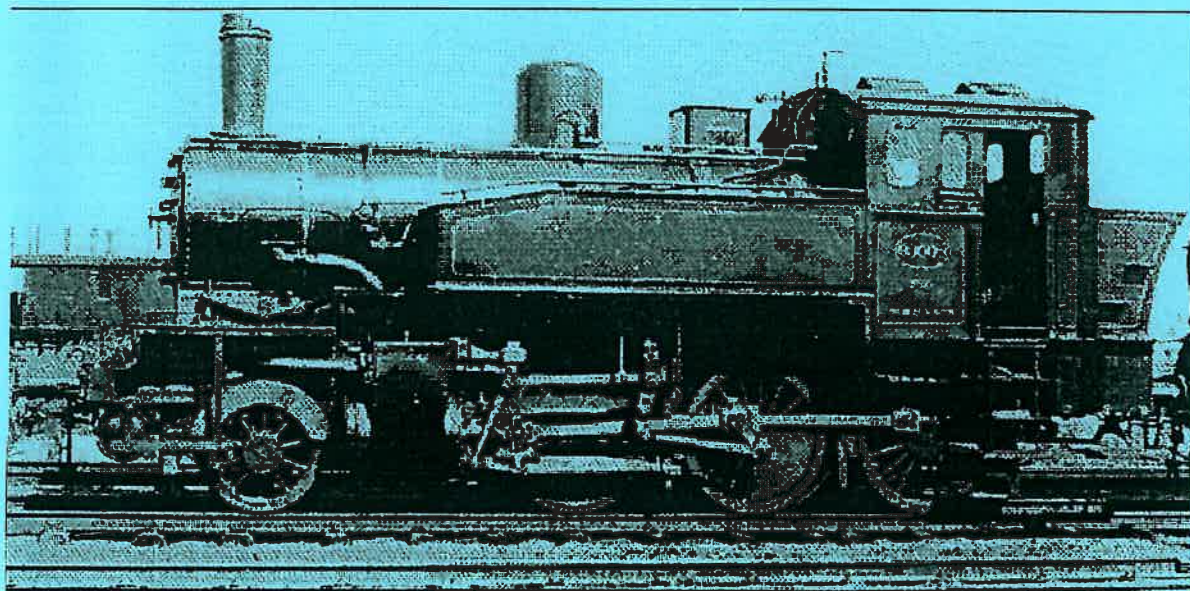


Gedrukt in België



AMSAC CLUBBLAD

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in maart-juni-september-december
Postkantoor - Mariakerke X



AMSAC nr. 52

Editie : 20 december 1999

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke Uitgever : Hans Cocquyt - Vierhekkensstraat 5A - 9031 Drogen
Tel. 09/236.24.33 - Fax. 09/236.24.67

HET BESTUUR:

- Ere-voorzitters: - Dhr **DE GROOT** Johan, afdelingschef N.07 BRUSSEL
- Dhr **VINDEVOGEL** Daniël regio-manager
GENT-ZEEHAVEN
- Dhr **D'hoolaeghe** André (09/231.93.72)
Peter Benoitlaan 253, 9050 GENTBRUGGE
- Voorzitter: - Dhr **BONTINCK** Patrick (09/228.60.27)
Destelbergenstraat 40, 9040 SINT AMANDSBERG
- Ondervoorzitter: - Dhr **DELATHAUWER** Daniël (09/228.85.21)
Achterstaat 73-75, 9040 SINT-AMANDSBERG
- Sekretaris: - Dhr **COCQUYT** Hans (09/236.24.33)
Vierhekkenstraat 5a, 9031 DRONGEN
- Penningmeester: - Dhr **DE VUYST** Marc (09/236.55.39)
Peerstraat 56, 9000 GENT
- Technisch raadgever: - Dhr **MANNAERT** Luc
Tuinwijk 24, 9200 DENDERMONDE
- Redactiehoofd: - Dhr **BRIL** Gino (09/384.97.92)
Campagnestraat 8, 9820 MERELBEKE
- Commissarissen: - Dhr **DE MEESTER** Gustaaf (09/251.12.59)
A. Rodenbachstraat 122, 9040 ST. AMANDSBERG
- Dhr **DENEEF** Robert (09/282.64.43)
Latemstraat 20, 9840 DE PINTE

LIDMAATSCHAP:

Het lidmaatschap wordt verkregen door betaling van 1.000 BEF 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 sekretariaat. 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:

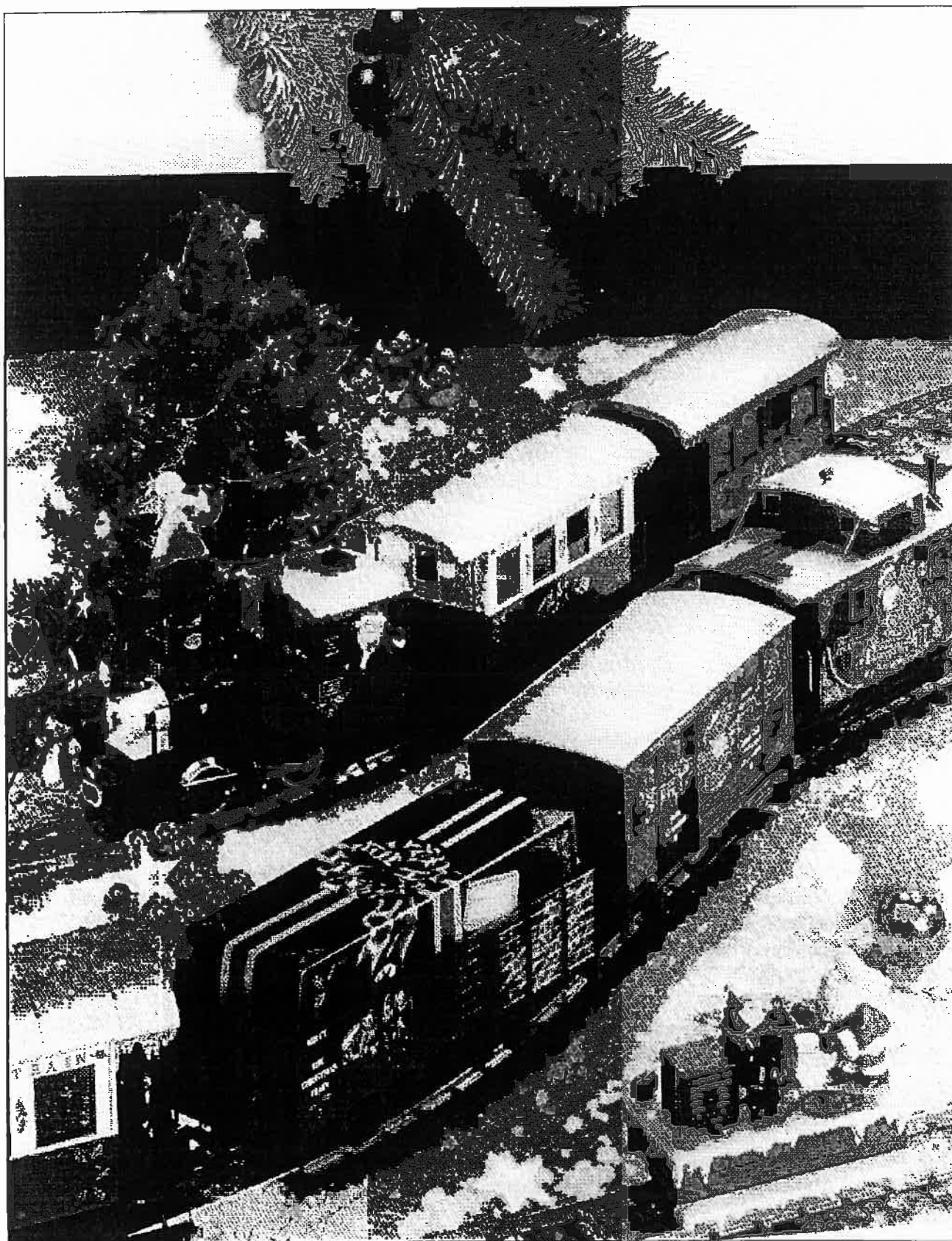
De vergaderingen gaan door in ons lokaal, gelegen te GENT, Station Gent-Zeehaven elke maandagavond om 20.00 uur. Toegang enkel mits u in het bezit bent van Uw lidkaart, of vergezeld van een bestuurslid. De werkavonden gaan door de vrijdagavond na telefonische afspraak met de voorzitter, Patrick Bontinck of met de technische raadgever Luc Mannaert.

