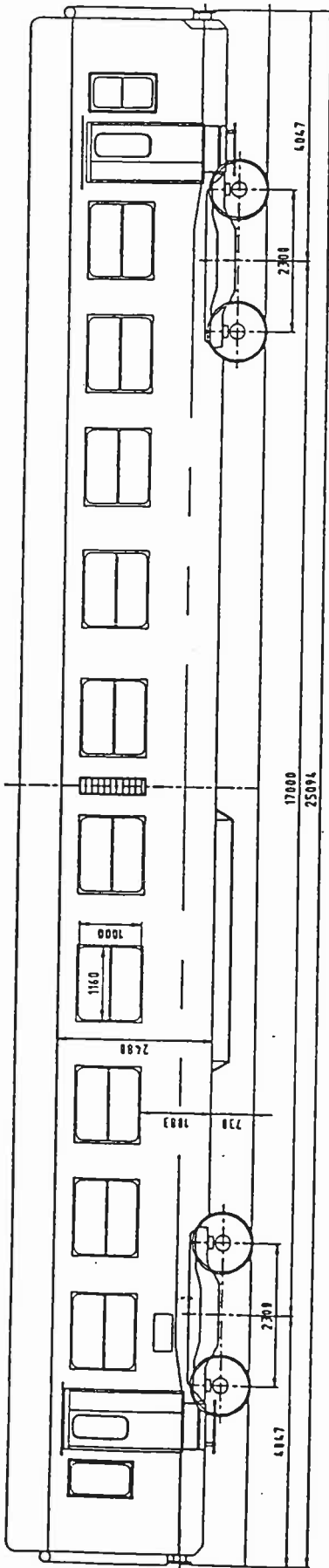
Plantijst: 683-0-000M
 Liste de plan:
 Remschema: 683-0-000M
 Schema du frein:
 Schild-opschriften: 683-1-275M
 Peint-inscription:
 Draaistelschema:
 Schema de bogie:
 Type draaistel: Y 2 L A 1 S
 Type bogie:

Historiek-Histoire

1994: Aankoop van SNCF
 Achelé à la SNCF

Buffer:
 Tampon:
 Trekwerk:
 Traktion:
 Vouwbalg:
 Soufflet:
 Overgang:
 Passerelle:

Reeks-Série	Oud nr.-Ancien n° Nr. NMS-n° SNCF	Nieuw nr.-Nouv. n° Nr. UIC	Type	Zilplaatsen-pl.assise	Tara Tare	Totaal gewicht-tonnage	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Disk./nr.
Hv K4	29501 - 515	508882-38401 - 415	80	80	43	51	15	125m/75m	140km/h	unix/m20423a/883
Gewijzigd Modifié	1/10/94							M20.423A		683-1-003M



Referentietekeningen
Dessins de référence

Planlijst: 683-0-000M
 Liste de plan:
 Remschema:
 Schema do frein:
 Schild-opschriften: 683-1-276M
 Peint-inscriptie:
 Draaisielschema:
 Schema de bogie:
 Type draaistel: Y 16-Y24-Y28
 Type bogie:

Historiek-Histoire
 1994: Aankoop van SHF
 Activité à la SNCB

Buifol:
 Lampen:
 Trekwerk:
 Fractien:
 Vouwbolg:
 Soufflet:
 Overgang:
 Passercelle:

Bog Y16: 22501-515
 Bog Y24: 22516-517
 Bog Y28: 22518-555

Reeks-Série	Oud nr.-Ancien n° Nr. NHB5-n° SNCB	Nieuw nr.-Nouv. n° Nr. UIC	Type	Zitplaatsen-pl. assise	Intra Jare	Totaal gewicht - tonnage bog.Y16: 74; 4,31 bog.Y28: 4,61	Aantal Ounittijl	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Disk./nr.
Hv K4	22501 - 555	508820-38401 - 455	B10	80	bog.Y16: 74; 4,31 bog.Y28: 351		55	125m/75m	140 km/h	unix/m20423a/683
Gewijzigd Modifié	1/10/94							M20.423A		
								(B)		683-1-002M

“Kennismaking met een leeftijdgenoot”

We zijn beiden ongeveer van dezelfde leeftijd - 4 jaar verschil - en toch kwamen we elkaar voor 't eerst tegen in 1976, het jaar dat de NMBS 50 werd. Wie was die illustere onbekende? AMSAC natuurlijk. Ter gelegenheid van het voornoemde feit organiseerde AMSAC een tentoonstelling in haar clublokalen en als beginnende modelspoorder wou ik wel eens een grote baan zien.

Twee feiten van toen zijn me bijgebleven; ten eerste : de bediening van de baan gebeurde vanaf een pupiter naast de deur in het leslokaal; ten tweede : onzëwitte” Laurent had op dat moment moeilijkheden met een bruine 2200 NS die niet naar behoren heen en weer reed. De NMBS liet zich ook niet onbetuigd. Zij stelde de 12.004 koud tentoon op spoor 1 en reed met de 29.013 naar Gent St.-Pieters. Een echt functionerende stoomlok was toen voor mij iets als een 8ste wereldwonder.

Nu was er in de familie langs moederszijde ook een man bezig met treintjes”. Af en toe kwam ik eens met hem mee naar de vergaderingen, waarbij ik mij op één ervan liet overhalen door mevrouw D'hoolaeghe om 5 AMSAC stickers te kopen (rond met zwarte opdruk). Die man, nl. Gentil Deconinck - goed gekend door de ouderen onder ons - liet mij kennis maken met het grootbedrijf door middel van zijn foto's, pittige verhalen en gedegen kennis van het rollend materieel bij de NMBS. Dank zij hem ben ik voorgoed besmet” met de voorliefde voor stomers. Door zijn schielijk overlijden midden de jaren tachtig is een groot kenner van ons heengegaan. Omwille van de studies en legerdienst duurt het nog tot 1985 eer ik effectief lid word van AMSAC, met o.a. dhrn. F.Schellynck en R. Balot in het bestuur. Hoe zou het nog met hen zijn? Alleen André en Laurent zijn als bestuursleden van toen nog wekelijks van de partij in ons clublokaal.

Zoals iedereen wel weet zijn Marc Van Audenaerde, Marc Van Durmen en ondergetekende zowat de “3 musketiers” van AMSAC. Als er “life” iets te beleven valt, zijn we er altijd nabij of omtrent. Onder welke omstandigheden wij in zo nauw contact gekomen zijn is voor mij tot heden nog steeds een raadsel. Feit is dat we alle 3 samen hebben deelgenomen aan één der eerste ritten van wat toen nog niet het T.S.P. was, nl. de afscheidsrit van de 6005. De bindende faktor tussen ons drieën is 9 kansen op 10 liefde voor het grootbedrijf, wat niet wegneemt dat de spoorwegmodelbouw me ook fascineert. Want daar is het bij mij in 1966 trouwens allemaal mee begonnen.

Rik Gorleer, alias Ergee

HERAANLEG KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN

Ieder onder ons heeft reeds gemerkt dat er grote werkzaamheden zijn gestart om en rond het Sint-Pietersstation.

De heraanleg van het Koningin Maria-Hendrikaplein is van start gegaan.

Deze werkzaamheden zullen gebeuren in 3 grote fasen en zullen vermoedelijk 120 werkdagen in beslag nemen.

Hierbij vindt U een overzicht van de fasering van de werken.

1e FASE :

- Wegenwerken en aanleg tramsporen tussen tramkoker en bestaande tramlus.
- Aanleg wisselcomplex Sint-Denijslaan en aansluiting op sporen van de tramkoker.
- Aanleggen en uitrusten busstation.
- Aanleggen van terugkeerwissel op de Koning Albertlaan en tijdelijk perron.
- Aanleggen van tramsporen op het kruispunt Koning Albertlaan met Maria-Hendrikaplein.
- Wegenwerken, aanleggen van voetpaden, fietspaden en parkeerhavens.
- Bovenleidingswerken.
- Indienststelling van tramlijnen 21/22 en 40 van Koning Albertlaan tot tramkoker.
- Indienststelling busstation.

2e FASE :

- Aanleggen van tijdelijke tramhalte op de Koningin Elisabethlaan.
- Aanleggen van het noordelijk spoor ter hoogte van de hotels (noord-oosten van Koningin Maria-Hendrikaplein).
- Aanleg tramspoor lijn 1 richting centrum tot de Koningin Elisabethlaan.
- Wegenwerken, aanleg fietspaden, voetpaden en parkeerhavens.
- Bovenleidingswerken.
- Indienststelling tramlijn 1.

3e FASE :

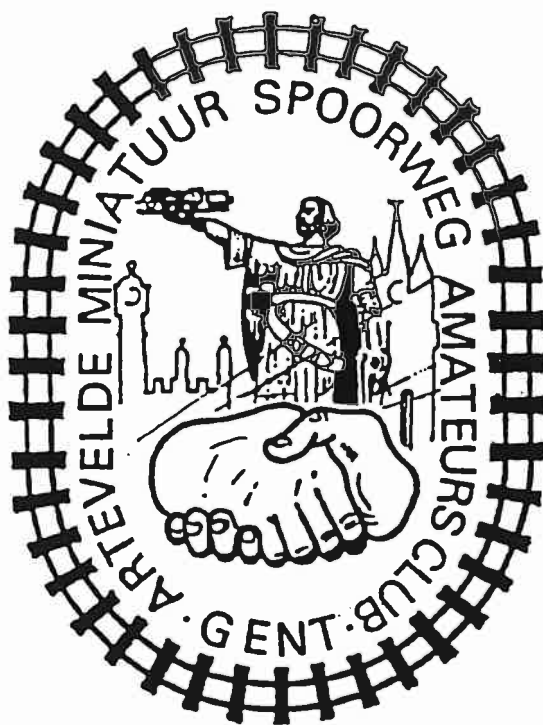
- Wegenwerken, aanleg van fietspaden en parkeerhavens, Kiss & Ride zone (kant buffet Sint-Pietersstation).
- Afwerking busstation.
- Verfraaiingswerken rond het plein.

Bron : De Lijn Oost-Vlaanderen, Stadsbestuur Gent, NMBS - Dienst Infrastructuur.

7. DE AMSAC RETROSPECTIEVE

In deze rubriek proberen we een overzicht te geven over 40 Jaar AMSAC. We hebben dan met het bestuur ook alle verschenen clubbladen doorgenomen en hier en daar artikels ongewijzigd overgenomen.

Veel leesplezier.



ARTEVELDE-MINIATUUR
SPOORWEG AMATEURS CLUB
GENT



Van de Walle

AMSAC

A. - De geboorte.

In 1956, werd door vier vrienden een club gesticht, welke amsac genoemd werd. Dit was de afkorting van een vereniging welke geschiedenis zou maken.

De Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club, niet alleen bekend in ons land, maar ook over de grens, had de drie volgende aspecten :

A.M.S.A.C. had tot doel (en heeft dit nog) :
het verenigen der liefhebbers
van werkelijke- en miniatuur
spoorweg

A.M.S.A.C. was (en is nog) geheel neutraal :
want, alle politieke, taalkundige
en godsdienstige redetwisten,
geschillen en betogingen waren
(en zijn nog) verboden in club-
verband; alsmede alles wat niet
rechtstreeks of onrechtstreeks
behoorde (en hedendaags behoort)
tot het beoogde doel

A.M.S.A.C. had haar lokalen in de kelderver-
dieping van het Station Gent Sint
Pieters, en de administratie was
gelegen in het "Flandria Palace"
Koningin Maria Hendrikaplein 2
te Gent.

Sedert 1965 is de club gehuisvest en bezit zij twee
lokalen aan het perron één van bove vernoemd Station.
Het betreden van het spoor 1 is verboden aan eenieder
welke geen lidkaart, uitgegeven en ondertekend door
drie bestuursleden kan voorleggen. Zelfs een lid
moet bij ondervraging door de Spoorweg-politie,
zijn kaart tonen.

Het groot vergaderlokaal, met zijn prachtige oude foto's uit de glorie tijd van het stoomtijdperk; met zijn oude kasten, tafels en stoelen; is rechtstreeks verbonden door "het passerelletje" aan het perron één.

Dit vergaderlokaal, is sedert 1965 en tot op heden gebruikt om de leden toe te laten :

- de clubtijdschriften na te kijken
- gezellig te babbelen, of elkaar de duivel aan te doen
- aan democratische prijzen frisdranken te gebruiken
- diskussies te voeren
- nieuwigheden te bekijken en deze optehemelen of af te breken
- film- en of dia's te bewonderen
- te luisteren of het woord te voeren
- met tentoonstellingen, hun eigen materiaal te pronken
- aan- of verkopen te verrichten

In het tweede lokaal bevindt zich het clubnet, de twee reseau's mogen door de leden gebruikt worden. Men heeft één net in wisselstroom, en een ander net in gelijkstroom.

Ook bevinden zich daar de twee miniatuurbanen, waarmee de club buiten de eigen lokalen, tentoonstellingen kan inrichten.

Deze twee banen zijn in het gelijkstroomstelsel, maar met de volgende schalen: één in H.O.

de andere in N.

Liefje wat wil jij nog meer ?

1956. - Het geboortejaar, en de eerste tentoonstelling.

De eerste maanden van het jaar 1956 waren niet schitterend, al waren wij in de "fleur de l'âge".

Maar omdat "alle begin, moeilijk is", het ledenaantal eerder schraal, de inkomsten welke moesten dienen om clubmateriaal aan te kopen, aan de lage kant waren; besloot het toenmalige bestuur een eerste tentoonstelling in te richten.

Deze zou plaats vinden in de grote hall van het Flandria Palace, waar de administratie van de club gevestigd was.

Het was precies of de algemene mobilisatie afgekondigd werd, het bestuur en de niet-talrijke leden togen aan het werk, en zij maakten een miniatuurnet in de schaal H.O. met wisselstroom gevoed.

Maakt U geen grote illusie a.u.b., het werd maar een bescheiden net maar het werkte prima.

Er werd gereden op metalen rails, met wisselstroomlokomotieven welke een paar blikken wagens trokken, al het materiaal werd bereidwillig in bruikleen gegeven door bestuur en leden, en dit door een decor dat gemaakt was van jute, bestreken met plaaster. Dit gaf maar een droevig uitzicht, al wou men ook in 1956, de natuur-werkelijkheid benaderen.

De elektrische lokomotieven reden zonder bovenleiding, en gaven een uitzicht als: "een modderschip, getooid met de driekleur".

Laat ons eerlijk blijven, de mogelijkheden die dertig jaar terug bestonden, hebben geen vergelijk met de huidige toepassingssystemen.

Maar het werd een groot jaar, een "goed jaar" zoals de wijnproevers zeggen; want tijdens en na de allereerste tentoonstelling werden 17 nieuwe leden ingeschreven.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS - CONGO AU KATANGA

Société Congolaise à responsabilité limitée

ADR. TÉLÉGR. BECEKA-BRUXELLES

PHONE BRUXELLES 11.8017 (3 LIGNES)

REGISTRE DU COMMERCE DE BRUXELLES N° 15288

Bruxelles, le 28 juillet 1961

7, RUE MONTAGNE DU PARC

Artevelde-Miniatuur Spoorweg Amateurs Club
166, rue Heyveld
Mont-St. Amand-lez-Gand

no 510 /TM.

Messieurs,

Foire Internationale d'Elisabethville 1961
Maquette ferroviaire

Nous avons le plaisir de vous informer que le réseau miniature exposé à la Foire d'Elisabethville fonctionne de manière parfaite et est très apprécié par les visiteurs.

Des dispositions sont prises par nos services d'Afrique pour la protection des différentes parties de la maquette avant réexpédition.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

L'INGENIEUR EN CHEF, UN ADMINISTRATEUR DIRECTEUR,

Chumel

De Burckhout

B. - DE VERDERE EVOLUTIE - TOT EN MET DE B.C.K. in 1961.

In de eerste 3 boekjes werden de leden op de hoogte gehouden hoe:

- een H.O. - tafel tot haar recht komt
 - over zelfbouw van sporen in H.O.
 - het maken van een seinhuis in dezelfde schaal
 - het clubleven
 - "Vraag binnen wat U in het uitstelraam niet ziet"
 - handelssporen
 - golvend terrein
 - met verslagen over vergaderingen
 - vraagbak
 - lessen over de elektriciteit
- enz ...

In de huidige clubboekjes verschijnen deze artikels niet meer.

Aan wie ligt de schuld ?

Aan het bestuur, of aan de leden ?

Is het huidig vast bestuur te lankmoedig geworden ?

Of zijn de leden meer geëvolueerd ?

Richten wij hierover eens een debat-avond in ?

Laat ons verder spreken, schrijven en lezen, want in boekje nummer 4 van de maand juni 1960, dat verscheen als een "salon"-nummer (het dubbele van een gewoon nummer), kon men lezen dat A.M.S.A.C. een aanbod kreeg tot deelname aan de tentoonstelling "Scientia, Wonderen van de Wereld", deze tentoonstelling zou plaatst vinden in de Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen te Gent.

Er mocht niet gearzeld worden, er stond te veel op het spel, met o.m. : een nieuwe omgeving, andere bezoekers en een reuze lokaal; dit alles van 10 t.e.m. 25 september 1960.

Het werd een net in de schaal "0", maar alles moest nog gemaakt worden en vanaf 8 augustus mochten wij de bovenzaal van het Casino in gebruik nemen tot de montage.

Ja, ik herhaal; alles moest nog gemaakt worden, met had o.m.:

- het maken en leggen van sporen op speciale ballast
- het ontwerpen en plaatsen van dag- en nacht seinen
- het uitzagen, plakken of nagelen van huizen en villa's
- het construeren van stationsgebouwen en goederenhangars
- het leggen van 6 meter bruggen, met in de rivier(en) levende vissen
- het bouwen van meters decor
- het leggen van kilometers bedrading

Dit alles veel groter en grootser opgevat en uitgevoerd dan bij de voorgaande tentoonstellingen en dit in een minimum aan tijd.

Na de afbraak, werd het materiaal elders opgestapeld en later naar ons lokaal overgebracht.

Voeg daarbij het maken van de tekeningen en ontwerpen en de onkostenstaten, wat een boel aan werk maar het sukses verzachtte alles. Wie heeft nu geen sukses met een Internationale Jaarbeurs in Gent - de stoere oude stede ?

Wij kregen het bezoek van de H.H.

- Mariën, Gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen
- Claeys, burgemeester van de Stad Gent
- De Lantsheer, voorzitter van de Koophandelskamer
- Meyvaert, voorzitter van de Jaarbeurs
- Persijns, algemeen-sekretaris van de Jaarbeurs

Met dit bezoek mocht A.M.S.A.C. zich heel groot voelen, als waren wij toen, en ook nu, een modeste club.