DIVERSE:

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

Alle betalingen kunnen geschieden via onze bankrekening –149-0544102-04
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!

AMSAC CLUBBLAD MILLENNIUM EDITIE





Beste vrienden en clubleden,

Hierbij wil ik naar jaarlijkse gewoonte jullie mededelen, dat U na ontvangst van het laatste clubblad voor 1999, uw lidgeld voor het volgende jaar kunt betalen. U kunt dit doen met bijgevoegd overschrijvingsformulier of bij de eerstkomende ontmoeting in het clublokaal aan de penningmeester.

Het lidgeld is gelijk gebleven zoals vorig jaar, namelijk 1.000 BEF. Indien mogelijk betalen voor 29.02.2000.

Het clubblad N° 57 zal in juni 2000 enkel nog aan de leden worden gegeven die hun lidgeld hebben betaald.

Wie na controle van de ledenlijst in maart 2000 niet heeft betaald, zal bijgevolg het clubblad van juni 2000 moeten missen.

Met vriendelijke groeten.

De penningmeester

Marc DE VUYST

2. EVENEMENTEN

2.1. AMSAC evenementen

➤ RECEPTIE AMSAC 28 Januari 2000

NMBS Seinhuis GENT ZEEHAVEN

➤ TENTOONSTELLING & RUILBEURS AMSAC 26 Maart 2000

H. Hartplein S-A GENT

➤ TENTOONSTELLING & RUILBEURS AMSAC 14, 15 & 16 April 2000

DEKENIJ Dendermondsesteenweg GENT

➤ TENTOONSTELLING & RUILBEURS AMSAC 30 April & 1 Mei 2000

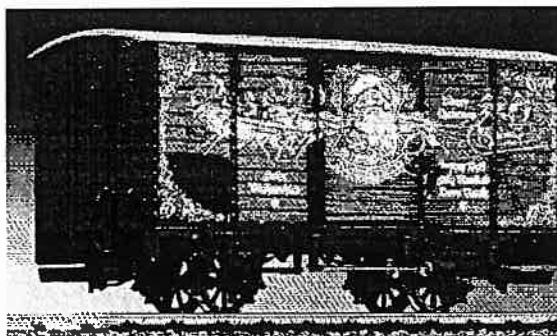
Jeneverfeesten EEKLO

➤ TENTOONSTELLING & RUILBEURS AMSAC 16 & 17 September 2000

Havenfeesten GENT

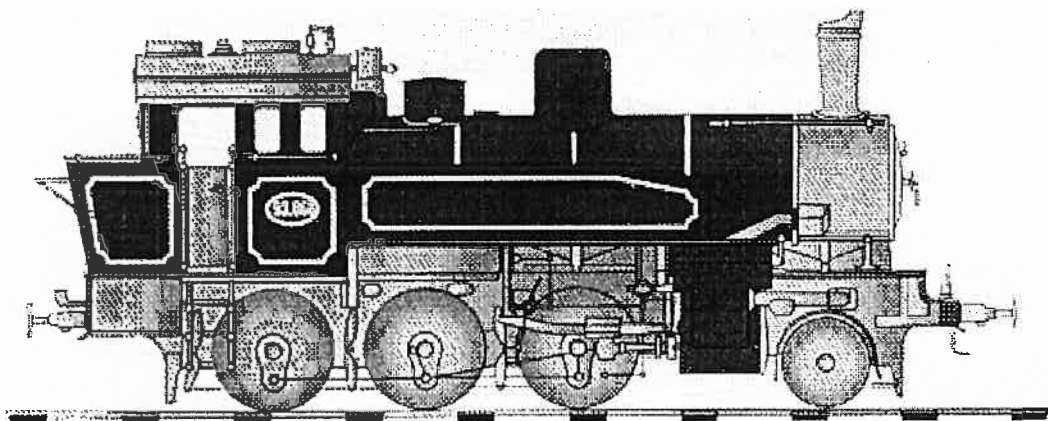
➤ TENTOONSTELLING & RUILBEURS AMSAC 29 Oktober 2000

H. Hartplein S-A GENT



2.2. Tentoonstellingen en ruilbeurzen

TENTOONSTELLING & RUILBEURS
Modelbouw, treinen & auto's
14, 15 & 16 April 2000
GENT



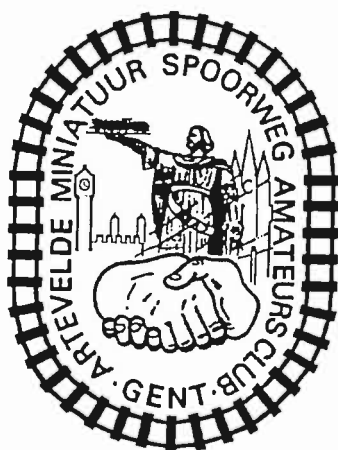
Dringend clubleden of niet-clubleden gezocht om maquettes te leveren voor de tentoonstelling.

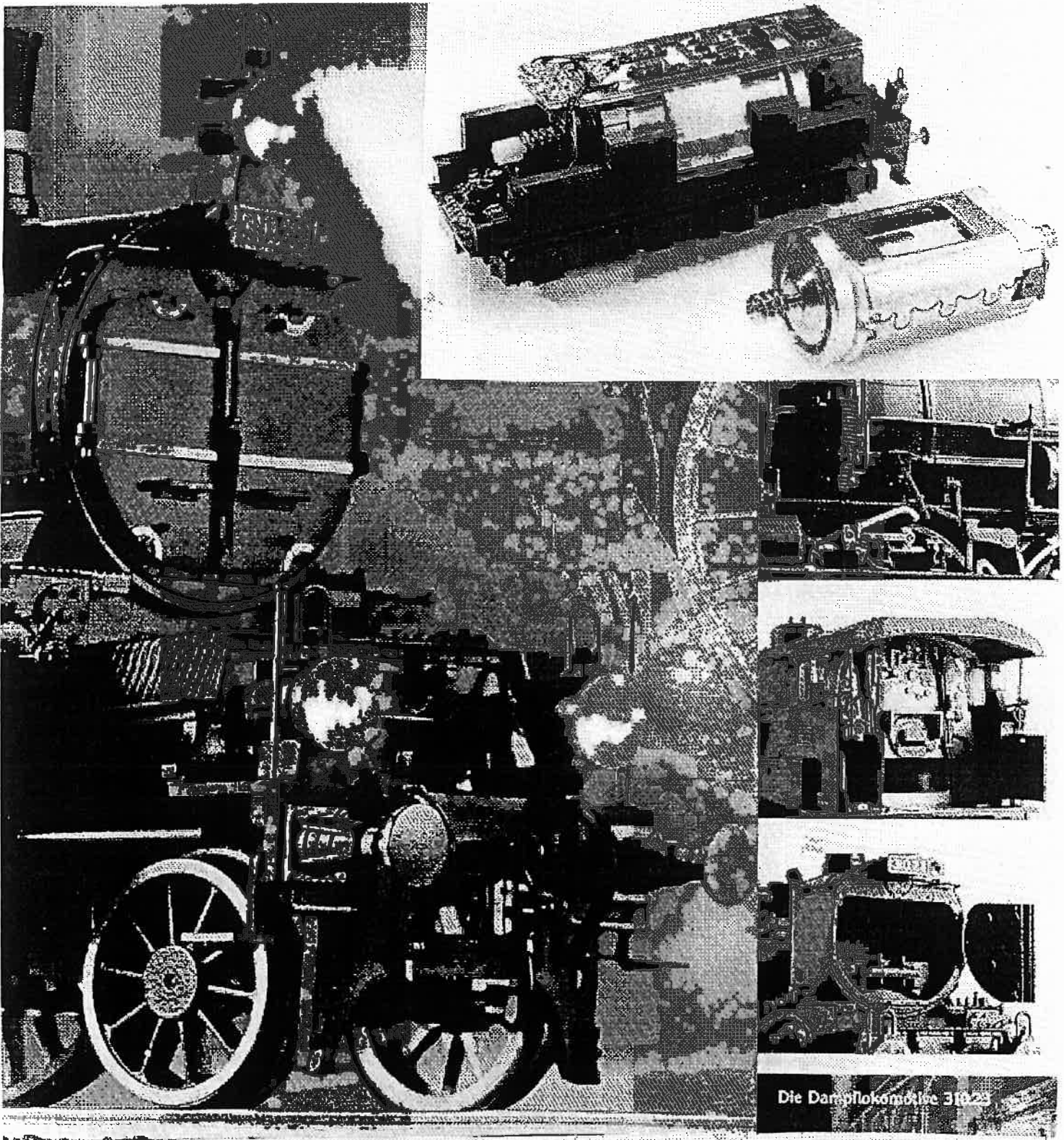
De maquette is bij voorkeur een modelspoorthema. Maquettes die kleiner zijn dan 40 cm op 60 cm kunnen veilig opgeborgen worden in een vitrinekast.

En misschien wint ge hiermee een mooie prijs.

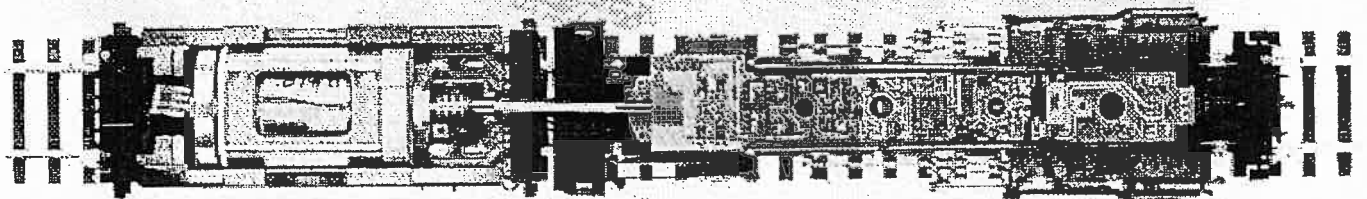
MACARIUS SCHOOL Dendermondsesteenweg 102 GENT

Voor meer inlichtingen : AMSAC : Marc DE VUYST 09/236.55.39 - Daniël DELATHAUWER 09/228.85.21





Die Dampflokomotive 31023



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

4.1. Stoomlocomotief TYPE 93.

In 1901 ontwikkelde Union Giesserei een goederentreintenderlocomotief met verzadigde stoom. Ze werden tussen 1901 en 1913 gebouwd door Borsig, Grafenstaden, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Humboldt, Jung, O & K, Union, Vulcan en Wolff. De lok met asindeling 1C werd bij de K.P.E.V. indienst gesteld als type T 9.3. Bij de DRB werd dit: BR 91. De lengte over de buffers was 10,60m, de wielbasis 6,00m.

Het rijvaardig gewicht bedroeg 60,390 T.