Een nawoord : na de tentoonstelling, werd een eerste
+++++ film- en dia-avond gegeven, en de leden
bekeken hun eigen werkzaamheden in
clubverband

- de eerste zichten toonden de tentoon-
stelling te Brugge in 1957
- daarna volgden beelden genomen in
het Flandria Palace uit de jaren
1958 en 1959
- met als "boekje" het Casino te Gent,
in het jaar 1960

Ja, A.M.S.A.C. kreeg steeds meer en meer
ambities ... en waarom zouden wij niet

Iedere tentoonstelling tot 1960 gebeurde
met materiaal in de schaal "0"

om dit te vergelijken met de werkelijke
grootte, werd aan de leden volgend voorbeeld
gegeven:

- een miniatuurwagen in schaal "0"
of 1/43, is niet 43 maal kleiner;
maar wel 43^3 of 79.507 maal kleiner
- in andere woorden zou in een wagen
van werkelijke grootte, 79.507
miniatuurwagens in schaal "0"
kunnen geplaatst worden

Heeft U daar ooit aan gedacht, liefhebbers
in grote schalen ?

x

x

x

x

De tentoonstelling in 1961 zou doorgaan in het Flandria Palace. Deze maal werd de schaal H.O. gekozen, daar deze schaal het meest te vinden was bij de winkeliers, en ook naar de wens was van de grote meerderheid van de leden.

Maar dan kwam de explosie !!!

de B.C.K. kwam in inspraak

de B.C.K. vroeg onze medewerking

de B.C.K. zou deze medewerking krijgen

Maar wat betekende de afkorting B.C.K. eigenlijk ?

Op aanvraag van de Chemins de Fer du Bas-Congo et du Katanga zouden wij in samenwerking met A.C.E.C. in Elisabethville tentoonstellen.

En waarom dan geen miniatuurnet maken en dit twee maal gebruiken:

- een eerste maal in Gent, met de tentoonstelling in het Flandria Palace
- een tweedemaal in Katanga (Belgisch Kongo)

(H.H. politiekers, vergeef mij (in 1985) het woord Zaïre niet te gebruiken; maar in 1961 was Belgisch Kongo een)

Voilà, het woord, of beter de letters : B. C. K. zijn vermeld ! Bas Congo et du Katanga !!

Een zeer prachtige reseau werd gemaakt, dit naar de maten van een Kongolees rijtuig, omdat de miniatuurreseau per trein de provincie Katanga zou kunnen rondbollen en in iedere stad zijn charmes tonen.

Na een half jaar, werden de kisten terug ontscheept in de haven van Gent, ons net was intact gebleven, en daarom heeft onze clubreseau in het Station Gent Sint Pieters, nog immer een deel welke voor de B.C.K. gemaakt werd, een functie.

C. - De TENTOONSTELLINGEN en het CLUBLEVEN vanaf
1962 tot heden.

Wie zou ooit gedacht hebben dat de faam van A.M.S.A.C. én de grenzen van onze oude Stad Gent, én de limieten van ons land; ver over zee zou uitvloeien en in het midden van zwart Afrika zou belanden.

Na de bom van Scientia, kwam de ontploffing van Katanga. Deden wij niet zoals de allergrootsten van onze planeet ? Na de bom A de bom H ? Het verschil was echter dat wij bouwden en dat de groten van moeder aarde alles platlegden.

In 1962, met de Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen, kwam weder een tentoonstelling in het zicht.

Wij mochten rekenen op een meesterwerk in H.O., het was een fabrieksmerk welke ons een net in twee-rails-gelijkstroom ter hand stelde, ook een U-tafel in wisselstroom stond op het programma, alsmede een drie-rails-gelijkstroom tafel en een ... tafeltje, dat DE attractie zou worden van deze tentoonstelling.

Wij werden beschuldigd van bedrog !!!

Volgens sommige bezoekers, was het niet mogelijk een wagen met NIET geïsoleerde assen te laten rijden op een gelijkstroombaan.

En toch was dat waar ! Op het kleine ovaaltje reed een gelijkstroomlokomotief met meerdere wagens met geïsoleerde assen en de laatste wagen was een wagen met niet geïsoleerde assen.

Hoe dit mogelijk was, kunt U nu nog te weten komen bij een bezoek aan onze club.

Deze bezoekers waren niet op de hoogte van DE laatste realisatie in clubverband (wij schrijven 1962).

Ja, 1962 was een groot jaar, alhoewel wij heel veel venijnige kritiek kregen van Scientia-leden, die ons sukses afbraken.

Iedereen weet hoeveel bezoekers er gewoonlijk komen naar een Internationale Jaarbeurs.

Scientia, met haar afzonderlijke stand, kreeg in 1962 48.602 bezoekers welke inkomgelden betaalden.

Zou dit bezoek alleenlijk geweest zijn voor de kwelende vogeltjes ? Misschien ... maar de bevolking kwam om de miniatuurbanen te zien rijden. Daar ben ik van overtuigd. Scientia ten spijt !

Het zou duren tot in 1965, om een volgende tentoonstelling te houden. De club was niet non-actief, de vergaderingen afgewisseld met lessen "Hoe bevelen wij onze treinen" gingen verder. Les nr 27 besloot deze cyclus.

Nu kwamen de demonstraties :

- nieuwe signalisatie met 2 of 3 rails in standaard-rails, met dekking van verlies van wagens
- standaard wisselstroomlokomotieven gevoelig maken aan de polariteit van gelijkstroom, dus de rijzin bepalen door simpele ompoling
- complete seininrichting volgens nieuw procédé en toe te passen op 3 rails isolés of 2 rails isolés MET luchtlijn

Ja, alles werkte perfect; wij hadden ogen te weinig en onze mond kon niet meer dicht.

Deze "toverstukjes" waren enig, het beoogde doel was bereikt : VOLLEDIGE EN TOTALE VEILIGHEID IN DE BEWEGING TERWIJL DE WERKELIJKHEID ZO GETROUW MOGELIJK WORDT WEER GEGEVEN, beschermd door een brevet.

In 1965 gingen wij met de B.C.K.-reseau naar de Handelsbeurs te Brugge. Het werd een overrompeling door het Brugse publiek, in een kleine en te enge zaal, zeer vermoeiend maar door het sukses verdween alles.

Hebben wij daar gelachen; wie herinnert zich niet de dame welke zeer geschrokken uitriep : " kiekt u ki,do'r zit u muus in de buuze". Ja, er reden levende muizen mede in de wagens.

Twee jaar later in 1967, zouden wij een eerste statische tentoonstelling houden te Gentbrugge. Niet zó schitterend, en duur aan verbruik, daar wij in een café gevestigd waren.

Vanaf 1965 tot 1975 wil ik zeer kort zijn.

Wij kregen in 1968 een uitnodiging mede te helpen aan een tentoonstelling te Aalst, samen met het Rode Kruis van België, de Rijkswacht en de Politie.

Dit konden wij niet aannemen, daar het B.C.K.-net volledig verbouwd werd, dit op aanraden van onze nieuwe voorzitter, verkozen op de vergadering van 7 mei 1968.

En A.M.S.A.C. startte met een nieuw net, waar wij jaren zouden aan werken. Tot wij in 1975 een aanbieding ontvingen om met materiaal tentoon te stellen in de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, Normalschoolstraat te Gent, dit met de Bevrijdingsfeesten, ingericht door de Zwijnaardesteenweg.

Sukses ? ja, maar povertjes.

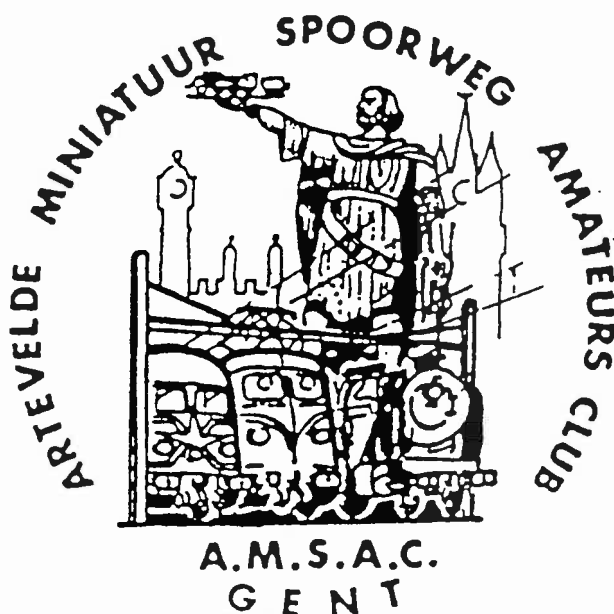
Wij waren gewoon meer bezoekers te ontvangen.

En zo kwamen de drukke jaren 1976-77 welke zouden duren tot heden.

Zie de lijst met de tentoonstellingen ingericht door A.M.S.A.C.; op volgend blad.

TENTOONSTELLINGEN INGERICHT DOOR A.M.S.A.C.

- | | |
|---------|---|
| 1956 | Flandria Palace |
| 1957 | Handelsbeurs - Brugge |
| 1958 | Flandria Palace |
| 1959 | Flandria Palace |
| 1960 | Floralienpaleis - Jaarbeurs Gent |
| 1961 | Elisabethville (Katanga)
dit op bestelling van de "Chemins de Fer
du Bas-Congo et du Katanga"
in samenwerking met A.C.E.C. |
| 1962 | Floralienpaleis - Jaarbeurs Gent |
| 1965 | Handelsbeurs - Brugge |
| 1967 | Gentbrugge |
| 1975 | A.S.L.K. - Gent |
| 1976-77 | Clublokalen aan het spoor 1
E.G.W. - Propaganda-Centrum - Stad Gent |
| 1977-78 | E.G.W. - Propaganda-Centrum - Stad Gent |
| 1978-79 | E.G.W. - Propaganda-Centrum - Stad Gent |
| 1979 | Floralienpaleis - Lentebeurs Gent |
| 1980 | Garage "Opel" - Etn. De Leersnijder
Baudewijnpark - Brugge |
| 1981 | Middenschool nr 1 - Bargiekaai Gent
Zusterclub "De Pijl" - Muizen-Mechelen
Clublokalen aan het spoor 1 |
| 1983 | Troonzaal - Stadhuis Gent |
| 1985 | Clublokalen aan het spoor 1 |



De jubileum-jaren : 1976 - 1985.

U weet dat wij de B.C.K.-reseau aan het vernieuwen waren, dit onder hoede van onze nieuwe voorzitter.

De ombouw had tot doel :

- de leden creatief te laten werken volgens hun eigen idee
de nieuwkomers te leren solderen, en hun de functies van relais kenbaar te maken
- het clubnet paraat te maken tegen ons eerste lustrum op 17 augustus 1976

Want op die datum, zou A.M.S.A.C. haar 20-jarig bestaan vieren. Ik spaar aan U de beschrijving van de opbouw en de talrijke briefwisseling welke gevoerd is.

Maar de avond van 17 augustus 1976, was er een receptie zoals geen ander.

Wij genoten de grote eer, volgende personaliteiten te mogen begroeten :

- de Heer Willy De Clercq
Vice-Eerste Minister
en Minister van Financiën
- Madame Paulette Adam
Attachée bij het Ministerie
van Franse Cultuur
- Afgevaardigden van de
Bestendige Deputatie
- Afgevaardigden van het
Stadsbestuur van Gent
- De Direktie van de N.M.B.S.
van het Station-Gent-Sint-Pieters
- onze leden

Moet ik U vertellen, dat het een grandiose receptie werd, en wij reeds om 5 uur in de morgen naar huis gingen.

In 1976, met de jaarwisseling werden wij gevraagd in het Propaganda-Centrum van de Stad Gent, met de aanbieding van eindejaarsgeschenken door Gentse handelaars.

Wij zouden dit aanbod nog twee maal van harte aanvaarden, dit met de jaarwisseling 1977 - 1978 en van 1978 - 1979.

In 1979 stonden wij in de Lentebeurs gedurende 9 dagen, wij konden de bezoekers niet optellen, het werd een ware overrompeling.

1980 ! Ja, terug een glansrijk jaar.

Wij hielden twee tentoonstellingen, eenmaal gedurende tien dagen in de Garage "Opel" te Ledeborg, een tweede maal in het Boudewijnpark te Brugge, en dit gedurende vier volle maanden.

Daar was 1981, terug twee tentoonstellingen.

- de eerste in de Middenschool nr 1 aan de Bargiekaai
- de tweede in onze clublokalen aan het spoor 1 en wederom was er feest

De ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB was 25 jaar jong !

Onze ere-gast was wederom de Heer Willy De Clercq; welke met een zeer gesmaakte rede ons lustrum inluidde. Ook werd hulde gebracht aan onze sympathieke schatbewaarder, die als stichtend lid van A.M.S.A.C. in de bloemen werd gezet.

Het werd een zeer geslaagde avond en het feest duurde lang, oh zo lang ...

Onze club zou 9 dagen een massa aan bezoekers verwelkomen en hun laten genieten van ons feest.

1982 was kalm, hadden wij al onze pijlen vershoten of waren wij moe ...? en toch leefden wij niet op onze lauweren, want wij moesten klaar zijn tegen de Gentse Feesten van 1983.

Wij hadden vier tentoonstellingen gehouden met materiaal in de schaal "0", vijftien maal in de schaal "H.O.", waarom zouden wij geen miniatuurnet maken in de schaal "N".

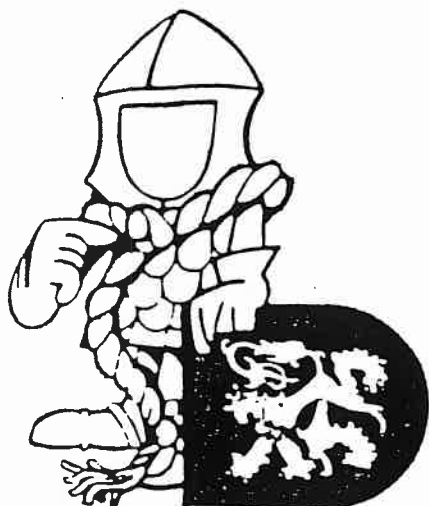
Aan de reseau werd maanden gewerkt, maar hij zou DE attractie worden in de Troonzaal van het Stadhuis van Gent.

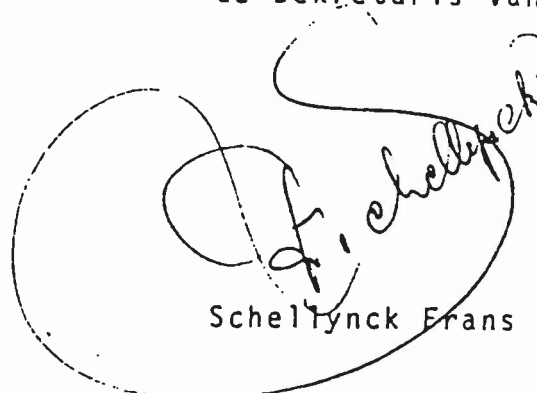
Ik zeg wel "in de Troonzaal" - want deze prachtige zaal werd ons toegewezen. Wij zouden daar 9 namiddagen vertoeven tussen de prachtige schilderijen en de schitterende beelden aan de voet van de Troon van Keizer Jozef II.

Ik wil U graag vertellen, dat deze tentoonstelling 15.055 bezoekers op de been bracht, en dit amper in 36 uren.

Geachte Mevrouw, Mejuffer, Mijnheer, Lid van A.M.S.A.C.; dit was in het kort de levensloop van de club met 30 jaar activiteiten, met hoogten en laagten, maar wij waren immer paraat tot medewerking aan de luister van onze Stad Gent.

Ik dank U
voor uw aandacht,
de sekretaris van A.M.S.A.C.




Schellynck Frans R.

Periodiek
van de

Miniatuurspoorwegclub "A.M.S.A.C."
Koningin Maria Hendrikaplein, 2, Flandria Palace, Gent.

Verantwoordelijke uitgever: Miniatuurspoorwegclub "AMSAC"-Gent.
Voor ieder artikel is de schrijver verantwoordelijk.

V O O R W O O R D.

Een lang gekoesterde wens, zo van het bestuur als van de leden van A.M.S.A.C., gaat eindelijk in vervulling!

Met trots stellen wij U het eerste nummer voor van ONS tijdschrift dat aan de leden kosteloos aangeboden wordt. Losse nummers kunnen bekomen worden aan de prijs van 10 fr 't stuk.

Niettegenstaande de vreugderoes waarin het voorstellen van deze eersteling ons vanzelfsprekend brengt moeten wij nochtans anderzijds nuchter blijven, met beide voeten op de begane grond:

- hoe lang zal dit leefbaar zijn?
- hoe dikwijls zal dit verschijnen?
- wat zal de omvang zijn?

Deze vragen rijzen onmiddellijk op en de antwoorden hierop behoren tot de toekomst. Maar wij zijn stellig overtuigd van dit vaststaand feit: als al de leden een beetje goede wil aan de dag leggen en allemaal, zonder uitzondering, actief willen medewerken, is er stof genoeg om meerdere jaren gevrijwaard te blijven van het hatelijke "gebrek aan teksten".

Wij durven DAAROM een warme oproep doen tot AL ONZE LEDEN om daadwerkelijke medewerking aan HUN tijdschrift. Dit zal de band smeden welke hun dichter en nauwer met hun club gaat verbinden! ... En nu U al op hete kolen om te weten waarover er zal geschreven worden!

Benevens de Club-aangelegenheden (verslagen der vergaderingen, mededelingen van het bestuur, e.a.) stellen wij voor:

- de cursussen van spreekbeurten (theoretische lessen).
- beknopt verslag van de praktische oefeningen.
- vraagbaak aan en voor de leden.
- zoekertjes; vraag en aanbod.
- voorstelling door de handelaars van nieuwigheden.
- vrije tribune.
- tekeningen, foto's, enz.
- rubriek: allerlei.

Wij hopen dat dit maar een heel klein gedeelte van de stof is die kan en zal behandeld worden.

Het uitgeven van dit tijdschrift gaat natuurlijk onze kas financieel belasten. Het merendeel onzer leden hebben hun bijdrage voor het jaar 1959 reeds vereffend. Mogen wij de anderen vragen om per omgaande de bijdrage voor 1959, zijnde de som van 120 fr., te willen vereffenen in handen van de Heer Erevoorzitter of de Heer Schatbewaarder of over te schrijven op postcheckrekening nr 185.202 van de Heer Michiels, Voorzitter.

Het Bestuur.

Verslag van de vergadering van 3 Augustus 1959.