De ketel was samengesteld uit 2 ringen. Hierin waren vlampijpen van 3,90m geplaatst. De veiligheidskleppen van het type Ramsbottom werden juist voor de cabine geplaatst. De maximum keteldruk werd vastgesteld op 12 kg. Dit alles werd gemonteerd op een stalen chassis. De vering was als volgt samengesteld. De bissel (loopas) en de eerste aandrijf-as en de tweede en derde aandrijf-as waren samen afgeveerd, onderling verbonden door evenwichtsarmen. De 2 buitenliggende cilinders dreven via een Heusinger stoomverdeling de tweede drijf-as aan. Het bisselwiel had een doormeter van 1,000m, de drijfwielen 1,37m. Het was dus zeker geen snelheidsmachine. Ze haalde 60 km/u.

De watervoorraad bestond uit 2 zijdelingse watertanks die vooraan afgeplat waren voor de zichtbaarheid. Samen met een watertank die in het chassis gemonteerd was bracht dit de waterinhoud op 7m³. De kolenvoorraad was beperkt tot 2,0 T. Later werd op sommige loks een bijkomende kolentrechter achteraan op de cabine gemonteerd. Hierdoor kon de voorraad opgedreven worden tot 2,8 T kolen.

Met het verdrag van Versailles werden 84 locomotieven type 9.3 aan de ETAT BELGE afgestaan. Ze werden als type 93 ingeschreven en verdeeld over Aalst, Aarschot, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid, Ath, Baulers, Bertrix, Braine-le-Conte, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Ciney, Denderleeuw, Gouvy, Hasselt, Herbesthal, Jemelle, Kortemark, Kortrijk, Laken, Landen, Latour, Leuven, Luttre, Manage, Mariembourg, Merelbeke, Monceau, Namur, Oudenaarde, Ottignies, Pepinster, Ronet, Schaarbeek, St.-Ghislain, St.-Vith, Statte, St.-Niklaas, Tienen, Tongeren, Tournai, Vise, Walcourt en Zichem. Ze namen hierbij zoveel mogelijk de K.P.E.V. nummering over. Deze tenderlocomotieven die eigenlijk voor de goederendienst gebouwd waren, werden dikwijls ingezet voor de lokale reizigersdiensten. Bij de inval in 1940 werden de typen 93 nog vanuit 15 stelplaatsen ingezet. De volledige reeks 93 werd opgeëist en naar Duitsland afgevoerd. Bij de bevrijding waren 15 machines onvindbaar. De meeste bevonden zich in de Russische bezettingszone.

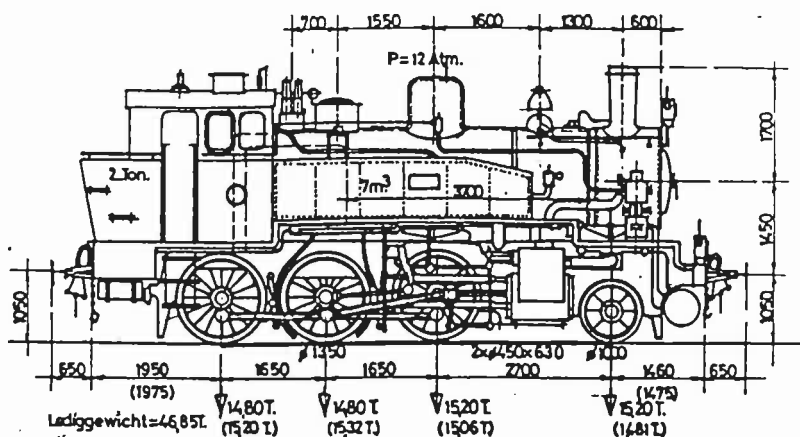
Na WO II werden de 93-ers ingezet vanuit Antwerpen-Dam, Aarschot, Ath, Baulers, Berchem, Brugge, Dendermonde, Eeklo, Oostende, St.-Ghislain, St.-Niklaas en Walcourt.

In Oost- en West-Vlaanderen verzekerden de 93-ers volgende diensten. Vanuit Eeklo reden ze de lokale reizigersdiensten naar Brugge, Gent en Zelzate. Ze werden reeds in 1946 vervangen door de zwaardere types 96. Te Brugge en Oostende stonden ze in voor de rangeringen in het station en in de haven. Te Dendermonde en St.-Niklaas werden ze ingezet voor de stationsrangeringen en de lokale goederentreinen.

De eerste 93-ers werden vanaf 1953 afgesteld, de laatsten werden in 1963 te Brugge gedooft.

Een speciale machine vormde de 93.00. Deze lokomotief werd in 1923 of 1924 aan het Belgisch Leger verkocht en te Brasschaat ingezet voor de rangeringen op de militaire domeinen. Bij de inval in 1940 kwam de lok terug naar de NMBS en werd als 93.00 naar Brugge overgebracht. Ze onderging hetzelfde lot als haar soorgenoten en bracht de oorlog door in Duitsland. In juli 1948 kwam ze naar België terug. Ze werd dadelijk aan het leger teruggegeven.

NMBS.
Loc. T. 93. (ex. Duits.)
N = 81 o. 1901 - 1963
MOGUL.



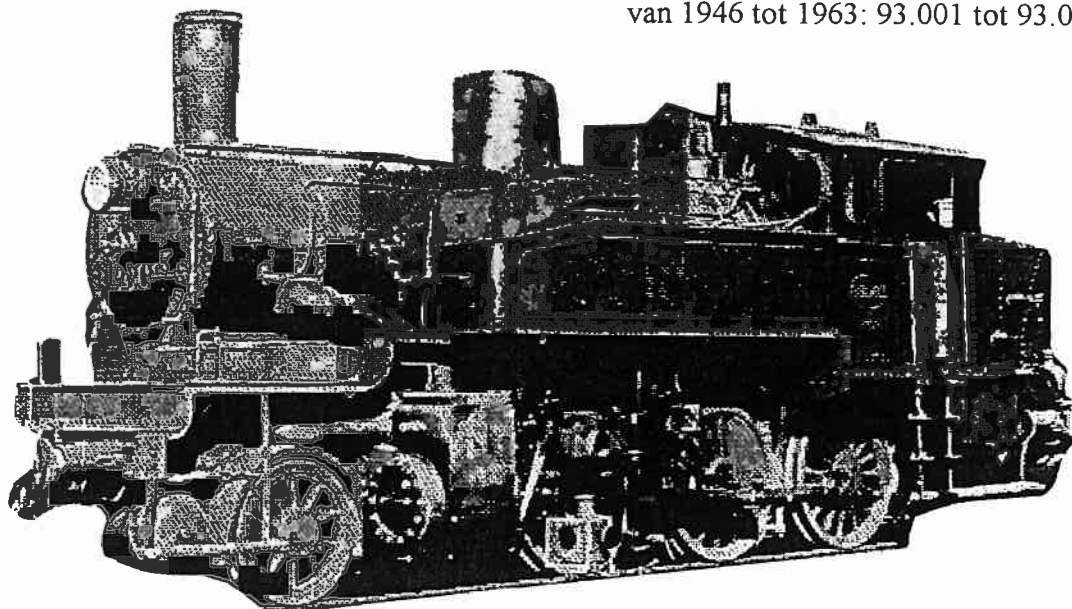
In mei 1948 werd 93.021 omgeruild met 53.376 en ingezet bij het Bataljon Spoorwegtroepen. 93.001 ging eveneens naar het Belgisch Leger.

Ze bleven in dienst tot 1960, tot ze vervangen werden door 2 Duitse V36 dieselloks.

In "Stoom in België" zien we een 93-er te Walcourt met enkele GCI rijtuigen. De meeste foto's tonen het type 93 in de stelplaats. Enkelen slepen een lokale goederentrein (2-assige goederenwagens). In "De reizigers worden verzocht van in te stappen" zien we een 93-er met coupé rijtuigen te Gent-Zuid.

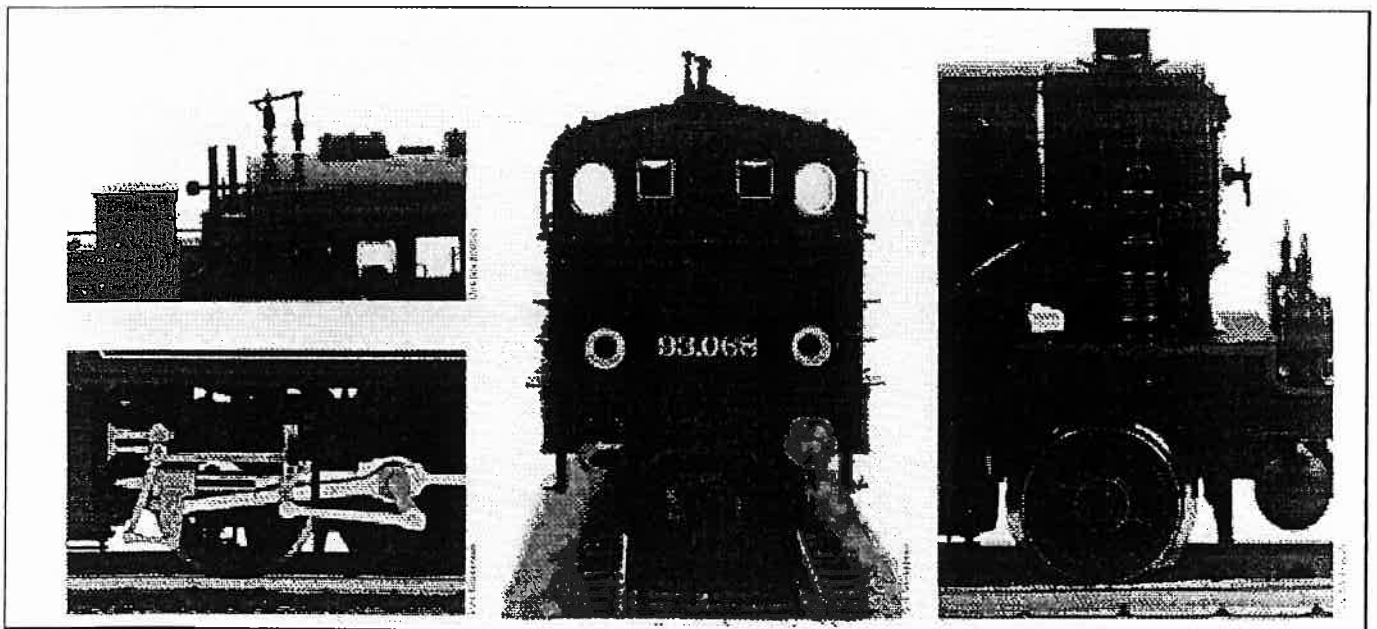
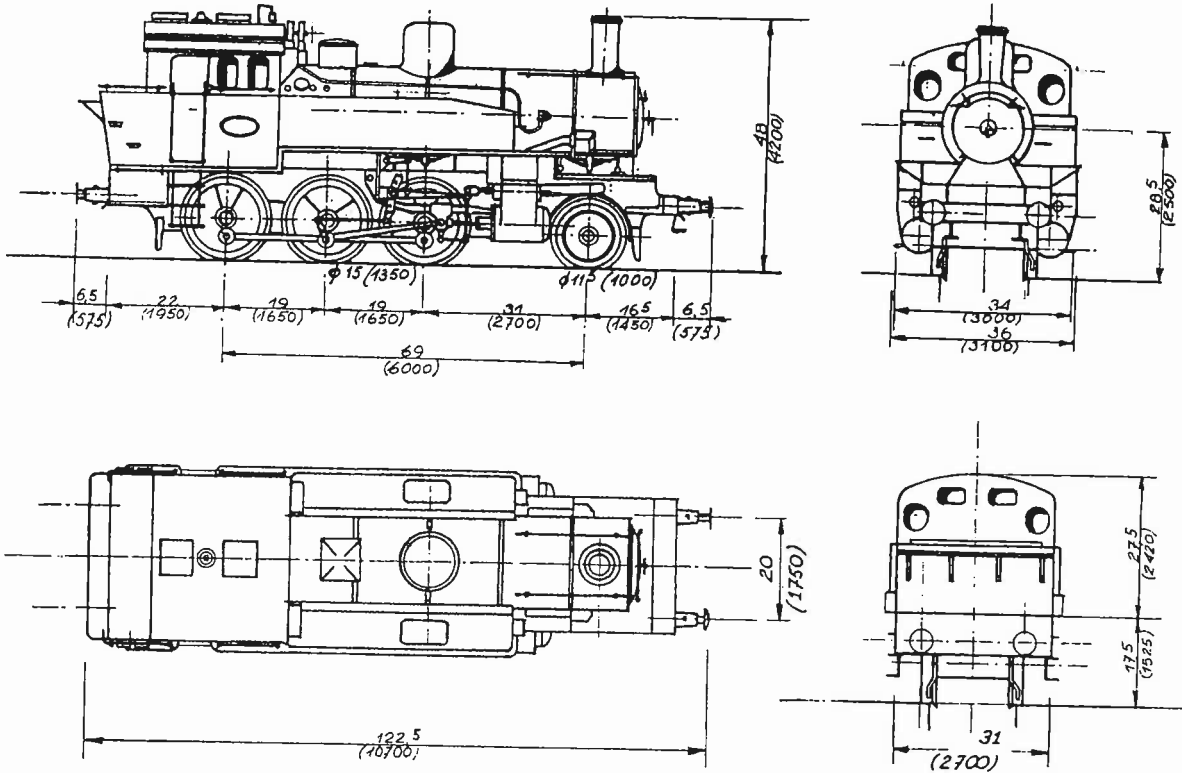
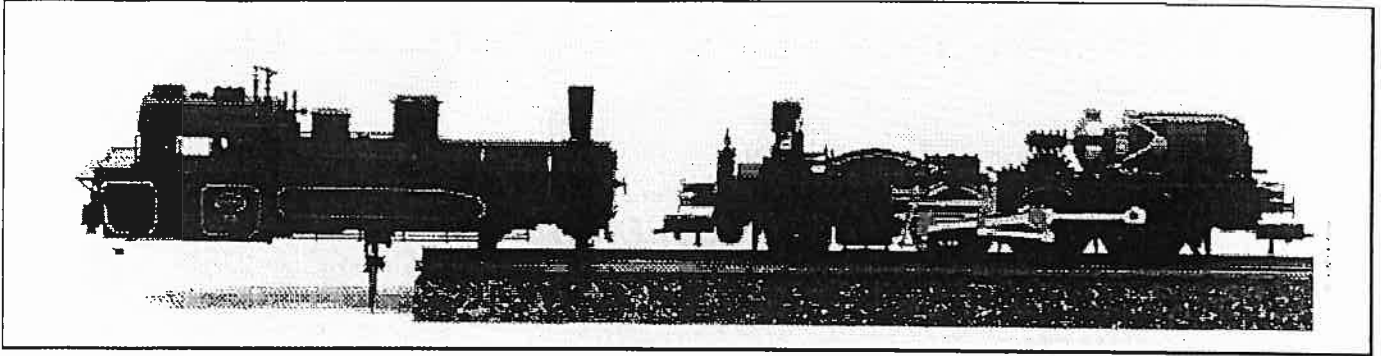
Nummering