Om 19h 45' werd de zitting geopend door de h. Michiels, voorzitter. Waren aanwezig: de HH. Hayen, Michiels, Hoste, Gilleman, De Waele, Smetrijns, Van der Stuyf, Comhaire Sr en Jr, Luppens, Van de Walle, Everaert, Mareen, De Smet, Balot, Pijok, Van As, Verborgh.

Het was reeds zeer lang geleden dat zo'n groot aantal leden de vergadering bijwoonde zodat er zelfs enkelen met een primitieve zitplaats genoegen moesten nemen.

1. Daar de H. Smetrijns door reis eerst op het einde der vergadering aanwezig was, wordt het verslag van de vergadering uitgegeven in het eerste nummer van het tijdschrift.

2. Nadat de schatbewaarder het in kas ten bedrage van 2.670,70 fr had vermeld, werd begonnen met punt 3.

3. Een eerste les van de H. Gilleman over het bevelen van treinen. Deze eerste les was heel eenvoudig zodat iedereen alles gemakkelijk kon begrijpen.

4. Daarna werd het uitgeven van een tijdschrift ten berde gebracht. Hiermede zou een lang gekoesterde droom van Bestuur en Leden in vervulling gaan. Het eerste nummer zal omstreeks 24 Aug. verschijnen; de leden zullen het gratis ontvangen. Er werd besloten het voorlopig om de drie maand uit te geven. Laat ons hopen dat het een groot succes wordt en dat zal wanneer allen daadwerkelijk meewerken.

5. Punt 5 zal later behandeld worden.

6. Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de fotoclub "Het Spoor" en de daarmee gepaard gaande fototentoonstelling zal de A M S A C een tentoonstelling houden met materieel van de H. Hayen. Het voorstel van de H. Michiels tot het inrichten van een tombola werd besproken, doch er werd dienaangaande nog geen besluit getroffen. Intussen is deze tentoonstelling goedgekeurd en wordt met man en macht gewerkt. Al de leden worden vriendelijk verzocht te helpen iedere avond rond 19h in Flandria Palace.

7. De heer Voorzitter las dan een brief voor van de heer Mareen. Schrijver dezer vermeldde daarin de moeilijkheden die hij ondervindt bij het bouwen ener installatie op een beperkte ruimte; het bouwen van seinen, wissels en zo meer. Dit alles zal later in cursussen behandeld worden.

8. Er werd eveneens besloten de reeds vroeger verschenen cursussen aan de prijs van 2 fr per blad te verkopen aan de leden die zich deze cursussen zouden willen aanschaffen.

9. Op een vraag van de H. Hoste gaf de H. Gilleman een klein woordje uitleg over de "circuit de voie" of spoorstroomkring, hetwelk zijn toepassing krijgt in de tentoonstelling.

10. Dagorde der vergadering van 24 Augustus:

- a) Verslag heer Secretaris.
- b) Goedkeuring verslagen vergaderingen van 6 Juli en 3 Augustus.
- c) Verslag heer Schatbewaarder.
- d) Tweede les door de H. Gilleman.
- e) Tentoonstelling van 10/9 tot 21/9 en verslag van vergadering fotoclub "Het Spoor".
- f) Allerlei.

PERIODIEK

van de

Miniatuurspoorwegclub "A.M.S.A.C.,

=====

Voorzitter: J. Michiels, Flandria Palace, Koningin Maria-Hendrikaplein,
Gent.

Verantwoordelijke uitgever: Miniatuurspoorwegclub "AMSAC" - GENT.

=====

Beste lezers,

Na het verschijnen van het eerste nummer van ONS tijdschrift hebben wij angstvallig uitgezien naar de reacties van onze leden.

De lezers welke wij persoonlijk hebben kunnen ondervragen waren het eens op één punt: zij hadden zich niet verwacht aan zoveel bladzijden!

Wij wisten dat een tijdschrift een gewaardeerde schakel zou vormen doch de éénsluitende vraag "Wanneer verschijnt het tweede nummer?" heeft onze overtuiging nog gesterkt.

Koppig volharden wij in onze boosheid. Met man en macht is er gewerkt geworden en nu zijn we opnieuw zover: het tweede nummer van het tijdschrift van UW club ligt nu kant en klaar voor U...

U ziet dat wij streven naar een betere presentatie - wat steeds aangenaam is voor de lezer - maar het hoofdthema van onze bekommernissen is en blijft de INHOUD.

Wat baat het een luxe-uitgave voor te stellen als de teksten totaal waardeloos zijn?

Op gebied van "teksten" tasten wij werkelijk in het duister. Denk nu niet dat dit een bekentenis is van machteloosheid!

Integendeel; wij zijn bewust dat er honderden, ja duizenden bladzijden te vullen zijn met onderwerpen welke onze hobby aanbelangen. Iedereen weet dat er genoeg boekdelen dienaangaande verschenen zijn. Wij verwijten echter aan die boekdelen dat zij te algemeen blijven.

ONS doel is dat ons tijdschrift een aanvulling aan deze algemeenheid zou worden: wij betrachten DIE punten te bespreken welke niet te vinden zijn in de algemene lectuur; wij beogen het aansnijden van bijzonderheden, wenken, opgedane ondervindingen.

Is het U nog niet voorgekomen plots een probleem te zien oprijzen waarop gij uren, zelfs dagen, hebt zitten piekeren zonder EEN stap verder te geraken?

Als men in zulke situatie zit en men ontmoet dan een kollega van dezelfde liefhebberij, dan is het vanzelfsprekend dat het probleem schuchter weg te berde gebracht wordt. En in de loop van het gesprek is een woord dan soms voldoende om een lichtje te zien opdagen: "Eureka! De oplossing is gevonden!"

Dat is ons meermalen voorgekomen en wij zijn niet bang dit te bekennen, doch wij willen vermijden dat om het even welke liefhebber in hetzelfde straatje zou belanden.

ONS tijdschrift moet dat lichtje zijn, ons tijdschrift moet de bron zijn waaruit wij allemaal vroeg of laat kunnen putten.

Onze taak is zwaar. Wij zijn er ten volste van overtuigd, doch waar een wil is, is een weg. De weg die wij gebruiken is deze van het miniatuurspoor!

De redactie.

CLUBLEVEN

Op maandag 28 september 1959 was iedereen opnieuw uitgenodigd op een algemene vergadering. Deze maal echter was het niet in ons gewoon lokaal doch wel in de kantien van het Flandria Palace, zodat iedereen nog eens het reseau van de tentoonstelling zou kunnen bekijken en bespreken. Vooraleer de eigenlijke vergadering aan te vangen had het Bestuur voor een verassing gezorgd. En welk een verassing: een première van de smalfilm over het tentoonstellingsreseau! Het was verkelijk verbluffend en wij moeten de verwezenlijkers ervan hartelijk gelukwensen voor het prachtig resultaat. Er was niet enkel en alleen gezorgd voor het vertonen van rijdende treinen doch de cameramen hadden het zich voor taak gesteld ook de meest typische hoekjes weer te geven. Verschillende sekwenties deden de toeschouwers zelfs betwijfelen of het nu waarlijk opnamen waren van het reseau der tentoonstelling. Last not least moet er op gewezen worden dat het geen stomme film was maar wel gecomentariëerd en met muzikale achtergrond! Iedereen was zo begeesterd dat na het verschijnen van het woordje "EINDE"-zeer spitsvondig uitgebeeld- een spontaan applaus ging naar de realisatoren van dit dokument.

Gezien de toestellen voorhanden waren werd ons dan ook nog een filmpje voorgesteld over onze eerste tentoonstelling te Brugge, twee en half jaren geleden. Het hoeft geen betoog dat het bekijken van deze "old-timer" bij velen kostelijke herinneringen hebben opgeroepen. Door al dat was iedereen in een zekere feeststemming gekomen en het kostte onze heer Voorzitter, Mr. Michiels, wel wat moeite om zijn uitbundige leden tot de werkelijkheid terug te roepen om de normale vergadering aan te vangen.

Vooraf achtte het de heer Voorzitter zijn plicht de verschillende nieuwe leden hartelijk welkom te heten: de Club is er om de leden met raad en daad bij te staan in hun hobby. Hij drukte de hoop uit dat zij steeds even talrijk zullen blijven opkomen in de toekomst. Gezien de vergadering plaats greep in het milieu der tentoonstelling zelf wou de heer Voorzitter niet nalaten nog enkele nabeschouwingen te geven nopens het 2e Salon van de "A.M.S.A.C." Gent.

De eerste woorden waren vanzelfsprekend gericht tot onze Ere-Voorzitter, Mr. Hayen. Woorden van dank, niet alleenlijk omdat Mr. Hayen zo bereidwillig al zijn materiaal ter onzer beschikking gesteld heeft ter gelegenheid van deze tentoonstelling, doch ook voor zijn talloze kilometers welke hij, totaal belangloos, heeft afgelegd voor het welslagen en tevens ook nog bijkomend het aanbrengen der filmen voor de filmavonden. Daarna mochten de hh. Gilleman en Comhaire (vader en zoon) de "bloemen" ontvangen; de eerstgenoemde in de kwaliteit van technisch leider en de anderen als "mannen van het décor".

De hh. Ballot, Luppens, Van den Broecke en Vanderstuyf werden eveneens in de dankbetuigingen opgenomen voor hunne medewerking en de heer Voorzitter schonk aan ieder, ten persoonlijken titel doch namens de club, een waar arsenaal van relais, gelijkrichters en transformatoren. Of die Heren in hun nopjes waren!

Na deze "prijsuitdeling" werd onze sekretaris, Mr. Smetrijns, opgedragen dankbetuigingen te richten aan de dagbladen en de Vlaamse T.V. voor hunne welwillende medewerking.

"Welk gevolg kan er nu getrokken worden uit de verlopen tentoonstelling"? Met deze woorden richtte de Heer Voorzitter zich tot alle aanwezigen. Er werden verschillende individuele feiten aange-

CLUBLEVEN (vervolg).

haald die allen betogen dat de prestatie tot een waar sukses is uitgegroeid. Nog een ander feit staat rotsvast: wij hebben met 8 à 9 twintien TEGELIJKERTIJD gereden wat voorzeker als een resultaat mag aanzien worden. Voor een aanstaande tentoonstelling werd de mening geopperd dat de schalen O en H.O. zouden moeten samengebracht worden. Nog lang zou er over dit onderwerp kunnen gepraat worden, doch de vergadering moest helaas een normaal verloop kennen: Mr Gilleman kwam voor het bord en gaf aan de aanwezigen een korte uitleg over het principie "spoorstroomkring". Deze lessen zullen breedvoerig hernomen worden in de volgende vergaderingen waarvoor telkenmale een uitnodiging zal gestuurd worden aan de leden.

VRAAG BINNEN WAT U IN HET UITSTALRAAM NIET ZIET!

Wij zijn bij onze leden-handelaars gaan snuisteren. Wij vinden het overbodig te spreken over de nieuwigheden betreffende rollend materiaal: deze prijken als juweeltjes in de uitstalramen en iedere liefhebber zal ze ook beter kennen dan wij ze zouden kunnen beschrijven. In deze rubriek willen wij ons enkel houden aan de onderdelen (voor H.O.!) waar minder gewag gemaakt wordt doch welke nochtans veel liefhebbers belang zullen inboezemen. Wij bedoelen: materiaal voor décor, elektrische toestellen, enz.

FALLER: Deze firma heeft, benevens haar normaal programma, het initiatief genomen alle soorten onderdelen afzonderlijk verpakt aan te bieden. Het doel is de meer gevorderde modelbouwers, welke zelf hun modellen van gebouwen en dergelijke scheppen, tegemoet te komen door hen assortimenten vensters, deuren, daken, muren, goten en ... nog veel meer aan te bieden. Het lijdt geen twijfel dat veel liefhebbers gretig naar die onderdeel-zakjes zullen grijpen! Verder brengt deze firma alle soorten imitatie van stenen: baksteen, breuksteen, mozaïek, enz. Zelfs tuintje met vijver!

VOLLMER: Blijft meer bij de onderwerpen welke rechtstreeks tot een station behoren. Vermelden wij o.a. een kleine en een grote bekolingsinstallatie, een steenslagfabriek, een lattenloods, een buizenopslagplaats. Alles ook in bouwdozen te verkrijgen.

WIAD: Brengt ook een steenslaginstallatie op de markt. In de bouwdozen bevinden zich zelfs de elektrische toestellen voor afstandsbediening. Verder een bewaakte overweg met knipperlicht en bel en bareelhuisje. Gebouwd of zelf te bouwen. Er wordt op de zeer trage beweging gewezen: 4 sekonden voor het openen, hetzelfde voor het sluiten! Ook nog een houtzagerij, te bouwen of gebouwd, met elektrische motor voor aandrijving van de zaagmachine.

KIBRI: Levert nu brugdekken (recht en gebogen) met verschillende vormen van zijkanten. Twee bijzonderheden: schuift eenvoudig ineem (niet lijmen) en de aard der grondstof laat eveneens toe de zijkanten zowel op rechte als op gebogen stukken te schuiven.

JOUEF: Geeft ons een ganse gamma nieuwigheden: afsluitingen, telefoonpalen en verwittigingsseinen (frans type), luchtlijnmasten, bewaakte overweg (handbediening), ontvanggebouw (1, 2 of 3 delen: ieder 130mm x 160mm), open en gesloten goederenkaai (ieder 240mm x 115mm), perrons met ertoe horende personages, tankstation "SHELL", bruggen in rechte elementen (eenvoudig ineem te schuiven). Een ganse reeks afzonderlijke personages.

PERIODIEK

van de

Miniatuurspoorwegclub "A.M.S.A.C."

Koningin Maria Hendrikaplein, 2, Flandria Palace, GENT.

Verantwoordelijke uitgever: Miniatuurspoorwegclub "AMSAC" - GENT.

Voor ieder artikel is de schrijver verantwoordelijk.

Tradities hebben is een goed teken! Ik geef nodere uitleg: een pas geboren kind heeft geen verleden achter zich, wel toekomst, akkoord! Daarentegen heeft een man in volle bloei zijn jonge jaren achter de rug maar ook de toekomst voor zich! Maar hij heeft zijn tradities, zijn gewoonten die een baby niet heeft! Deze enkele woorden om het bestaan van onze Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club te resumeren.

Inderdaad, het is niet de eerste maal dat ik voor U sta, beste clubmakers, en het plezier heb U de balans van een jaar clubleven voor te stellen. Daaruit vloeit, volgens mij, dat wij ook tradities hebben en dat wij in de "fleur de l'âge" zijn. De moeilijkheden van den beginne behoren tot het verleden en de toekomst staat voor ons.

Ik herinner mij nog U in 1958 gezegd te hebben dat op het eerste gezicht gezien dit jaar maar flauw zou geweest zijn: geen tentoonstelling, enz, enz... Wat gezegd van 1959? Hebben wij een debet- of creditsaldo op onze rekening? Mijneentwege meen ik dat wij redenen hebben en tevreden te zijn. Vergeleken bij de voorgaande jaren ziet 1959 er uit als een groot jaar. Een "goed jaar" zoals de wijnproevers zeggen. Dit sluit niet uit dat binnen enkele jaren de hedendaagse vooruitgang als gering zal beschouwd worden. Ik zei juist dat wij in den bloei van onze leeftijd zijn, dus dat de toekomst daar staat... om er goed gebruik van te maken. Maar laat ons niet te ver op voorhand lopen, dat is trouwens noch mijn plicht noch mijn recht. Ik ben hier als "comptable". Wat nu eindelijk het resultaat "uitgave 1959" is?

De eerste maanden waren niet schitterend, maar Juli kwam... en het was precies of de algemene mobilisatie werd uitgeroepen. September kwam aan de horizon en wie September zegt, zegt natuurlijk tentoonstelling. Vanaf half Augustus werden de gevechten aangevangen. Achtereenvolgens spoorleggers, lastmannen, electriciens, techniekers, landschapartisten; een heir van trouwe leden zorgden voor het succes van de tentoonstelling. Ik moet U het geheugen niet verfrissen met te herinneren aan de vrolijke ogenblikken die wij beleefd hebben. Ik veroorloof mij alleen nog een van onze leden te groeten en hem onze dank te betuigen. Zonder twijfel begrijpt U dat ik de heer Hayen bedoel. Hij was ontegensprekelijk de grote opbouwer van het succes van onze tentoonstelling: eerst en vooral te danken aan zijn materieel ter beschikking gesteld van AMSAC en vervolgens nog meer aan zijn ongelooflijke ijver voor alles wat onze club aangaat. Onvergetelijk zijn de filmavonden. Wat betreft het summum "de bouquet", het was nogmaals Mr Hayen die er voor zorgde; zijn gift aan de club van de prachtige film afgedraaid gedurende de tentoonstelling. De gevolgen van de tentoonstelling lieten niet lang op zich wachten: een hoop nieuwe leden liet zich inschrijven.

Verder werden in 1959 een prachtige reeks cursussen gezaaid: de relaiswereld opende zich voor ons. Dit alles te danken aan een bekwame en gemakkelijk te verstaan leraar. Vele van onze leden hebben de angst

veroorzaakt bij het zien van relais, verloren. Wij hebben allen met veel plezier en genoegen de persoonlijke manier van de heer Gillemans gewaardeerd met dewelke hij zijn bekwaamheid en ondervinding aan ons heeft meegedeeld.

Dit waren de grote lijnen van het jaar 1959. Ontegensprekelijk: de balans is positief.

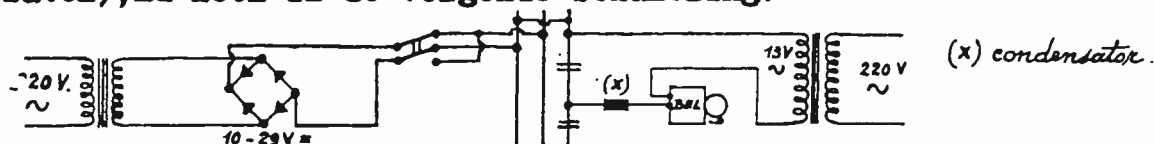
Maar ik verneem iets te hebben vergeten. Niemand zou graag een te grote winst verklaren aan de fiscus, maar de wet is daar; er wordt een situatie gevraagd gelijk ze eigenlijk is. En om die reden voel ik mij verplicht nog iets bij te voegen aan het al positieve saldo... De geboorte van ons tijdschrift. Wie zou nu nog durven aarzelen omtrent de vitaliteit van de AMSAC. Een tijdschrift op de markt smijten dat links en rechts materie gaat zoeken... dat is geen kunst. Een tijdschrift gelijk het onze: een creatie, dat verdient een groot bravo, "un grand coup de chapeau". Het eerste nummer had een verdienstelijk succes, wat dan gezegd van nummer 2 en volgende... Wie doet beter?