tot 1946: 9300 tot 9399
van 1946 tot 1963: 93.001 tot 93.083



4.2. Stelplaatsen TYPE 93

nummer					nummer				
	etat	depot		buiten		etat	depot		buiten
nmbs	belge	eerste	laatste	dienst	nmbs	belge	eerste	laatste	dienst
93001	9301	ATH	FSD	12/06/53	93042	9342	LJ	FR	27/02/62
93002	9302	FLV	FR	24/05/53		9343	FCV		
93003	9303	FLD	FNDM	06/03/54	93044	9344	FMS	FRST	17/07/53
93004	9304	ATH	FSD	28/09/55	93045	9345	FLV	LWC	12/06/53
93005	9305	FLV	FNDM	12/06/53	93046	9346	LJ	ATH	28/07/53
93006	9306	FKR	ATH	06/03/54	93047	9347	FKR	FNDM	27/02/62
	9307	?				9348	?		
93008	9308	FCV	FR	09/04/59	93049	9349	FLD	FR	12/07/60
93009	9309	?		FR 12/07/60	93050	9350	FBM	FNDM	26/02/57
93010	9310	NK	FNDM	06/03/54	93051	9351	FLD	FRST	12/06/53
93011	9311	FPS	FNDM	24/10/56		9352	?		
	9312	FTY			93053	9353	FKR	FR	14/04/54
	9313	FMS			93054	9354	FLU	FR	30/03/56
93014	9314	FKR	FR	20/06/63	93055	9355	FHS	FCV	18/11/59
93015	9315	FCV	FR	17/07/53	93056	9356	FBM	FR	20/06/63
93016	9316	?		FCV 28/09/55	93057	9357	LJ	FNDM	14/04/54
93017	9317	FMS	FR	..07/54	93058	9358	?		FR 21/06/63
93018	9318	LJ	FNDM	06/03/54	93059	9359	FKR	FR	18/08/54
93019	9319	FKR	FSN	29/07/58	93061	9361	FLV	FCV	17/02/60
93020	9320	FR	FNDM	12/06/53	93062	9362	FCV	ATH	06/03/54
93021	9321	FGH	ABL	..05/48	93065	9365	FBM	LWC	14/07/56
93022	9322	ATH	FNDM	..06/53	93067	9367	FLD	FR	23/01/58
	9323	FMS			93069	9369	FKR	FNDM	30/03/55
93024	9324	FKR	FR	26/06/57	93071	9371	ATH	FNDM	12/06/53
93025	9325	FR	ATH	28/07/53	93072	9372	FKR	FNDM	17/07/53
	9326	FVY			93073	9373	FBM	FCV	21/03/61
93027	9327	FLU	FNDM	16/03/55		9378	FBM		
93028	9328	FR	FSD	18/05/57		9379	FGH		
93029	9329	?		FNDM 12/06/53	93080	9380	FGH	FCV	..03/54
	9330	FVY			93081	9381	FLD	ATH	28/07/53
93031	9331	FKR	FCV	28/07/53	93060	9382	?		FNDM 18/05/55
93032	9332	FHS	FSD	17/02/58		9383	FKR		
93033	9333	ATH	FNDM	06/03/54	93064	9384	FKR	FNDM	13/08/55
93034	9334	MUT	FR	17/07/53	93066	9385	FGH	ATH	06/05/54
93035	9335	FKR	FR	27/02/62	93068	9386	ATH	FCV	24/09/58
93036	9336	ATH	ATH	06/03/54	93070	9390	FCV	FNDM	17/07/53
93037	9337	FLV	FSD	28/09/55	93074	9392	FL	FNDM	14/07/56
	9338	FR				9394	FL		
93039	9339	ATH	FSD	03/04/57	93076	9398	FVY	FSD	..09/57
93040	9340	FHS	ATH	17/07/53		9399	FR		
93041	9341	FLU	ATH	06/03/54		9300	ABL		



5. DIT IS BELGISCH VOLGENS MARC VAN AUDENAERDE

Deze lijst bevat de Belgische lokomotieven welke als fabrieksmodel uitgebracht werden . De modellen werden volgens lokomotiefnummer gerangschikt. De lijst werd samengesteld aan de hand van de diverse catalogi van Märklin, Fleischmann, Roco, Lima, Klein Modellbahn, Piko, Jouef, Liliput, Rivarossi, Trix, Koll's Katalog, Jocardis Info, Rail Foto en Spoorwegjournaal.

STOOM

Loknummer	Fabr.	Art. numer	Opmerkingen.
2514	Roc	43291	ex BR 50; Wagner windleiplaten, rechte tender.
3401	Roc	43207	
3649	Riv	1377	ex Bay S3/6.
3649	Riv	1026	wisselstroom.
5920	Mä	3111	ex Bay S3/6.bufferbalk rood;prod 1982. bufferbalk zwart, prod 1982; B+Lux 82-88.
9089	Roc	43228	
25004	Mä	3316	zonder windleiplaten; badkuiptender. prod Benelux 1987; wereld 1988.
25005	Fl	4178	zonder windleiplaten, rechte tender.
25016	Mä	3314	Wagner windleiplaten, rechte tender. prod 1992-1993.
25017	Lem		Wagner windleiplaten, rechte tender; 50 ex
25018	Fl	4174B	Wagner windleiplaten, rechte tender.
25021	Jou	8741	volledig groen.
25021	Mä	34883	prod 1998.
25021	Fl	42268	prod 1999.
26005	Mä	34156	prod 1997.
26050	Lil	5290	
64015	Fl	4161	
64041	Mä	3086	met 3-assige tender nr 22226, prod 1973; met gaatjes voor windleiplaten, NK op schild. zonder gaatjes, prod 1973-1977.
64041	Mä	3086	
64109	Lil	10490	
64109	Lil	1049x	wisselstroom.
64119	Mä	3086	FT op schild, tender 22301; prod 1978.
64119	Mä	3086	FT op lok, tender 22226; prod 1978
64119	Mä	3086	FT op schild, 4-assige tender 22301, prod 1978.
64119	Mä	3086	FT op lok, 4-assige tender 22301 prod 1978-1980.
64119	Mä	3986	in onderdelen, idem als vorige; prod 1981.
64168	Lil	10491	met windleiplaten.
64168	Lil	10496	wisselstroom.
81256	Fl	934155B	prod 1999
81340	Pi	5/6315/000	
81364	Fl	4146	zwarte kast.
90017	Roc	43225	oud nr: 04116F.

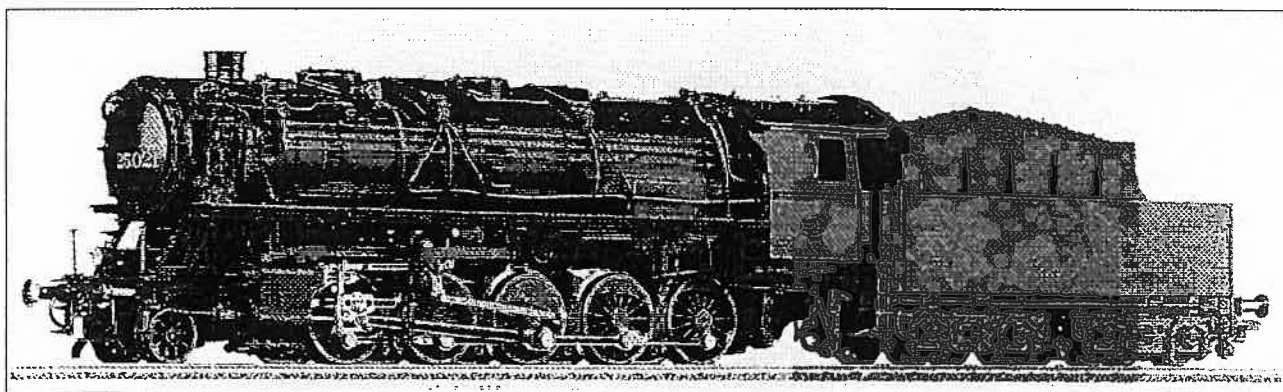
93001	Lil		ABL: legerlok met wapenschild .
93006	Lil	9192	met gele bies en verhoogde kolenkast.
93011	Pi		
93065	Lil	9190	
93068	Fl	904030B	prod 1999,met sierstrepn.
93068	Fl	901030B	idem, maar voor wisselstroom.
93068	Lil	L109107	nieuwe produktie Liliput/Bachmann.
96002	Mä	3101	prod 1978; enkel België en Luxemburg.
96025	Roc	43273	
96025	Roc	43050	Set met 96025 en 4 rijtuigen.
98005	Fl	4095	
9926	KMB	A0199	

DIESEL

Loknummer	Fabr.	Art. nummer	Schildering, opmerkingen.
Micheline	Mä	3121	
Micheline	Mä	3603	digitaal
215	Mä	2848	set CCB, ex V 36 met 4 wagens kalksteen.
5201	FL	4270	brede gele band, prod 1981-
5202	FL	4272	1 fijne gele lijn, prod 1976-1981.
5401	Mä	3133	met handgrepen op neus,prod 1988
5401	Mä	3133	zonder handgrepen, prod 1989 tot 1992
5408	Mä	34661	brede gele band, prod 1996.
5504	Mä	3467	groen, ook in Hamo
5531	Mä	34671	blauw, prod 1997.
5541	Mä	3466	geel, prod 1995; ook in gelijkstroom.
5900	Roc	43453	geel,reeks zonder nummer; enkel in België; prod 1980/84.
5904	Roc	43451,1	groen
5914	Roc	43601	groen; enkel in België; prod 1988/89.
5916	Roc	43452	geel; prod 1980/86.
5924	Roc	43454	groen; prod 1978/84.
5925	Roc		geel
5927	Roc	43602	groen; enkel in België; prod 1988/89.
5933	Roc	04152B	geel
5936	Roc	43603	groen; enkel in België; prod 1988/89.
5941	Roc		geel
6010	KMB	6010	geel.
6015	KMB	6015	groen
6022x	KMB	6022x	groen
6038	KMB	601	groen met brede gele band.
6038	KMB	6038,01	wisselstroom.
6038	KMB	6038,03	wisselstroom digitaal.
6041	KMB	6041	bepaalde reeks NK.
6046	KMB	6046	geel met bovenkant neus geel.
6048	KMB	6048	geel, verkocht naar Italië.
6049	KMB	6049	groen