Ik eindig met persoonlijke wensen van lang leven en vollen bloei voor onze goede club. Het vertrek was langzaam en moeilijk gelijk in den tijd van de stoomtractie... maar nu rijden wij. Wij rijden! Laat ons juist eens stoppen in de stations... om talrijke nieuwe leden op te pikken... en dan zal het sein op groen staan! Veilig! Vooruit!

VRAAGBAAK.

Vraag van den heer Marc Hoste, Driesstraat, 34, Ledeberg:

1. Ik heb een bel van 4 V., een transfo van 10 tot 29 V, drierail-systeem, gelijkstroom, omschakelen: inversion telecommande. De vraag is nu: wanneer de trein over de overweg komt de bel te doen werken. Ik heb het volgende bedacht: ik maak gebruik van een hulp-wisselstroom 13 V. en van een condensator (deze heeft de eigenschap alleen wisselstroom door te laten); nu neem ik de volgende schakeling:



Kan iemand mij nu zeggen welke condensator ik moet gebruiken (capaciteit en voltage). Nota: ik neem een voeding van 13 V omdat ik ondervonden heb dat condensators een redelijk grote weerstand geven.

2. Welk is het beste hout om een spoortafel te maken?

Antwoorden op vragen uit het tijdschrift Nr 1.

Vraag "e": De redenen waarom een loco niet start kunnen zijn:

- de leiding van de stroomtoevoer naar de loco is onderbroken
- het sleepcontact raakt de middenrail niet meer, is ofwel versleten ofwel verwrongen.
- de borstels van de loco zijn versleten of te vet geworden.
- een leiding binnen in de loco is losgekomen.

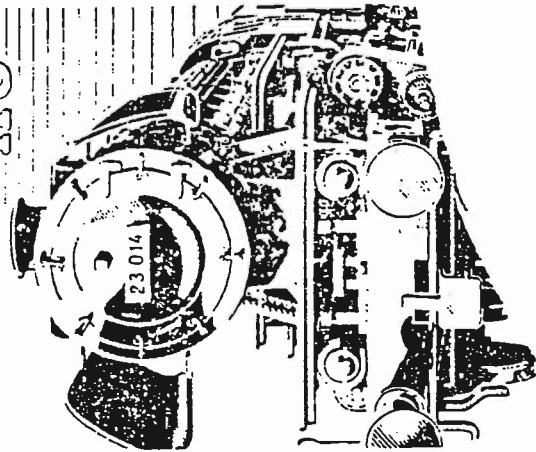
Vraag "1": Het gereedschap dat wij het meeste nodig hebben is: elektrische soldeerbout, volt-, ampère- en ohmmeter, gemagnetiseerde schroevendraaier, trek tang, nijptang.

Antwoord op vraag 2 uit het tijdschrift Nr 2.

Om te bekomen dat zij transfo omkeert moet hij een overspanningsinverseur inbouwen tussen de gelijkrichter cellen en de motor.

MÄRKLIN

HO



HOBBY HUIS MAES

stelt voor

De grootste keus van complete treinen en modelbouw - onderdelen -
20 locomotieven - 54 wagens - 10 signalen. - Bovenleiding en
bloksysteem. - 2 of 3 rails.

MÄRKLIN

Goedkoopste treinset met trafo

Frs. 815

Alle reparaties - Nieuwe catalogus

Frs. 5

— Gratis folder op aanvraag —

RIVAROSSO - Het tafelspoor voor de fijnproever! - 2 rails. - Gelijkstroomoperatie 12 volts
Vraagt catalogus 10 fr.

Bij ons vindt U ook!

**FALLER - VOLLMER - TRIX EXPRESS - FLEISCHMANN - EHEIM
POCHER - REVELL**

HOBBY HUIS MAES

De meest gespecialiseerde zaak van
Oost- en West-Vlaanderen

Savaanstraat N° 1 & 3

GENT

Tel.: 25.07.10

Treinen vertrekken uit de Savaanstraat!



Jaarverslag van de heer Secretaris op de statutaire vergadering van 29.11.1960.

Wederom sta ik voor U, mijne heren, om te zien tot waar we gekomen zijn. Aangename taak! Inderdaad, niettegenstaande ik dezen avond een balans moet opmaken over slechts 11 maanden activiteiten, is de toestand van onze AMSAC zeer schitterend! Al onze leden mogen tevreden zijn; de bestuursleden zijn tevreden en onze schatbewaarder is vreugdevol, een glimlach eerste kwartier van de maan. Er is geld in kas... ik zal niet zeggen dat er teveel in is, maar binnenkort wordt hij stellig een kapitalist! Maar dit is zeker niet de enige reden om tevreden te zijn!

De laatste regels van mijn verslag in Januari 1960 luiden als volgt: "Ik eindig met persoonlijke wensen van lang leven en vollen bloei voor onze goede club. Het vertrek was langzaam en moeilijk lijk in den tijd van de stoomtractie... maar nu rijden wij. Wij rijden! Laat ons juist eens stoppen in de stations om talrijke nieuwe leden op te pikken... en dan zal het sein op groen staan! Veilig! Vooruit!"

AMSAC heeft die instructies strikt nageleefd. In mijn hoedanigheid van stichtingslid wees het mij toegelaten eventjes 5 jaar achteruit te kijken: wij waren een pas geboren club (een clubje), heden zijn wij gekend! Links en rechts hadden de vergaderingen plaats, nu eens in een klas, dan in een ander lokaal. Nu zijn wij hier thuis! Zie onze hedendaagse lidkaarten, probeer er een terug te vinden van de eerste jaren en vergelijk! Vergelijk nog de geest in de club: de "oude trouwe" verstaan mij; de nieuwe leden stellen vast dat dynamisme en samenwerking in onze club geen ijdele woorden zijn. Sedert verleden jaar hebben wij onze eigen publicatie; de eerste jaren werden enkel zekere cursussen gedrukt. Enkele jaren geleden zag een clubréseau er uit als een onmogelijk te verwezenlijken droom: binnenkort wordt deze droom werkelijkheid! De club wordt sterker en sterker; het geraamte is stabiel (dat zijn de "oude trouwe"); jong bloed komt regelmatig bij! Zo gaan wij vooruit, geen "sur place" bij ons.

Wat nu over 1960? Eén woord kan volstaan of niet volstaan om 1960 te omschrijven! Dit woord is: tentoonstelling! Het geeft uitleg voor vele dingen ofwel zegt het niet genoeg en zwijgt vele gebeurtenissen! Voor mij is de eerste oplossing de gemakkelijkste en toch verkies ik de tweede.

Het maanden lange slavenwerk van verschillende onzer leden verdient meer dan dit lacconisch begin: het jaar 1960 is gelijk aan de tentoonstelling in den schoot van de Jaarbeurs der Vlaanderen.

Ik weet het: hier en elders is er omtrent ons werk kritiek uitgebracht door mensen die het recht niet hadden om zo te spreken. Die personen hadden alleenlijk het recht om te zwijgen. Constructieve kritiek: ja! Kritiek om het plezier van af te breken: neen! Ik weet dat U verwonderd opkijkt... uw secretaris heeft de gewoonte niet zo te spreken, maar onrecht verdraagt hij niet; het ware te flagrant om er over te zwijgen. Velen onder U weten dat ik altijd honger heb en dat ik rap verteer, maar, de houding van zekere leden is op mijn maag blijven liggen.

Het was afgesproken geweest dat onze tentoonstelling er kwam in de maand November in het Flandria Palace en het voorwerk stond op het getouw toen de bom Silentia ontplofte: wij waren gevraagd om deel te nemen aan de Jaarbeurs der Vlaanderen onder het motto "Wonderen der Wereld". Dank zij onigvuldige voetstappen werden vele van de moeilijkheden aan de kant gezet, o.a. de eerst toegestane ruimte groeide merklijk aan. De arme 8 daagjes voorzien voor de montage van onze installaties begonnen tenslotte begin Augustus, enz. enz.

En toch, niettegenstaande al die verbeteringen was het moeilijkste nog te doen. Onze tentoonstellingsplanning was opgesteld in functie van de maand November en plots moesten we 60 dagen vroeger klaar staan! Welke krachtinspanning! Wij wilden dat onze prestaties onberispelijk zouden worden, we moesten tijdig klaar zijn... het was op het nippertje, maar toch was het klaar!

De heer Gilleman was wederom de man van het electrisch gedeelte. Relais, gelijkrichters, pedalen... en 5000m draad hebben geen geheimen weg te steken voor die man. Vergeten wij niet eveneens de heren Van Den Broecke en Van Puymbroeck te noemen. Deze drie wil ik aanschouwen als het basis trio. Want, mijne heren, een rail mocht geplaatst zijn op een niet al te secure manier, een huisje mocht onverlicht blijven, een straat mocht omgeleid worden, een ongeval mocht het baanverkeer belemmeren, een hoekje van het decor mocht op een woestijn gelijken, dit alles mocht zijn maar bij deze drie man moest het juist zijn, een draad moest naar een relaiscontact gaan en niet naar een ander; het moest in orde zijn en alles moest perfect gaan niettegenstaande de zeer grote diversiteit van het gebruikte materieel. Zonder hen zou het te bewonderen materieel van de heer Hayen op een zijspoor zijn blijven staan, bewegingloos.

Ik vergeet nochtans niet de verschillende andere leden die bezig geweest zijn aan andere taken: uitsnijden en montage van prachtige huisjes; fabricatie van seinen naar de prototypes in gebruik bij de Belgische spoorwegen; er was dag- en nachtwerk, bv. de montage van geprefabriceerde stukken decor, enz. enz.

Ik zal geen namen verder lezen uit schrik van iemand te vergeten. Dat de leden die op de bres stonden toch weten dat AMSAC het niet vergeet. In naam van AMSAC en in mijn persoonlijke naam: hartelijk dank! Ik veroorloof mij nochtans een kleine uitzondering: acht dagen verlof toewijden aan de tentoonstelling om op een kommando te staan met al de daaraan verbonden moeilijkheden en bekommernissen die zich maar kunnen voordoen, dat verdient een groot bravo. Bravo en dank U, mijnheer Vanderstuyf!

Vele van die leden ondergingen of waren dichtbij een zware inzinking; verschillende kilo's werden verloren langs de rails en draden maar felicitaties en aanmoedigingen komende van hogere autoriteiten deden diezelfde leden genoeg kracht vinden om die lastige dagen door te bijten.

Van de talrijke personaliteiten die ons de eer aandeden ons werk te komen bezien en bewonderen weze het mij toegelaten volgende namen naar voren te brengen:

De heer gouverneur der provincie Oost Vlaanderen: de heer Mariën.

De heer burgemeester der stad Gant: de heer Claeys.

De heer Pierre De Lantsheer, Voorzitter der Koophandelskamer.

De heer Freddy Meyvaert, Voorzitter van de Jaarbeurs.

De heer Persijns, algemeen secretaris van de Jaarbeurs.

Al deze heren feliciteerden ons hartelijk voor het gepresteerde werk en de didactische rol die wij vervulden ten opzichte van het groot publiek. Een ander bewijs dat wij voldeden aan onze taak is ontegensprekelijk het talrijke publiek geweest. Beter nog: heren uit Brussel kwamen om ons uit te nodigen tot deelneming aan een tentoonstelling in het "Palais des Sports" (wij hebben maar ja te zeggen en een cijfer voor te stellen en toekomend jaar staan wij in Brussel).

Tenslotte een vraag: Verdienen wij onjuiste en onrechtvaardige kritiek? Ik denk van niet! De nieuwe leden, die ik officieel begroet dezen avond, vooravond van een nieuw jaar, zijn een teken te meer dat AMSAC vooruit gaat!

Wij hebben het jaar 1960 willen beeindigen op prachtige wijze. Niettegenstaande zekere technische leemten (helaas! wij zijn alleenlijk miniatuurspoorwegamateurs en geen cineasten) heeft de filmavond een succes geboekt. Op enkele minuten tijd bracht men ons in de mooie bergen van Zuid-Duitsland. De heer De Meester nam de plaats in van de heer Steenhuyze en liet ons de andere kant van de wereld bewonderen; dit gebeurde bij middel van dia's met aangepaste commentaar. Ook de Fotoclub zorgde voor een zeer interessante montage met dia's. Evocatie van het verleden tot het heden mocht wel de titel zijn van de films afgerold tot slot van deze ciné-avond. De aanwezigen kregen de verschillende tentoonstellingen van AMSAC te zien. Vooreerst Brugge 1957; daarna Flandria Palace 1958 en 59; tenslotte Casino 1960. Verleden en heden waren samen. Voor de "oude trouwe" was het een zeer aangenaam iets: de herinnering aan de dagen doorgebracht te Brugge... Voor de jongeren was het het bewijs dat AMSAC steeds meer ambities krijgt.

Wat nu de toekomst betreft... het ligt niet aan mij erover te spreken. Wij zijn nu totaal overgegaan naar de elektrische tractie. Stoomtractie behoort tot het verleden; wij gaan steeds verder. Hand in hand!... en 1961 zal nog fantastischer worden dan de vorige jaren. Leve AMSAC!

Verslag van de Algemene verplichtende statutaire vergadering gehouden op dinsdag 6 December 1960.

Wij zullen eerst een vraag beantwoorden: Waarom wordt een statutaire vergadering gehouden in de maand December en niet in Januari. Dit gebeurt om veel redenen en in 't bijzonder voor een betere organisatie van het clubleven. Dit gezegd zijnde gaan wij in enkele korte woorden het verslag van de statutaire vergadering van 6 December 1960 geven:

Rond 20u werd de zitting geopend door de heer Michiels, Voorzitter, die onmiddellijk het woord verleende aan de heer secretaris, die lezing gaf van zijn verslag over de activiteiten en de werking van de club (punt 1 van de dagorde). Hij sprak o.a. over de tentoonstelling in de Jaarbeurs der Vlaanderen, de krachtinspanning van de leden van AMSAC en ook over "kritiek". Hij kreeg goedkeuring.

De punten 2 en 3 van de dagorde konden niet volledig afgewerkt worden, doch met algemene toestemming van de aanwezige leden werd toegestaan de verificatie der boeken te laten doorgaan wanneer de rekeningen met Scientia gesloten zullen geraken, in de hoop dat dit zeer kortelings zou gebeuren. De heer Vanderstuyf was in staat een voorlopig in kas van 9.252 frank op te brengen.

De wijzigingen aan de statuten werden goedgekeurd. Het bestuur zal in het vervolg uit 9 leden bestaan, nl. een voorzitter, een erevoorzitter, een ondervoorzitter, een secretaris, een schatbewaarder, een technisch raadgever, een public-relations, een commissaris en een magazijnier. Het voorbehoud dat de commissaris een spoorwegbediende moest zijn verviel daar wij nu ons lokaal bezitten. Dit was de wijziging van artikel 9. Wat nu artikel 10 betreft: de algemene verplichte statutaire vergadering zal in 't vervolg binnen de drie laatste maanden van ieder jaar plaats grijpen.

De heer Voorzitter stelde verder de twee nieuwe kandidaten voor. De heer Boens (als public relations) en de heer Van Puymbroeck (alleenlijk als bestuurslid, dus zonder specificatie) die hun kandidatuur per brief en binnen den gestelden termijn hadden ingezonden.

Met spijt moest de heer Michiels het ontslag van de heer Dewaele (gewezen commissaris) vast stellen. Het is een sympathiek bestuurslid en een specialist van relais en seininrichting die de club verliest. De heer Dewaele blijft echter lid van AMSAC en zal zich verder gelasten met het geven van enkele lessen over de diverse seininrichtingsstelsels.

Daarna werden de stembriefjes verdeeld onder de leden; gele briefjes voor de kiezing van de voorzitter en witte voor de kiezing van de overige bestuursleden. Vooraleer de uitslagen voor te lezen was er een pauze in de serieuze dingen. Een gratis tombola verraste en verheugde de aanwezige leden. De heer Marien kon een bouwdoos Kilri (geschenk van het huis Maes) naar huis dragen. Mr Schellinck ging er met een Kitmaster Crocodile (geschenk van het huis Eichperger) van door. Een dubbele transfo, geschonken door de heer Michiels, kwam in de handen van de heer De Vliëger terecht. Mr Gilleman was de gelukkige winnaar van een tube "Velpon". Als reserve dient genoemd: nog een grote doos Kilri (huis Maes); een Wiad (huis Verborgh) en een bergpuzzel (huis Verbiest).

Dan gaf de secretaris de uitslagen van de verkiezingen:

Voorzitter: hh. Michiels : 17 , Van der Stuyf: 2 , Smetrijns : 1 ,
Hayen : 1 , blanco : 1 ; totaal : 22.

Bestuursleden: hh. Balot: 11 , Boens: 17 , Gilleman: 19 , Hayen : 19 ,
Smetrijns : 19 , Van den Broeck: 17, Van der Stuyf :
20 , Van Puymbroeck : 16.

De herkozen leden blijven hun functie behouden. De nieuwe bestuursleden worden dus de hh. Boens (public relations) en Van Puymbroeck (commissaris).

Artikel 8 : allerlei, werd zoals zo dikwijls zeer interressant. Zo werd gesproken over het clubreseau, over de tentoonstelling 1961 met medewerking van Fleischman (de tafel die in Brussel stond gedurende het salon in het Centraalstation), van een Märklin U-vorm reseau, vervolgens van een Trix-reseau in opbouw bij de heer Besien. Ook een interressant idee van de heer Verborgh die sprak over kleine demonstratietafels, enz.

De heer Michiels gaf nog lezing van een zeer belangrijke brief gezonden aan al de gemeenten waar een automatische overweg is, hen wijzende op de manier op dewelke zij functionneren en op de gevaren bij overtreding van de reglementen.

Er werd nog gesproken over het clubleven. De gegeven cursussen zullen hernomen worden ten bate van de nieuwe leden; bezoeken aan spoorweginstallaties (zowel werkelijke als in miniatuur) zullen georganiseerd worden. De Fotoclub is bereid voor ons cursussen in te richten. Er was nog sprake van een reizigerswagen die te onzer beschikking zou gesteld worden voor een rondreizende tentoonstelling. De klok stond op 23u en de dagorde was uitgeput.

De Secretaris.

Te koop : De club beschikt over telefoonrelais gelijkstroom 12 V, toestand gelijk nieuw; zij zijn te koop aan de prijs van 20 frank het stuk. Te bezichtigen in ons clublokaal gedurende de vergadering.

Te koop : Allerhande elektrische toebehoorten zoals transformatoren, gelijkrichter cellen, relais: groot en klein model, enz. enz., in de staat waarin ze zich bevinden en aan diverse prijzen. Te bezichtigen in ons lokaal gedurende de vergadering.

S T A T U T E N

Art. 1 - Op 10 December 1956 werd een club voor liefhebbers van werkelijke- en miniatuurspoorweg opgericht te Gent, onder de benaming van A.M.S.A.C. Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club.

Art. 2 - De club heeft tot doel: het verenigen der liefhebbers van werkelijke- en miniatuurspoorweg; hen met raad bijstaan; het uitwisselen van de onderlinge opgedane ondervinding.

De club is zonder winstgevend doel, geheel neutraal zonder politieke strekking. Alle politieke, taalkundige en godsdienstige redetwisten, geschillen en betogingen zijn verboden, alsmede alles wat niet rechtstreeks of onrechtstreeks behoort tot het beoogde doel.

Art. 3 - De maatschappelijke zetel der club is gevestigd te Gent, Flandria Palace, Maria Hendrikaplein, 2, en kan door beslissing van het bestuur immer verplaatst worden in de gentse agglomeratie.

Art. 4 - De club bestaat uit werkende leden, stichtingsleden, ereleden en aspirantleden. Het aantal in iedere rang is onbeperkt. De werkende- en stichtingsleden kunnen alleen als bestuurslid verkozen worden. Zij alleen hebben stemrecht.

Art. 5 - a) De werkende leden moeten minstens 21 jaar oud zijn.

b) De werkende leden, welke de huidige statuten handtekenen, zullen de naam dragen van stichtingsleden en dit zolang ze hun bijdrage zonder onderbreking betalen.

c) Kunnen benoemd worden tot ereleden, de personen welke hun naam als steun en hun patronage verlenen aan de club. De titel van erelid wordt gegeven door beslissing van het bestuur. De titels van ere- en werkend lid zijn verenigbaar. De ereleden zijn vrijgesteld van het verplichtend betalen van ieder lidgeld.

d) Het lidgeld voor ieder ander lid is vastgesteld op 120 F per jaar, te vereffenen vóór de 1e Januari van het lopend jaar.

e) De personen van 14 tot 21 jaar kunnen deel uitmaken van de club als aspirant-lid.

Art. 6 - Om als lid aangenomen te worden moet:

a) de persoon eerst een aanvraag indienen, verder het toetredingsbulletijn invullen. Dit laatste moet ondertekend worden door de vader of de voogd indien de kandidaat onder de 21 jaar is.

b) zijn volledige instemming betuigen met de statuten; de beslissingen van het bestuur goedgekeurd in algemene vergadering.

c) verzaken aan ieder gerechtelijke actie of vervolging, gevolg van geleden materiele, fysische of morele schade welke zou gebeuren aan hemzelf of aan ieder derde gedurende de werkzaamheden ingericht onder de auspiciën van de club.

d) afzien van iedere gerechtelijke actie of vervolging in dezelfde voorwaarden als hierboven, tegen andere organismen en instellingen in uitbating, welke bezocht worden. Hij neemt insgelijks de volle verantwoordelijkheid op zich voor de ongevallen en ongelukken welke hij persoonlijk zou uitgelokt of veroorzaakt hebben.

Art. 7 - Ieder lid kan te allen tijde schriftelijk zijn ontslag indienen aan het bestuur. De meerderheid (2/3) van de aanwezige leden in algemene vergadering zijn noodzakelijk om de uitsluiting van een lid uit te spreken.

Art. 8 - De algemene vergadering bestaat uit werkende- en stichtingsleden. Zij beslissen over onderstaande:

- a) wijzigen van de statuten.
- b) kiezing van het bestuur en uitsluiting leden.
- c) goedkeuring der rekeningen.
- d) vaststellen der bijdragen.
- e) ontbinding van de club.

De uitnodiging tot de algemene vergadering moet, per post, acht dagen vóór de vastgestelde datum verzonden worden.

De besluiten van de algemene vergadering worden ingeschreven in een speciaal register; deze berust bij de secretaris. De werkende- en de stichtingsleden mogen te allen tijde in de club kennis nemen van deze artikelen en besluiten, echter zonder het register mede te nemen.

Art. 9 - De club wordt beheerd door een bestuur bestaande uit negen

(9) leden gekozen tussen de werkende- en de stichtingsleden. Een dezer is aangeduid als voorzitter door de Algemene vergadering. De voorzitter kiest tussen de andere gekozenen : een erevoorzitter, een ondervoorzitter, een secretaris, een schatbewaarder, een technisch raadgever, een reclameagent (een public relations), een commissaris en een magazijnier.

Hun mandaat is voor de duur van één jaar. Zij treden globaal af op het einde van hun term. De uittredende leden zijn herkiesbaar. De kandidaten- bestuursleden moeten schriftelijk hun kandidatuur indienen minstens drie weken vóór de algemene vergadering.

Ieder bestuurslid, genoemd in plaats van een overleden, ontslagnemend of uitgesloten bestuurslid, voleindigt het mandaat van het te vervangen lid.

Het bestuur is alleen gemachtigd de club te vertegenwoordigen; alle akten moeten getekend worden door de voorzitter of ondervoorzitter, alsmede door een ander bestuurslid.

Art. 10 - Het werkend jaar begint op 1 Januari en eindigt op 31 December van hetzelfde jaar.

Zo spoedig mogelijk na de tentoonstelling of bij gebrek aan deze in de loop van de laatste drie maanden wordt een algemene verplichtende statutaire vergadering gehouden welke tot doel heeft :

- a) verslag, activiteiten en werking van de club in het afgelopen jaar.
- b) goedkeuring en ontlasting der rekeningen van het verlopen jaar.
- c) goedkeuring van het budget en projecten voor volgend jaar.
- d) kiezing van het bestuur.

Art. 11 - Bij ontbinding van de club wordt over de verdeling van het tegoed beslist door de algemene vergadering.

Art. 12 - Ondergetekenden hebben deze akt getekend op 18 Februari 57

BESTUUR

Ere-Voorzitter,
get. Hayen Albert

Voorzitter,
get. Michiels Jean

Ondervoorzitter,
get. Hoste Jean

Secretaris,

Schatbewaarder,

Commissaris,

get. Smetrijns J.

get. Vanderstuyf Laurent

get. Dewaele William

LEDEN

get. Versporten, Vits, Everaert André, Balot Rolan, Eichperger
Laurent, Comhaire Jean, Vanderhoeven Hubert.

Wijzigingen aangebracht in de Algemene Verplichtende Statutaire vergadering van 6 December 1960.

HOE BEVELEN WIJ ONZE TREINEN.

Mogelijkheden voortvloeiende uit het Belgisch patent nr. 607.585

en de principes hieraan verbonden.

Wij laten momenteel onze lessen "Hoe bevelen wij onze treinen" aan de kant om een speciaal onderwerp te behandelen in dit artikel.

De spoorwegliefhebberij, zoals ze uitgevoerd wordt in onze club, is een "hobby" dat geen vergelijking heeft met het kind dat een treintje doet bollen. De mogelijkheden op alle gebied (techniek, rollend materiaal, decor, enz...) zijn onbegrensd en het getal liefhebbers over de wereld gaat jaarlijks stijgend.

Een elite liefhebber heeft als doel de werkelijkheid zoveel mogelijk na te bootsen, om de bouw van zijn baan aan te vangen, richt hij zich naar gespecialiseerde handelshuizen waar hij alles vindt op gebied van sporen, rollend materiaal en decor. Wil hij het verkeer op zijn baan oplossen op een methode die lijkt op deze gebezigd door een grote spoorwegmaatschappij, dan vindt hij in die gespecialiseerde huizen praktisch niets. Inderdaad, de verkochte zaken op gebied van seinen, beveiligingsknoppen, enz... zijn mooi afgewerkt, maar het electrisch gedeelte dat hun bindt aan het verkeer is helaas tamelijk primitief.

De liefhebber stuit hier dus op een moeilijkheid voor het oplossen van zijn problemen. Hij kan ze oplossen door beroep te doen op industrieel materiaal, zoals b.v.b. relais, maar is dan verplicht zelf schemas te ontwerpen, aanpassingen te doen, enz... In het kader van onze club hebt U kunnen zien dat dit mogelijk is met prachtige resultaten. Wij, langs onze kant hebben opgemerkt dat dit het nadeel heeft van enkel vatbaar te zijn voor een heel gering gedeelte van onze leden niettegenstaande de herhaalde lessen herover gegeven; dit is absoluut geen verwijtaan onze leden

maar enkel een logische vaststelling voor een heel speciaal domein dat tenslotte ook een speciaal vak is.

x
x x

Vertrekkende van het bovengaande is er dus een leemte te vullen op handelsgebied door iets op de markt te brengen die de volgende voordelen moet bieden:

- gemakkelijke schakelingen
- sensatieeffecten
- volledige veiligheid
- stevige bouw (geen gevaar van doorbranden in bepaalde standen van treinen)
- aan te passen voor alle grote merken

Het bovengenoemde patent vultn naar onze mening, deze leemte en wij laten hieronder een korte beschrijving hiervan volgen.

1. Op mechanisch gebied.

De liefhebber krijgt ter zijner beschikking een lot "doosjes" met een minimum stekers te verbinden naar de sporen, seinen, enz. Het medhanisch principie berust op het idee dat een doosje dat een relais-combinatie bevat, die dus van te voren uitgedacht en gecableerd is voor de liefhebber. Dus door bepaalde doosjes te verbinden heeft men b.v.b. automatische eindstaties in 2 of 3 rails, automatisch heuvelen, enz.

Een hoofdprincipie van de zaak is ook de automatische signalisatie in volle lijn. In veel gekende systemen is er buiten de bedrading die naar sporen en seinen gaat een bedrading van sein tot sein. Hier is dit uitgesloten. De doosjes "schuiven" ineem; een zwaar deel van de bedrading valt dus weg; v.b.: een spoorlijk met 5 seinsecties bevat 5 in mekander geschoven doosjes, enz...

2. Op elektrisch oogpunt.

De doosjes zijn te verkrijgen voor alle combinaties beschreven en uitgevoerd in de club met industriële relais, dus spoorstroomkring, automatische signalisatie, enz...

Een nieuwe combinatie komt er echter bij, wat betreft het het automatisch veranderen van rijzin van wisselstroomlocos (b.v. Mä) Als supernieuwe combinatie volgt hetgeen wij beschrijven onder punt 3.

3. De Universele signalisatie.

A) Het bestaande op handelsgebied is altijd met korte pedalen en is verschillend voor de drie hoofdsystemen, t.t.z.:

2 rails (Fleischmann, Rivarossi, enz...)

3 rails niet geïsoleerd (Märklin)

3 rails geïsoleerd (Trix)

Nadelen: - in veel gevallen verboden op de pedalen te blijven staan (gevaar voor relais)

- bedrading naar pedalen en naar seinsecties in sporen

verlies van een wagen is niet gedekt

B) Wat wij gepresteerd hebben op jaarbeurzen en voor Katanga met lange pedalen (spoorstroomkring)

Voordelen: - geen gevaar voor doorbranden van relais

- automatische vertraging volgens seinstanden
wagenverlies gedekt

Nadelen: - enkel toepasselijk op 3 rails geïsoleerd en met rollend materiaal op ongeïsoleerde assen

- bedrading naar pedalen en seinsecties

C) Het doosje bevattende, wat wij zullen noemen de universele signalisatie, is geldig voor alle soorten modelspoorwegen en heeft als hoofdvoordelen:

- goed voor O - HO - TT

- goed voor trein - tram - trolleybus

- goed voor gelijk of wisselstroom
- goed voor 2 rails, 3 rails geïsoleerd en 3 rails niet geïsoleerd
- goed voor geïsoleerde of niet geïsoleerde wielen
- geen contactrails of pedalen meer nodig
- een verloren wagen stopt de volgende trein, zelfs in het geval van geïsoleerde wielen
- supereenvoudige aansluiting, enkel één draad naar de sporen per signaal

Als bijkomende uitleg zullen wij zeggen dat iedere seinsectie maar één onderbreking moet hebben, zij loopt door tot de volgende.

Wat betreft de pedalen, zij vallen dus weg; wat het voordeel heeft in 2-rail dat de locos geen speciale wrijver meer moeten hebben en in beide richtingen op de sporen mogen gezet worden. In 3-rails vallen de pedalen op de buitenrails weg. Wat de trolleybussen aangaat, is er geen enkele moeilijkheid meer om ze blok aan blok te doen bollen (zij zullen dus automatisch aanschuiven vóór een overweg die roodflikkerd).

Betreffende het rollend materiaal; die kan op de sporen gezet worden om het even hoe, zelfs met meerdere treinen in één seinsectie! Bij het onder spanning zetten, nemen de treinen automatisch hun plaats in!

Wat de bedrading betreft, kan het niet eenvoudiger zijn, de enige draad van de seinsectie beveelt de volgende sectie.

x

x x

A.M.S.A.C. staat ter beschikking voor bijkomende uitleg en demonstraties.

Boekje nr 1. - hernieuwde jaargang - april 1968

P E R I O D I E K
 van de
 Miniatuurspoorwegclub - A. M. S. A. C.
 (voor ieder artikel is de schrijver verantwoordelijk)

Voorwoord:
 =====

Beslist in de bestuursvergadering op datum van 7 februari 1968, komt ons eerste boekje te verschijnen.

Bescheiden van vorm, zult U zeggen. Ja, akkoord; onze eerste periodiek behelst maar alleen verslagen over bestuurs- en gewone vergaderingen, maar indien alle leden goede wil betonen en actief medewerken; zal er stof genoeg zijn ons tijdschrift uit te breiden.

Wat stellen wij voor? o.a., verslagen der vergaderingen
 mededelingen van het bestuur
 vraagbak aan en voor de leden
 zoekertjes (vraag - ruil - aanbod)
 tekeningen, foto's
 allerlei

Wat stellen jullie voor? wij verwachten massa's suggesties

Dank U,
 Het Bestuur.

Verslag van de bestuursvergadering van 7 februari 1968.
=====

Op woensdag 7 februari 1968 te 19h30', hield de V.Z.W. Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateursclub uit Gent, haar bestuursvergadering onder het voorzitterschap van de heer Jean Michiels.

Waren aanwezig de H.H. Michiels, Balot; Van der Stuyf, De Boeve, Schellijnck, De Pourcq, D'hoolaeghe en de twee leden die vooraf de toestemming hadden aangevraagd deze bestuursvergadering te mogen bijwonen de H.H. Van Mol en Drubbel.

Waren afwezig, leden van het bestuur, de H.H. Hayen, Gilleman, Smetryns en Mareen. Het ene lid belet om zijn beroepsbezigheden in het buitenland, het andere lid om dezelfde reden in het binnenland en een militaire dienstplichtige.

Zoals ik het had voorspeld werd het een "marathon" vergadering. In afwachting van de komst van de H.H. Schellijnck en Van Mol, werd ons door de voorzitter een uitnodiging tot deelname aan een tentoonstelling te Aalst ter kennis gebracht. Een uitnodiging dat uitging van de organisatie "HELPEDE HANDEN", waaraan medewerken het Rode Kruis van België, de Rijkswacht, politie en andere organisaties en die gehouden wordt in de loop van de maand mei e.k. Aangezien de clubréseau niet ingeroedheid kan gebracht worden tegen deze vooropgestelde datum, werd dit voorstel tot deelname bij eenparigheid van stemmen van de hand gewezen.

Ondertussen werd het inrichtend organisme, in datum van 8.2.1968, reeds ingelicht dat wij in de onmogelijkheid zijn onze "HELPEDE HAND" toe te steken, om reden dat wij met onze clubréseau nog in opbouw zijn.

Ondertussen waren alle uitgenodigde bestuursleden en leden aanwezig en kon een aanvang worden gemaakt met de eigenlijke vergadering.

Het eerste voorstel dat werd behandeld bij deze vergadering, waren de punten aangehaald door de secretaris, André D'hoolaeghe, n.1

- 1) dat er éénmaal om de twee maanden een bestuursvergadering zou gehouden worden, dit in het belang van de club zelf en ook in het belang van de leden.

Zonder dat het bestuur bijeenkomt om vooropgestelde punten te bespreken en zonder de wilsbeschikkingen van haar leden na te gaan, kan er geen samenwerking zijn in de schoot van een club. Deze alinea liet zich verder op deze bestuursvergadering, wat de belangrijkheid van een bestuursvergadering betreft, menig maal doorschemeren.

Er werd besloten dat er dus éénmaal om de twee maanden een bestuursvergadering zou gehouden worden en deze "marathon" bestuursvergadering, die thans in behandeling is, om de drie weken te hervatten.

- 2) Het tweede punt dat werd aangehaald door de secretaris, was het periodiek tijdschrift verder te laten verschijnen. Er is tekst en met een minimum aan kosten kan de club het op zich nemen ook de leden die niet in de mogelijkheid zijn de vergaderingen bij te wonen, maar die toch hun lidgeld betaalden, iets te laten zien of te laten vernemen nopens de activiteit van de club. Iedereen is niet in de mogelijkheid, niettegenstaande hij lid is, de gehouden vergaderingen bij te wonen. **B**uiten de maandelijks uitnodigingen tot de vergaderingen zijn deze personen onwetend over de verdere activiteit van de club waarvan zij deel uitmaken.

Iedere aanwezige gaat er mede akkoord dat het periodiek tijdschrift terug zou verschijnen met als eerste punt de publicatie van dit verslag.

Dan komt de heer Schellijneck aan het woord die de volgende voorstellen doet:

- 1) een volledig herverkiezing van het bestuur
- 2) dat er minder bestuursleden zouden aangeduidt worden.
hij vraagt ondermeer dat de functie van hulp-secretaris en hulpschatbewaarder zouden weggelaten worden.

- 3) Dat de aankopen die moeten gedaan worden voor de verdere opbouw van de clubréseau niet zouden gedaan worden bij één clublid "handelaar", maarwel over de vier clubleden "handelaars", dus ook bij de leden handelaars in het Gentse.

Het voorstel tot herkiezing van het bestuur werd aangenomen en is één van de punten die zal vermeld worden bij de eerstkomende uitnodiging de vergadering bij te wonen; of de leden akkoord gaan met het bestaan van het huidig bestuur en de leden die zich eventueel kandidaat wensen te stellen, om gekozen te worden als bestuurslid; hun aanvraag moeten doen vóór 5 maart bij de heer voorzitter.

De heer Schellijck vroeg dan aan de heer voorzitter dat hij verder in de toekomst zou ontslagen worden uit de functie van hulp-secretaris, hetgeen hem werd toegestaan. Verdere samenwerking met de club werd verzekerd (stencileren en afdrukken van uitnodigingen en het periodiek tijdschrift, enz ...)

Zoals men had verwacht en was te voorzien, lokte het derde punt aangesneden door de heer Schellijck, een hevige woordenwisseling uit. Gewetenshalve en niet persoonlijk gezien heeft de heer Schellijck over van gelijk. Hier komt weer het belang van een bestuursvergadering op de eerste plaats te staan. Wanneer er bepaalde serieuze voorwerpen dienen aangekocht te worden, dat deze aankopen eerst dienen besproken te worden in het bestuur. Dit punt zal dan later nog eens overdaan worden om een definitieve beslissing te kennen.

Hierop krijgen we dan de heer Drubbel aan het woord. Lid van de club, die vooraf de gevraagde toestemming had verkregen deze bestuursvergadering bij te wonen.

Deze persoon brengt pittige argumenten naarvoren die wel belangrijk zijn bij het besturen van een club.

Zijn voorstellen zijn, waarop ik onmiddellijk de beslissing laat volgen:

- 1) dat de veertiendaagse vergaderingen zouden voorgezeten worden en legt wel de nadruk op het woord voorgezeten.

Dat de vergaderingen dus zouden voorgezeten worden door de heer voorzitter, bij ontstentenis door de heer onder-voorzitter, bij dezes ontstentenis door de heer secretaris, en bij afwezigheid van deze laatste door de heer schatbewaarder.

Met algehele eenparigheid van stemmen werd dit punt goedgekeurd, dat in de toekomst de vergaderingen zouden voorgezeten worden met een voorop opgestelde dagorde vermeld op de uitnodiging, zoals het verslag van de voorgaande vergadering, enzomeer.

- 2) dat er kennisgave zou gedaan worden aan alle clubleden van het materiaal waarover de club beschikt. Dat er een inventaris zou opgesteld worden over het materiaal waarvan de club eigenaar is. (lokomotieven - wagens - decor - boorstel - bibliotheek - enz)

Ook dit punt wordt aangenomen. Een inventaris zal in dat opzicht opgemaakt worden.

- 3) dat de bibliotheek zou toegankelijk gesteld worden tot de leden bij iedere vergadering. Dat de boeken of tijdschriften, die in de bibliotheek aanwezig zijn, niet meer zouden uitgeleend worden, doch dat de leden terplaatse in het clublokaal, inzage kunnen krijgen van de beschikbare documentaties.

Dit voorstel wordt gestaafd en wel met reden. Het gebeurt dat leden, die niet regelmatig naar de vergaderingen komen, een zeker aantal boekjes medenemen naar huis en deze soms twee à drie maanden in hun bezit houden en een ander lid beletten inzage te nemen van de voorhanden zijnde tijdschriften. Dus als besluit: er worden in de toekomst geen tijdschriften meer uitgeleend? de leden die wensen inzage te nemen van de documentatie die in de bibliotheek aanwezig is, dienen zulks te doen in het clublokaal en op de vergaderingsavonden zelf.

Volgens de heer Drubbel zou het van belang zijn te weten te komen van de leden over welke soort tijdschriften zij persoonlijk bezitten en welk tijdschrift zij graag zien aangekocht te worden door de club.

Dit voorstel zal het voorwerp uitmaken van een later te bepalen referendum bij de leden en dat verder dan zal uitmaken welk soort tijdschrift er best zou aangekocht worden door de club.

Van zelf sprekend gaat het niet op dat vier à vijf tijdschriften worden aangekocht door de club en waarvoor de leden geen interesse vinden om reden van het hoogtepil van belangrijkheid van een uitgave (Faller Magazine b.v.), of om reden dat ze zelf geabonneerd zijn op het tijdschrift.

4) dat er regelmatig een verslag zou uitgebracht worden

door de heer schatbewaarder over de stand van de clubkas

Dit voorstel werd eveneens goedgekeurd , zodat het clubbestuur in de toekomst zou kunnen oordelen wat mag en niet mag aangekocht worden, rekening houdend met het financieel peil van de clubkas. Vervolgens is de heer Drubbel er voorstander van, in de club materiaal te laten demonstreren door de clubleden handelaars, materiaal zoals de "CODAR" of iets dergelijks in zijn soort; dat nu reeds aangeschreven staat als een voorloper op het gebied van bediening van miniatuurtreinen.

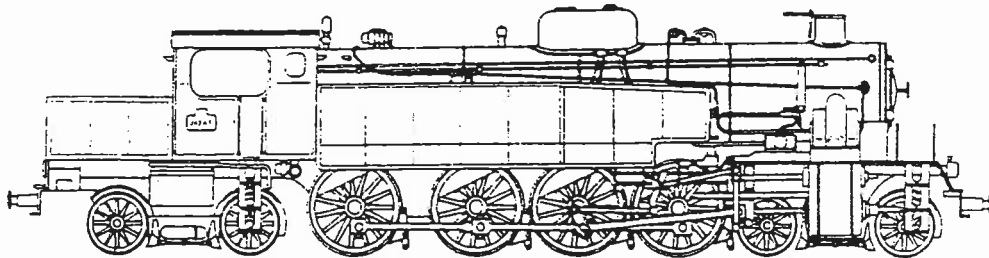
Ook dit voorstel zal later onder de 'loupe' genomen worden, aangezien de hoge aankoopprijs van dit toestel.

Hiermede werd deze vergadering besloten rond 22h45', die een gunstig en actiefol verloop kende.

Zelf kunt U lezen en oordelen dat deze bestuursvergadering van 7 februari 1968, een belangrijke vergadering is geweest, dit in het verder bestaan en heropbloeien van de club.

De volgende bestuursvergadering heeft plaats op 28.2.1968.

De secretaris.



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB

Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

15 januari 1979.

Geacht Lid,

Het is de gewoonte dat met de statuaire vergadering, onze club een boekje aan de leden beschikbaar stelt.

Er is nochtans een probleem.

Uw sekretaris weet soms niet waar de tekst te halen; daarom komen in ons boekje heel wat herdrukte bladen en foto's voor, welke bereidwillig door de auteurs ter beschikking werden gesteld.

Wij hopen dat het boekje in genade valt, zoniet laat het weten en stuur ons tevens tekst.

Wij wensen U en Uw familie een gelukkig, vreugdevol 1979, gewrijwaard van ziekte en bekommernissen.

In het bijzonder aan al ONZE leden, wensen wij ofwel een grote en goede start aan de miniatuurspoorweg, ofwel een waardevolle aankoop of uitbreiding.

Maak eens een plannetje (op din-formaat) met de beschrijving van Uw reseau; zodat wij allen in Uw vreugde kunnen delen.

A.M.S.A.C. heeft vooruitzichten op het einde van de maand februari een receptie te geven, tergelegenheid van de uitbreiding van de MARKLIN-reseau, welke dienen moet tot deelname aan de Lente Beurs in maart e.k., in samenwerking met het Dagblad De Gentenaar en het (vrouwen) weekboek Libelle-Rosita.

In de hoop U hiermede van dienst te zijn geweest, verblijven wij

zeer kamerdaarschappelijk
voor het bestuur van A.M.S.A.C.

de sekretaris.

Zoals U bemerkt heeft, tijdens de werkavond van 8 januari 1979; is er tijdens de uitbreiding aan de Marklin-reseau, bovenleiding geplaatst.

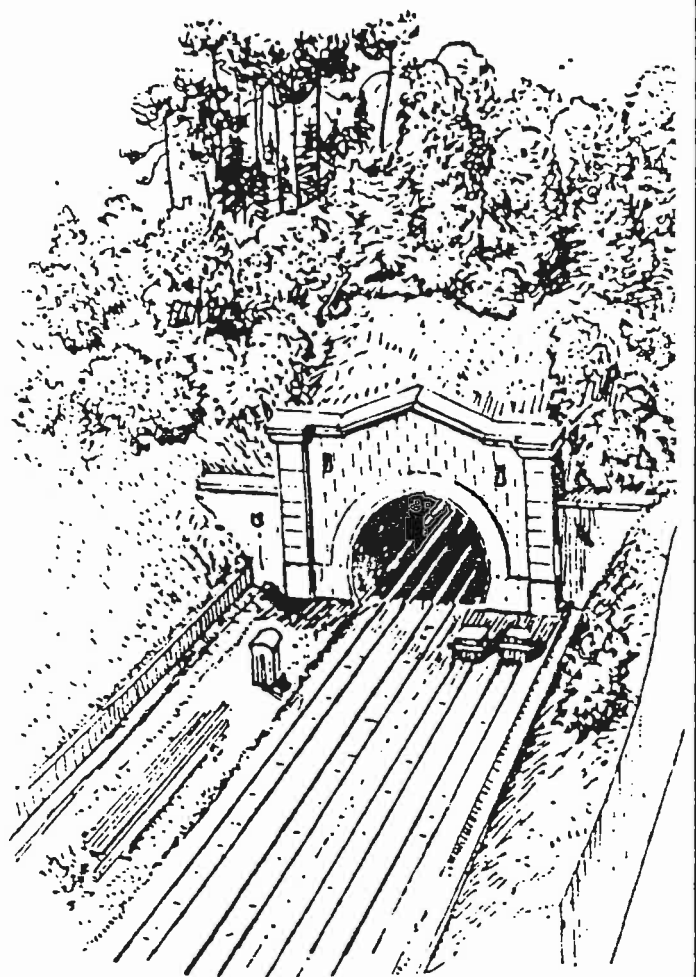
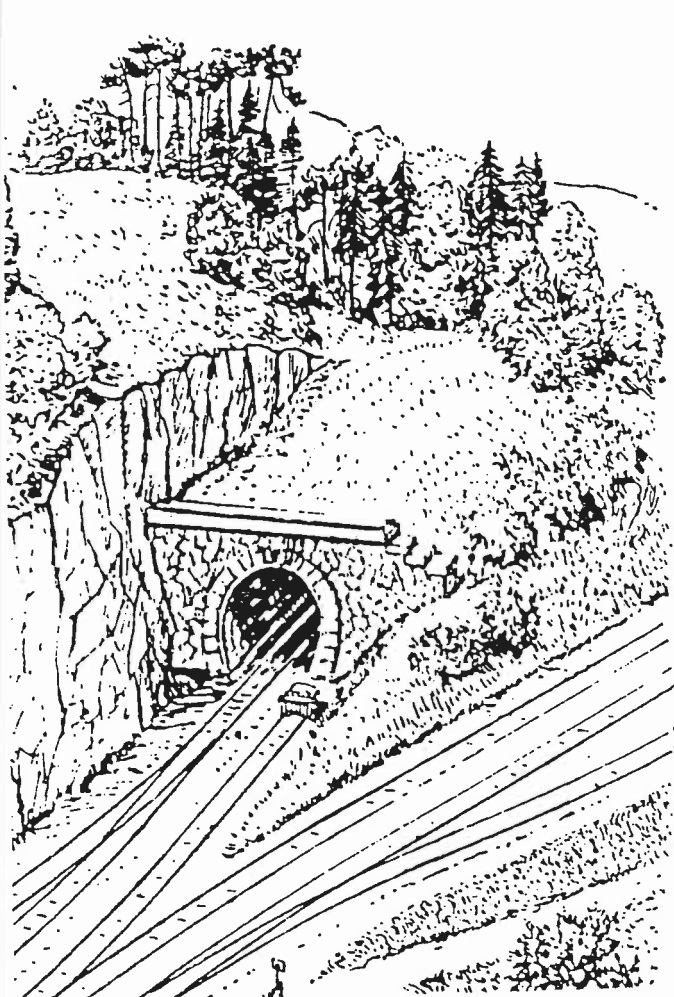
Wij kunnen dus zowel de grondvoeding als de lucht leidingsdraad gebruiken, met dien verstande dat, de elektrische loks rijden zonder sleper.

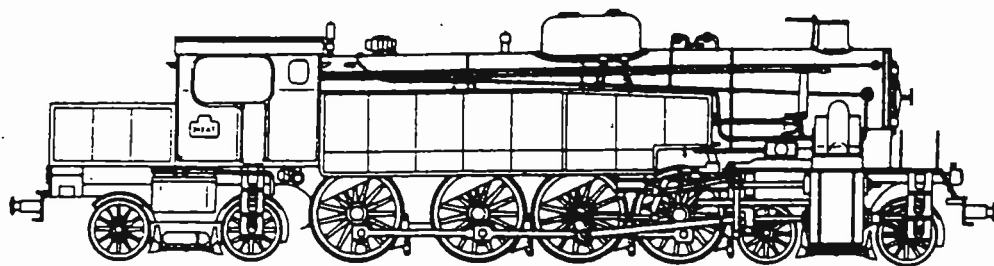
Om te verwisselen van voedingsdraad is het nodig het rode contactje te versteken in de transfo.

Deze tweede transfo is zwaar genoeg om zelfs een driedubbele lokomotief te voeden, daar wij graag op de grote (rondrijdende) circuit een lange trein gezien hadden.

De gewone circuit blijft zoals tijdens de expo '77 (in de E.G.W. - Stadsbedrijven) met zijn vier volautomatische treinen, onveranderd. Er moet juist één wissel en een paar sporen vernieuwd worden, maar dat geeft geen probleem.

Het bijzonderste aan de uitbreiding is het aanpassen van de decor. Maak gerust jullie eigen ontwerpen ten uitvoer, doch let op dat er vier tunnelportalen geplaatst moeten worden, en dat de bergen, niet hoger mogen zijn, als de breedte van de deuropeningen, ook al wordt de reseau vertikaal gedragen





***Artevelde
Miniatuur
Spoorweg
Amateurs
Club***



***Sint Pietersstation
Gent***

A.M.S.A.C. IS 25 JAAR JONG !

..... eindelijk was het zo ver !

A.M.S.A.C. was 25-jaar jong, dus vierden wij feest

Een eerste maal op 19 oktober met een receptie aangeboden aan de 84 betalende leden; een tweede maal op 26 oktober aan de uitgenodigde personaliteiten.

Waren aanwezig :

- de Heer Willy De Clercq, Volksvertegenwoordiger
- de Heer Delaeter, Stationschef van het
Station Gent Sint Pieters
- de Heer Verhoeyen, 1ste Adj. Stationschef
- de Heer Comhaire, Commercieel-Afgevaardigde
van het NMBS-Centrum
- de Heer De Winne, Commissaris van Politie
van Gent-Centrum
- twee handelaars-leden
de HH J. Smetrijns
J. Verborgh
- binnenhuis arch. de Heer J. Vergaert, welke
ook zorgde voor de versiering van onze
beide lokalen
- dertig genodigden, uitgekozen door het
bestuur van A.M.S.A.C.
- de voltallige pers
- stuurden zelfs hun kat niet
het Stadsbestuur en de Bestendige Deputatie
(wel kregen wij van deze Heren hun veront-
schuldiging, door vroegere aangegane
afspraken ... ?)

Statuaire vergadering - 1981.

=====

Mijnheer de Voorzitter,
Geachte Leden,

Voor de sekretaris is het steeds gewaagd een samenvatting te geven over het voorbije jaar, men vergeet altijd iemand te vernoemen, daarom geen namen maar feiten.

Het voorbije jaar startte reeds 5 jaar terug, op 17 augustus 1976.

Op deze dag werd ons net in gebruik genomen en ingehuldigd. Niet afgewerkt, akkoord; maar toch reden wij met de minitreintjes, bestuurd uit een bedieningsbord waarop ook het volledig sporenschema op voorgesteld was; maar dan heel wat primitiever.

Het beginstadium van de clubreseau was zeer beperkt; zowel wat de decor als het materiaal aanging; maar dit kwam door onze beperkte geldelijke middelen.

Sta ons toe U te zeggen dat elke Frank benuttigd werd, na verschillende malen gewikt en gewogen te zijn.

Daar wij een paar jaar in 't verschiet hadden, tot de volledige opbouw, mochten wij rustig verder werken. En dat deden wij.

Laat ons nu zeer kort maar cronologisch de werkzaamheden opsommen aangaande 1981

februari en maart : cablage aan de relaïskast
+ uittesten

april : aankomst in de conferentiekamer van het bedieningsbord en het cableren van de bedrading naar de reeds + 20 geplaatste Brawaseinen

mei : proefrijden met het gebruik van het bedieningsbord

juni en julie : aanpak van het drie-rail systeem + proefrijden op de circuit heen en terug

augustus en september : het plaatsen van de seinen op de heen en terugbaan met het afwerken van de decor op beide reseau's

herschilderen van muren en plafond

her construeren van trap

oktober : proefrijden op beide reseau's ditmaal
met wagens

eind oktober : onze recepties en het houden van de
tentoonstelling, dit tussen
24 oktober t.e.m. 1 november 1.1.

Moeten wij herhalen, dat deze tentoonstelling sukses kende,
wij mogen gerust beweren dat ongeveer 8.000 bezoekers
binnenkwamen.

Wij kregen ook 5 scholen op bezoek en één voorval wil ik hier
wel aanhalen :

op de Märklin-reseau zat tussen de geplakte
figurinetjes één stripper

niemand was op de hoogte hiervan, zelfs niet
de bestuursleden

maar, de kleine meisjes, kinderen tussen
8 en 12 jaar, hebben wél deze naakte gezien ...

is de jeugd opmerkzaam !!

Mijnheer de Voorzitter, Geachte Leden, het feest was groot,
de nasmaak nog beter, laat ons niet op de lauweren zitten; maar
verder werken en ons lidgeld betalen tot aankoop van materiaal.

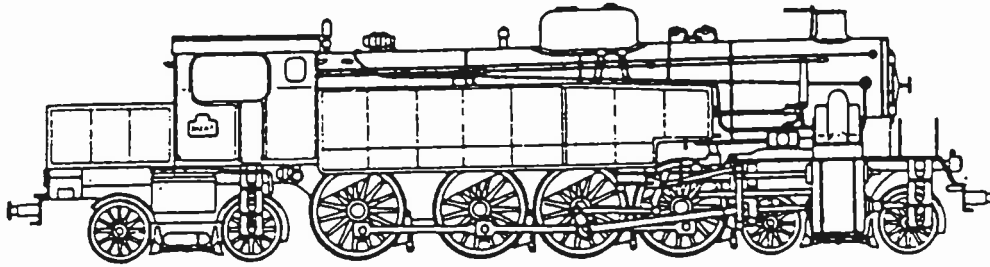
En dan liefst bij de handelaars-leden, want door hen, kon
A.M.S.A.C. beschikken over meerdere prijzen dienstig voor de
tombola en een percentage van de door hun verkochte waren
tijdens die 9 dagen van overrompeling.

Maar wij deden dit graag.

Mijnheer de Voorzitter, Geachte Leden,
ik drink op jullie gezondheid

lang leve ons allen
lang leve A.M.S.A.C.

de sekretaris.



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB

Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

070185

Geacht Lid,

A.M.S.A.C. is 29 jaar jong

A.M.S.A.C. viert met de N.M.B.S. het 150 jarig bestaan van de Belgische Spoorwegen

A.M.S.A.C. houdt haar open-deur-dagen in samenwerking met de N.M.B.S. in het nieuwe seinhuis van het Station-Gent-Sint-Pieters

A.M.S.A.C. pakt het terug groots aan

A.M.S.A.C. zal U uitnodigen tot een receptie en een gezellig samenzijn

A.M.S.A.C. biedt U vandaag, met de statuaire vergadering, twee boekjes aan :

- dit boekje gratis

- ons jubileum-boekje aan 200,-Fr per exemplaar - boekje welke door een direktie-lid van de N.M.B.S. werd nagezien en goedgekeurd

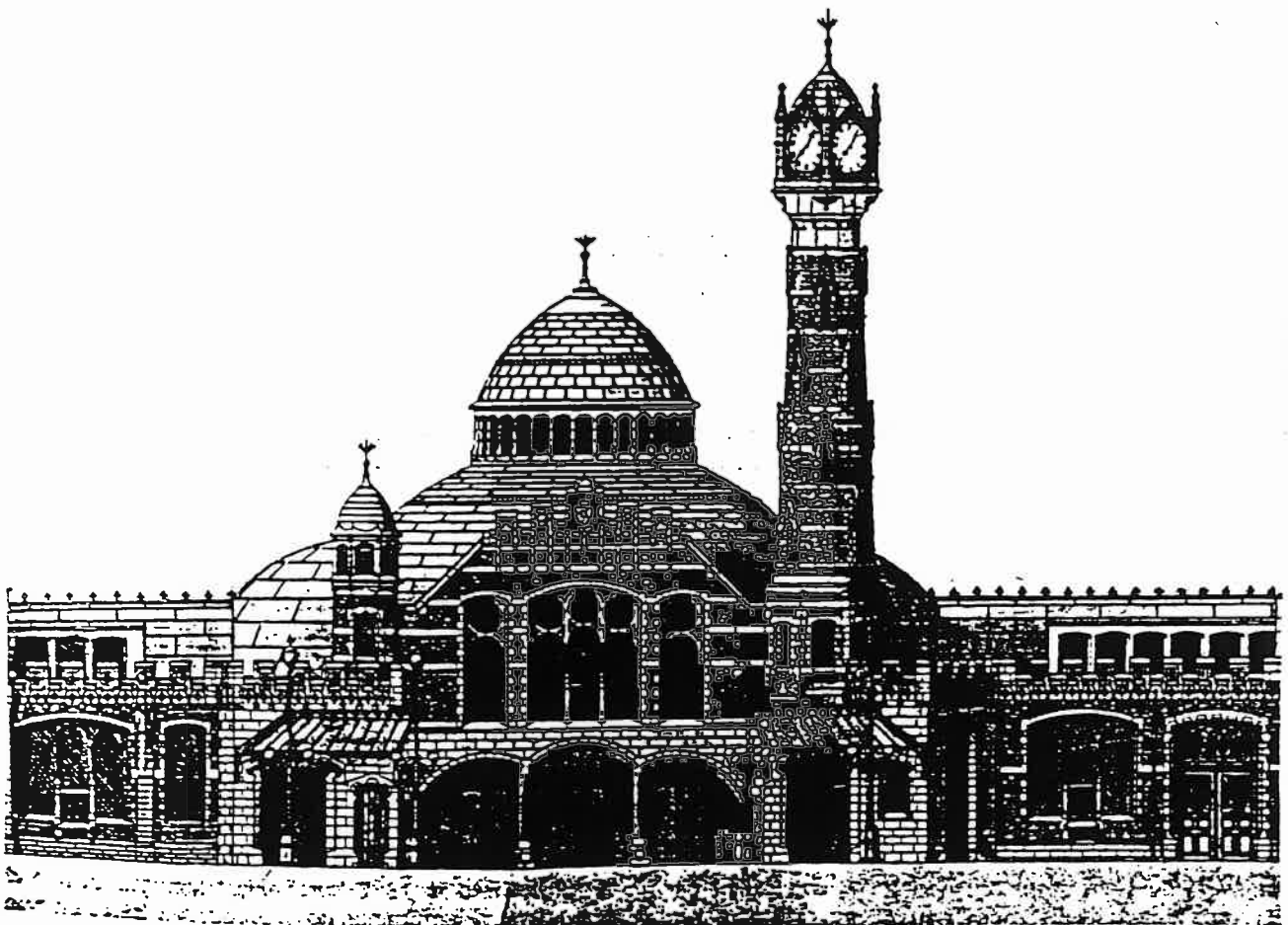
A.M.S.A.C. groet en dankt U.

Voor het bestuur
de sekretaris,


Schelljock Frans R.

Sint Pietersstation

Gent



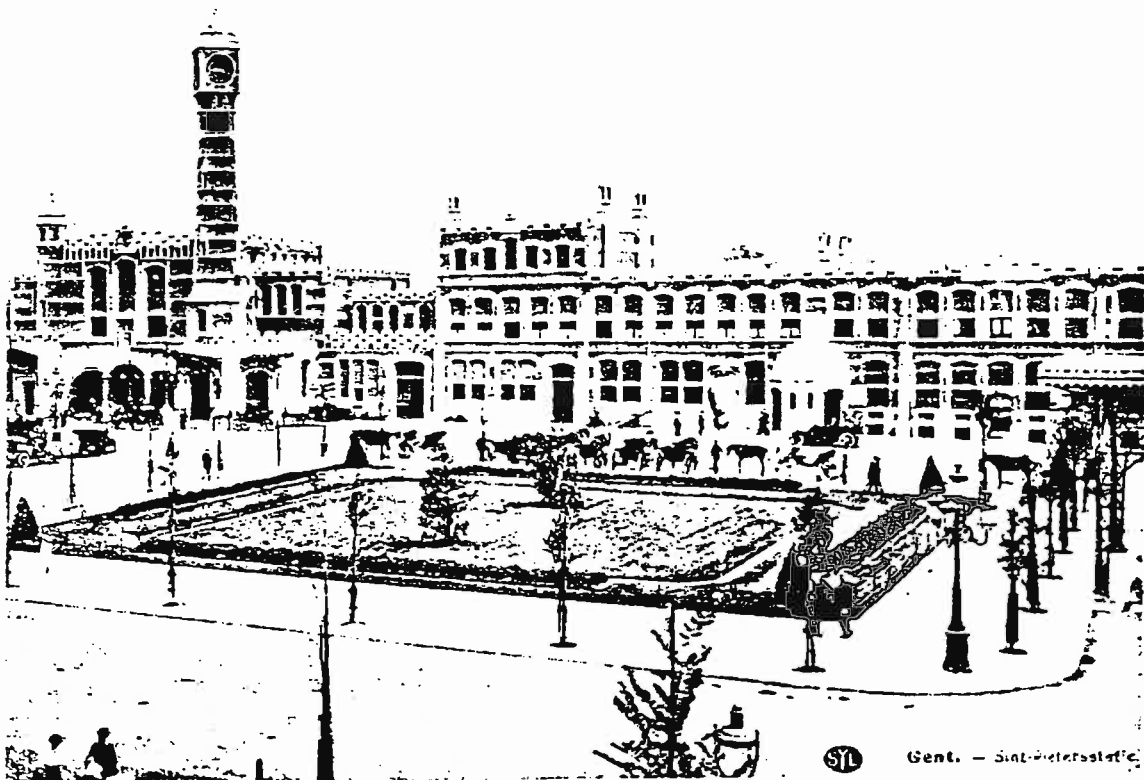
Voorwerp van het Sint-Pietersstation, 1909. Het centrale, hoog oprijzende koepeldak werd uiteindelijk niet weerhouden.

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS.

..... gezien de rechtstreekse treinen Brussel-Oostende (wij schrijven 1837) het station Gent-Zuid (in doodsporen gebouwd) niet aandeden, werd een halte opgericht ongeveer ter hoogte van de kruising van de huidige Clementinalaan en de Kortrijkse steenweg in de wijk "St.-Pieters - Aalst" en werd deze stopplaats "STATION GENT-ST.-PIETERS" gedoopt.

Met het oog op de wereldtentoonstelling in 1913 werd tussen 1908 en 1912 een nieuw gebouw, het huidige GENT-ST.-PIETERS-station opgericht.

De lijn naar Kortrijk werd verplaatst : de huidige De Pintelaan getuigd nog van de vroegere ligging.



.... met de wet van 1 mei 1834 besliste de Belgische Regering een spoorwegnet uit te bouwen.

Zeer vlug ontwikkelde GENT zich als spoorwegknooppunt, zoals het op dat ogenblik eveneens een knooppunt van belangrijke steenwegen was.

GENT was dan ook bij de eerste steden die door een spoorlijn bediend werden; op 28 september 1837 werd het GENT-ZUID ingehuldigd samen met de lijn Mechelen-Dendermonde-GENT.

Het eerste Gentse station werd opgericht in de toen nog onbebouwde MUINKMEERSEN in 1881 werd een momunmentale ZUID-STATION opgericht volgens de plannen van August Payen, architect bij de Belgische Staatsspoorwegen. Het station GENT-ZUID bleef in gebruik tot 1928.

.... in 1838 werd de spoorlijn verlengd tot Brugge en werd GENT verbonden met Kortrijk langs de huidige De Pintelaan (sectie Gent-Deinze ingehuldigd op 22 september 1839).

.... op 9 augustus 1847 werd de nieuwe lijn Antwerpen-Gent geopend met als terminus LAND van WAES-station, waardoor later ook aan GENT-DAMPOORT een spoorwegknooppunt ontstond. Intussen werd aan het Handelsdok een groot stapelhuis gebouwd (1844) en met het station GENT-ZUID verbonden in 1857 langs de huidige Kasteellaan.

.... in 1862 ontstond een nieuw kopstation "GENT-EEKLOO" het latere GENT-DAMPOORT, eindpunt van de spoorlijn GENT-EEKLOO, met vertakking naar Terneuzen.

.... van 1872 tot 1875 ontstond een gedeelte van het OOSTERRINGSPoor, door de verbinding van het nieuwe station GENT-RABOT met GENT-ZUID en met de andere lijnen via het station GENT-EEKLOO.

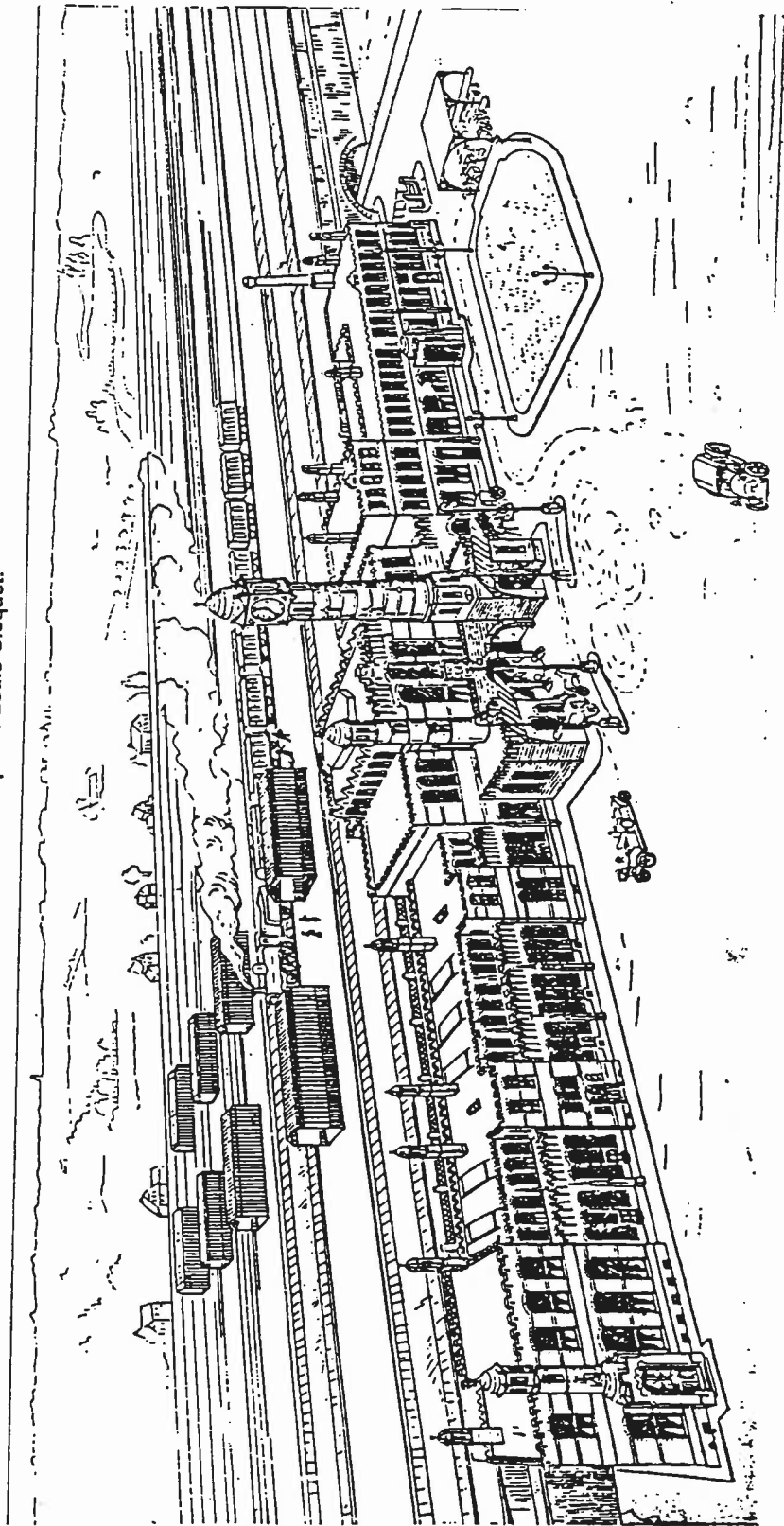
In de periode 1908-1912, na afschaffing van het LAND van WAES-station,

door doortrekking van de lijn Antwerpen-Gent tot het Eeklo-station ontstond het knooppunt GENT-DAMPOORT.

De huidige momuntale viadukt aan GENT-DAMPOORT werd gebouwd en het ring-spoor gedeeltelijk opgehoogd.

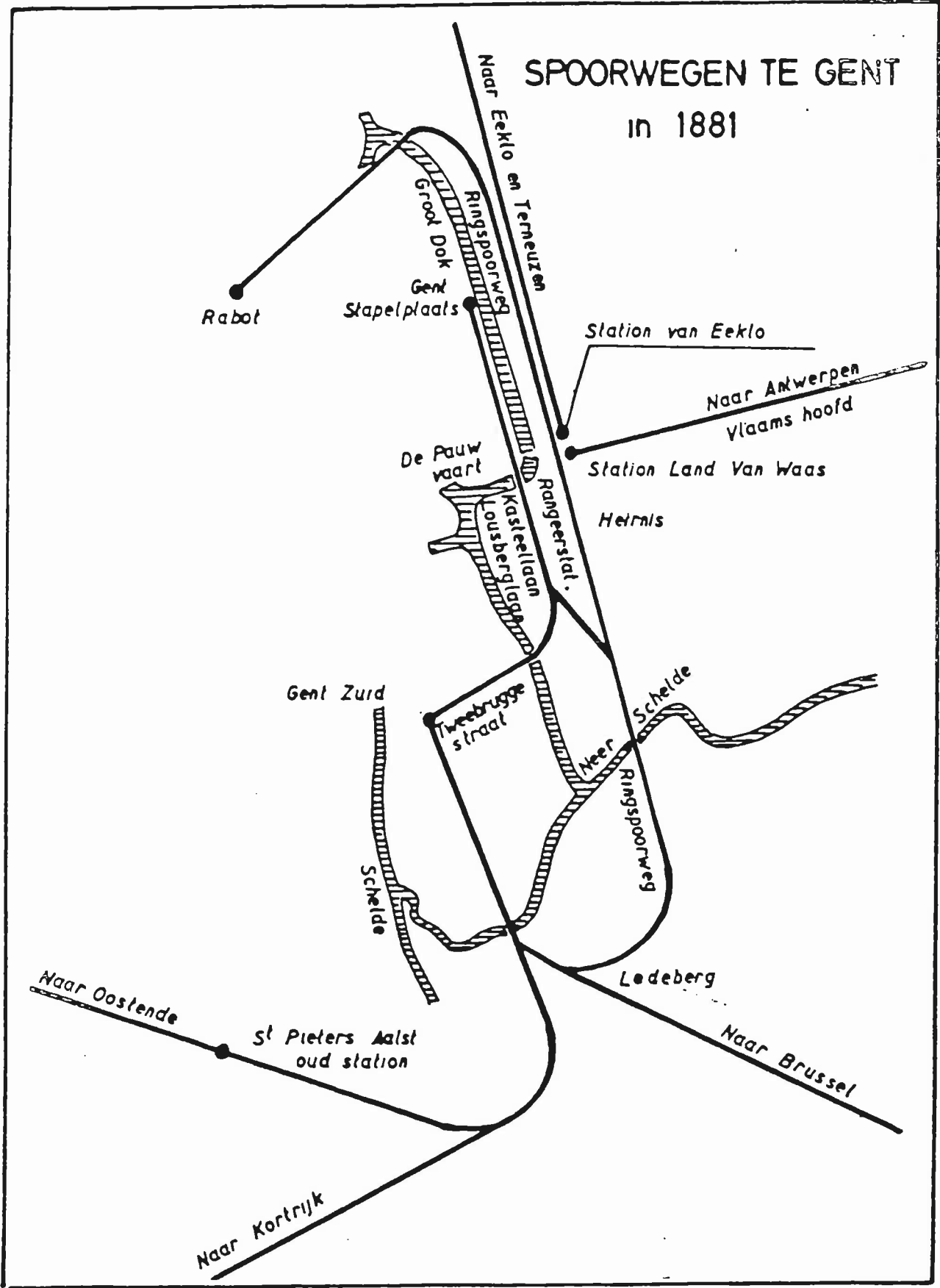
Tussen 1913 en 1919 ontstonden de laatste delen van het nu verdwenen WESTERRING-SPOOR (afgeschaft in 1955).

Perspektiefgezicht op het Sint-Pietersstation, naar het ontwerp van Louis Cloquet.



SPOORWEGEN TE GENT

in 1881



.... het spoorwegdomein beheerd door station
GENT-SINT-PIETERS omvat benevens GENT-SINT-PIETERS
zelf :

de stations : DE PINTE
DRONGEN
LANDEGEM
AALTER

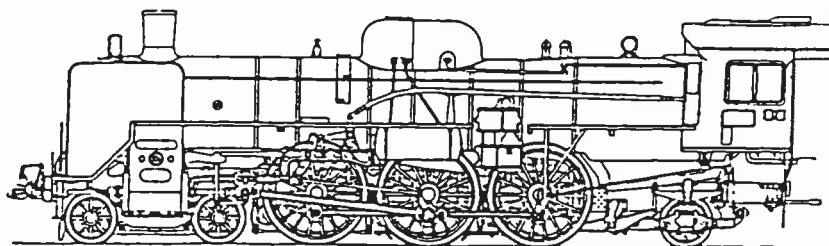
de stopplaatsen :

HANSBEKE
BELLEM
MARIA-AALTER

Het verkeer wordt geregeld door 8 seinhuizen, waarvan
4 te GENT-Sint-PIETERS, één ervan op afstand bediend en
gelegen op grondgebied MELLE op 10 km van de commandopost,
en één respectievelijk te DRONGEN, LANDEGEM, AALTER en
DE PINTE.

Het station GENT-Sint-Pieters met bijhorend sporencom-
plex heeft 43,7 km sporen (waarvan 24 km hoofdsporen
en 19,7 km bijsporen).

In dit complex zijn 214 spoortoestellen (wissels) gele-
gen en 140 seinen.



Station GENT - SINT - PIETERS als spoorwegcentrum.

Het station GENT - SINT - PIETERS is één der belangrijkste knooppunten van reizigerstrafiek van het Vlaamse landsgedeelte, zowel op gebied van binnenlands als van buitenlands verkeer.

Wat het verkeer in België betreft bereikt men vanuit GENT - SINT - PIETERS rechtstreekt volgende belangrijke bestemmingen :

- Oostende,Knokke en Blankenberge via Brugge
- Adinkerke via Deinze en Diksmuide
 - Moeskroen via Deinze en Kortrijk
- Ronse en Oudenaarde en uitbreiding tot Saint-Ghislain via Blaton - Leuze
 - Geraardsbergen via Zottegem en uitbreiding tot Charleroi via Edingen en Aat via Lessen
- Antwerpen Centraal via Sint-Niklaas
 - Turnhout via Dendermonde en Mechelen
- Leuven via Aalst, Denderleeuw en Brussel
 - Verviers via Brussel, Leuven en Luik
 - Namen via Brussel
 - Wezet via Luik

Vanuit GENT - SINT - PIETERS worden volgende rechtstreekse verbindingen naar het buitenland onderhouden :

- via Keulen naar Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië, Denemarken, Polen en Rusland
- via Luxemburg naar Zwitserland en Italië
- via Oostende-Dover naar Engeland
- Roosendaal via Antwerpen Centraal

DEZE GEGEVENS WERDEN OVERGENOMEN UIT DE BROCHURE
STATION GENT-SINT-PIETERS NODIGT U UIT !

2
1976

50 JAAR N.M.B.S.

Voor GENT en omgeving is het station GENT - SINT - PIETERS het belangrijkste knooppunt van het openbaar vervoer; samen met de spoorlijnen lopen op het Koningin Maria-Hendrikaplein de lijnen samen van het Stedelijk Vervoer, de Buurtspoorwegen en de aanvullende en vervangingsautobussen van de N.M.B.S.

Op een werkdag komen in het station ongeveer 21.000 reizigers binnen en verlaten er evenveel het station, in totaal 42.000 in- en uitgaande reizigers per dag.

Op de piekuren hebben de stationsdiensten een ware stroom te verwerken : tussen 7 uur en 8 uur (morgenpiek) en tussen 17 uur en 18 uur (avondpiek) noteren wij telkens ongeveer 7.350 binnen en buitengaande reizigers per uur.

Om het cijferaantal af te ronden stippen we nog aan dat het totaal aantal reizigers, die de trein nemen te GENT - SINT - PIETERS (inbegrepen deze komende van aansluitende treinen) op een werkdag ongeveer 32.500 bedraagt.

Het totaal aantal reizigers die de trein verlaten te GENT - SINT - PIETERS (inbegrepen deze bestemd voor aansluitende treinen) bedraagt ongeveer 34.000, hetgeen een totaal verkeersvolume van het station op een werkdag op ongeveer 66.500 reizigers brengt.

AKTIVITEITEN VAN HET
STATION GENT - SINT - PIETERS
=====

1. Dienst Informatie.

Wie problemen heeft met het uitstippelen van een reis of verplaatsing kan bij het gespecialiseerd personeel van het informatiebureau terecht. Het informatiebureau beschikt over de reisgidsen van praktisch alle Europese landen, ter beschikking van het publiek voor raadpleging, over folders met uurregeling van scheepvaartlijnen en treinen naar de bijzonderste toeristische streken van Europa, alsmede over al de Belgische reizigerstarieven. Het zorgt eveneens voor reservatie van gezelschapsreizen voor binnenlands verkeer.

2. Dienst Goederen.

Niettegenstaande de bijzonderste funktie van station GENT - SINT - PIETERS bestaat in het verzekeren van het vervoer van reizigers, kunnen onze cliënten toch voor al hun problemen in verband met ontvangst en verzending van goederen, in het station terecht. Voor de wagenladingen beschikt het station over een goederenkoer met een los- en laadplaats van ongeveer 300 m lengte en een verhoogde kaai (voor lossen en laden van wegvoertuigen en dieren) alsmede over een weegbrug. Stukgoederen worden eveneens ter verzending aangenomen te GENT - SINT - PIETERS :

- Internationale postcolli :
colli met beperkt volume (max. 10 of 20 kg) kunnen ter bestemming van gelijk welk land verzonden worden
- Expressezendingen
- Postcolli in binnenverkeer :
ijl- en vrachtgoedzendingen

Deze zendingen worden van maandag tot vrijdag aangenomen van 8 uur tot 17 uur en afgeleverd van 8 uur tot 20 uur.

3. Dienst voor uitreiking van biljetten en plaatsbewijzen (reizigersverkeer) en behandelingsdienst (faktage).

Het gebied van reizigers- en faktagedienst is één van de belangrijkste activiteiten van het station.

- Biljetten voor het binnenland:
er worden gemiddeld 4.200 biljetten per dag afgeleverd
- Biljetten voor het buitenland en de plaatsbespreking in internationaal verkeer

Deze afdeling, die ieder zomerseizoen uitbreiding neemt, boekt in het hoogseizoen gemiddeld 400 vertrekken per dag. Deze dienst levert enkelvoudige of gekombineerde vervoerbewijzen af naar diverse bestemmingen der Europese netten, alsook voor de auto-slaaptreinen.

Wat de reservering betreft is GENT - SINT - PIETERS aangesloten op het net van de elektronische plaatsbespreking, waarvan de centrale computer zich te Frankfurt bevindt en verbonden is met 7 Europese netten, nl. België, Luxemburg, West-Duitsland, Oostenrijk, Denemarken, Zwitserland en Italië.

Deze verrichtingen zijn zeer eenvoudig, wanneer een reiziger een plaats aanvraagt, codeert de beambte een reserveringskaart en steekt ze in de terminal die de gegevens naar de computer doorseint. Na een tiental seconden heeft men het antwoord.

De behandelingsdienst (faktagage) zorgt voor de behandeling van uw reisgoed, het overbrengen naar de treinen, het laden en lossen, enz ...

4. Dienst Beweging.

Staat in voor de beweging, de organisatie en de veilige uitvoering van het treinverkeer van het station.

Het verkeer van treinen en autobussen wordt gecontroleerd en in goede banen geleid door het Centrale Seinhuys. Het staat in voor 83 elektrische bediende seinen en 140 elektrisch bediende wissels.

Vanop het centrale seinhuys worden ook de seinen en wissels van het knooppunt gelegen op de lijn GENT-BRUSSEL en MERELBEKE bewerkt (grondgebied Melle), door middel van telebediende toestellen.

Op een werkdag worden 313 treinbewegingen bij aankomst en evenveel bij vertrek verwerkt, waarvoor dus de wissels en seinen op de hoofdlijnen dienen bewerkt.

Als bij deze cijfers het aantal ritten van goederentreinen, lokomotieven en treinstellen worden gevoegd, bereiken we 498 bij aankomst en 490 bij vertrek (waarvoor dezelfde bewerkingen dienen uitgevoerd als voor een treinbeweging).

Het aan het perron brengen van treinstellen en lokomotieven en het uitwijken van de perrons belooft 322 per dag, zodat we een cijfer van 1.310 bewegingen bereiken per etmaal, zonder daarbij de in de zone uitgevoerde overige rangeringen te rekenen alsmede de talrijke extra-treinen en ritten in de verlofperiode en op de piekdagen.

Deze trafiek is uiteraard het meest intens tijdens de punturen met een trein- of uitwijkbeweging om de 45 seconden.

5. Bijkomende diensten voor het publiek in station

GENT - SINT - PIETERS.

Behalve de specifieke spoorwegdiensten vinden de cliënten nog:

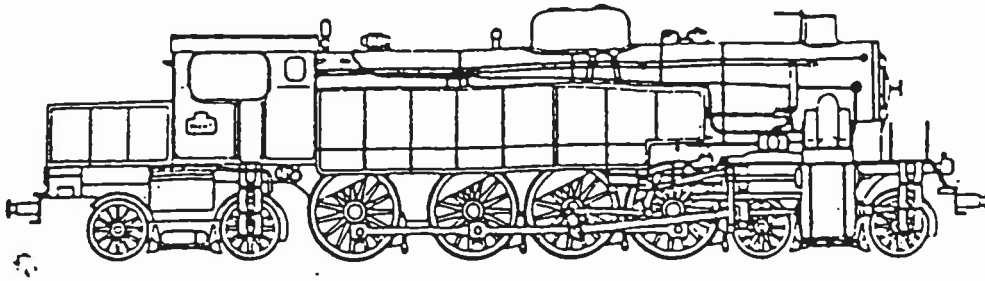
- een restaurant
- bufetten
- kiosken
- een bankfiliaal
- en een wisselkantoor

6. Diensten te uwer beschikking.

<u>Diensten</u>	<u>Telefoon</u>	<u>Posten</u>
Eerste stationschef	22 57 21	ℓ 200
Eerste adjunkt-stationschef	idem	ℓ 201
<u>Reizigersdienst</u>		
Hoofdontvanger	idem	ℓ 205
Ontvanger	idem	ℓ 207
Inlichtingen	idem + 22 44 44	ℓ 210
Internation, dienst + plaatsbespreking	22 57 21	ℓ 208
Elektronische reservering voor reisagentschappen	idem	ℓ 206
Bagage	idem	ℓ 223
<u>Goederendienst</u>		
Onderbureauchef	22 57 21	ℓ 220
Goederenbureau	idem	ℓ 228
Betwiste zaken	idem	ℓ 226

7. Handelsagentschap Gent.

Handelsagentschap	22 57 21	360
	22 71 00	
Reizigers-Toerisme	22 72 15	
Bureau Goederen	22 71 00	



30 JAAR A.M.S.A.C.

1956

ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB

1986

SEKRETARIAAT: ROZIER 44 - B.9000 GENT

5-8-1985.

Geacht Lid,

Hier een voorontwerp tot de nieuwe clubreseau.

Maar de schikking van de tafels zal op een andere manier moeten gebeuren

aan de automatische schifting met het 3-rail-wissel-stroom-systeem wordt NIETS veranderd

ook de dubbele hoofdbaan rond deze schifting blijft

de rest van de omloop in 3-rail wisselstroom en 2-rail gelijkstroom, plus de opstel- en rangeersporen in gelijkstroom - mogen gerust op uw manier veranderd worden

let wel op ! de hoofdbanen komen op iedere tafel

terug twee stations

Aan U de beslissing voor het circuit en het team-work.

Hartelijke groeten.
voor het bestuur
de sekretaris,

VRUJE

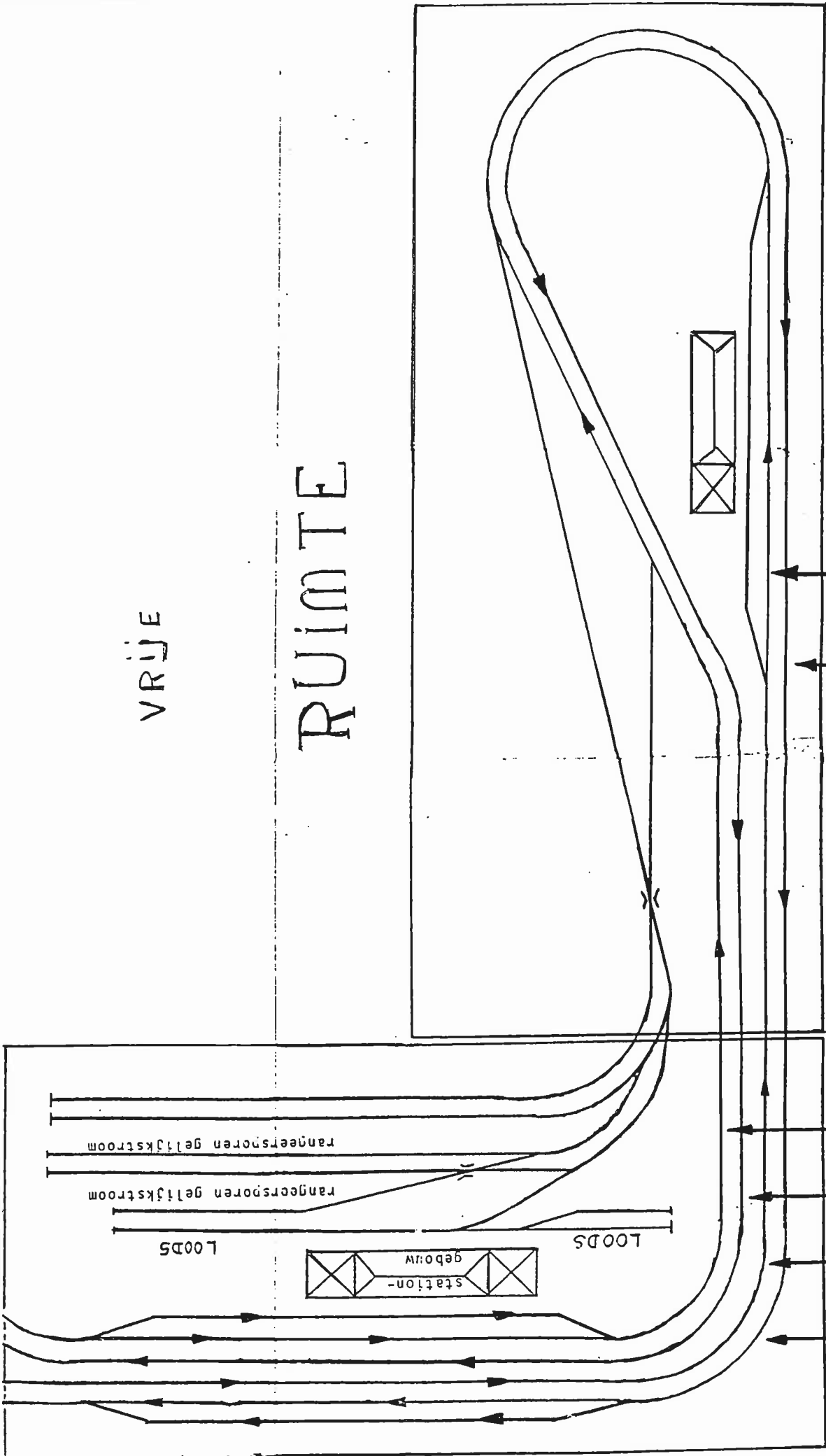
RUIMTE

30 JULI 1985

NIET OP
SCHAAFI

STRO
=

120
410
19
46



Tram 1 naar noord en zuid.

Langzaam maar zeker ?

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

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

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

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

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

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

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

Dit dossier zou in de loop van 1982 aanbesteed worden.

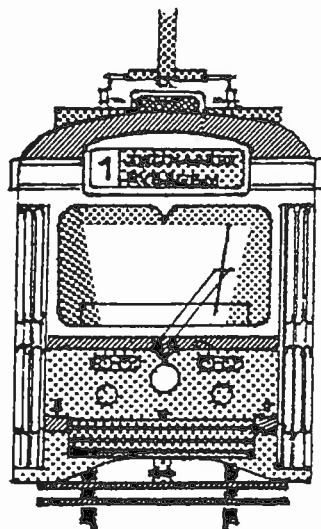
In de Sint-Denijslaan zijn reeds een deel van de onteigeningen uitgevoerd die nodig zijn voor het toekomstig tramtracé.

Tramlijn 21 zou een stukje naar Melle verlengd worden.

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

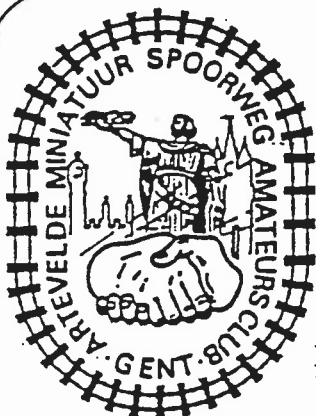
Wat de aankoop van de trolleybussen betreft, laat de minister weten dat "het dossier omtrent de budgettaire regeling van de financiering" in een vergevorderd stadium van onderzoek is.

Een beslissing wordt binnenkort verwacht.



a. d'hoelange, 87

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.

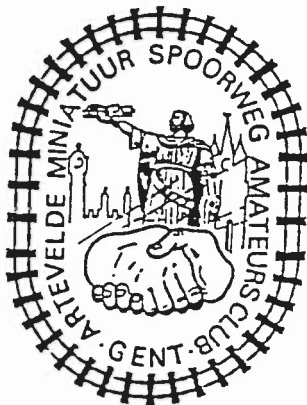
Tenslotte wordt Uw aandacht er op gevestigd dat vanaf maandag 7 december 1992 het lidgeld kan betaald worden tijdens de wekelijkse vergaderingen of door een overschrijving op de Bankrekening van de A.S.L.K. nummer 001 - 0899284 - 73 te name van 'ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB - GENT'. Het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



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



IMPRINT

Kopieercentrum

Imprint

Overpoortstraat 52

9000 Gent

09/222 88 62

clavgele@door.hookon.be

Kopies Printen Inbinden

**Met deze bon krijgt u alle
A4 - zwart/wit copies
aan 1fr.**

En dit tot 1 sept '96 !!!

Kopieercentrum