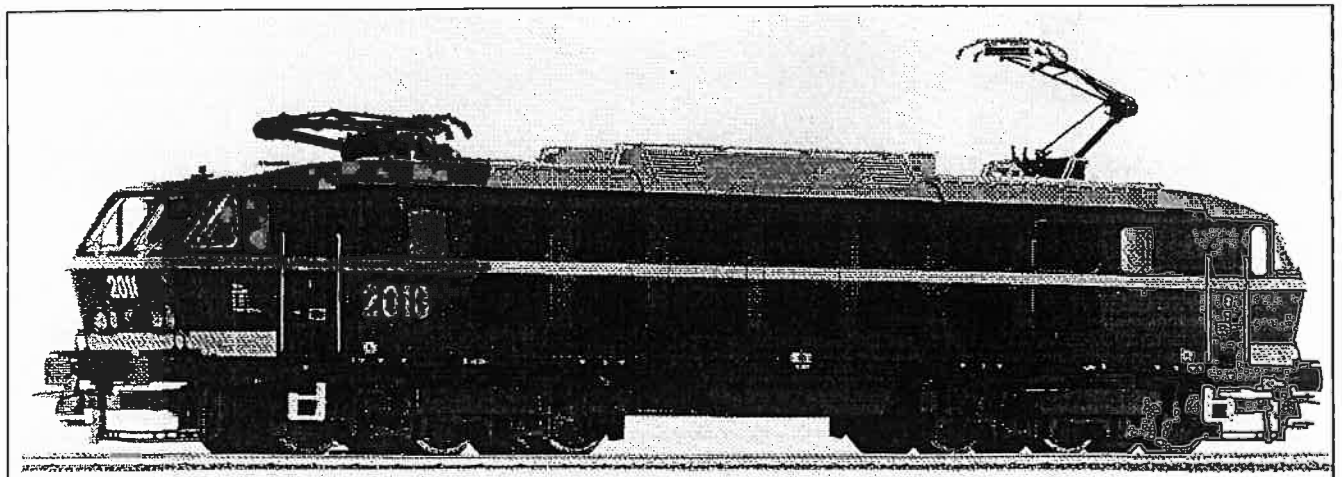
6051	KMB	6051	geel, 150 stuks.
6055	KMB	6055	groen
6066	KMB	605	groen
6074	KMB	6074	groen
6076	KMB	A7398	groen 1° schildering met gele band tussen koplampen
6077	KMB	604	groen met fijne gele bies.
6079	KMB	602	groen met brede gele band.
6079	KMB	6079,01	wisselstroom.
6079	KMB	6079,03	wisselstroom digitaal.
6086	KMB	6086	groen
6088	KMB	6088	geel.
6089	KMB	606	geel
6106	KMB	6106	geel
6110	KMB	6110	groen
6114	KMB	6114	geel.
6204	Roc	43547	geel; enkel in België; prod 1988.
6215	Roc	43548	blauw; prod 1988/1990, stelplaats Hasselt.
6215	Roc	43548	blauw; prod 1997, stelplaats Kortrijk.
6246	Roc	43544	geel; prod 1987/...
6274	Roc	43592	groen met brede gele band; prod 1990/...
6274	Roc	43592,1	geweatherd.
6278	Roc	43546	geel; enkel in België; prod 1988.
6289	Roc	43596	groen; enkel in België; prod 1997.
6297	Roc	41085	enkel in set verkrijgbaar.
6297	Roc	435931	geweatherd.
6299	Roc	43591	groen met fijne gele bies; enkel in België; prod 1988.
6299	Roc	43591,1	geweatherd.
6300	Roc	43545	geel; prod 1987/1992.
6317	Roc	43590	groen met fijne gele bies; enkel in België; prod 1988.
6324	Roc	43595	groen met brede gele band; enkel in België; prod 1990.
6329	Roc	43594	groen met brede gele band; enkel in België; prod 1990.
6332	Roc	43596,1	groen, enkel in België; prod 1997.
7608	Roc	43777	bruin, ex NS, prod 1996/97.
7611	Roc	43673,1	grijs/geel, ex NS.
7617	Roc	43779	groen, ex NS, prod 1996/97.
7618	Roc	43778,2	grijs/geel, ex NS, prod 1996.
7624	Roc	43778,3	grijs/geel, ex NS, prod 1996.
8001	Roc	43626	Z-schildering, enkel in België; prod 1990.
8002	Mä	3459	beide zijden 2 koplampen, originele schildering, claxons opgezet, grote antenne, prod 1993.
8024	Mä	3149	-beide zijden 3 koplampen, Z-schildering, 1979. -beide zijden 2 koplampen, prod 1979-1982.
8025	Jou	8529	Z-schildering, met fabrieksplaat ABR.
8033	Roc	43623	Z-schildering; prod 1990-...
8033	Roc	43961	Z-schildering; wisselstroom.
8058	Mä	3149	-Z-schildering met fabrieksplaat, 1982+1983. -Z-schildering zonder fabrieksplaat, 1983-1985.
8062	Roc	43625	Z-schildering; enkel in België; prod 1990.
60002	Mä	3462	dieselstel in 2 tinten groen.

60002	Mä	88326	dieselstel in 2 tinten groen, Hamo.
202007	Mä	34664	prod 1999: vast gekoppeld met 203018, dieselgeluid.
202016	Fl	1385	originele schildering, prod 1961-1965.
203018	Mä	34664	prod 1999: vast gekoppeld met 202007.
204000	Long		Deens; originele schildering.
204001	Pi		originele livrei, 2 motoren, metalen of plastic buffers.
204006	Fl	1385	originele schildering, prod 1965-1975.
204008	Mä	3066	originele schildering, prod 1964-1987
210080	KMB	603	groen met fijne gele bies.
212144	Roc	43593	originele groene schildering; 600 stuks.
212183	Roc	43593,3	originele groene schildering; 300 stuks.
231001	Lima	208240	dieselrangeerloek ex WO II.
260030	Fl	4226	originele schildering, fabrieksplaat ABR.
260032	Mä	3069	-originele schildering, fabrieksplaat ABR, opgeschilderde claxons, prod 1963+64. -originele schildering, fabrieksplaat ABR, opgezette claxons, prod 1965+66. -originele schildering, fijner fabrieksplaat ABR, claxons opgezet, prod 1967+68. -originele schildering, claxons opgezet, zonder fabrieksplaat, prod 1988.



Wie in zijn of haar verzameling nog lokomotiefnummers terugvindt welke niet in deze lijst vermeld zijn, mag deze steeds mededelen. Dus enkel fabrieksmodellen en geen verbouwingen, herschilderingen of hernummeringen. Deze lijst zal bijgewerkt worden en jaarlijks verschijnen.

2021	Roc	43670,1	blauw.
2021	Roc	43670,21	blauw, gepatineerd.
2021	Roc	43974,1	blauw, wisselstroom.
2021	Roc	43974,12	blauw, gepatineerd, wisselstroom.
2022	Roc	43672,3	blauw
2023	Roc	43670,23	blauw
2023	Roc	43672,3	groen, enkel België, prod 1997.
2024	Roc	43670,24	blauw
2025	Roc	43670,25	blauw
2213	Lim	208406	blauw.
2301	Lim	208025	blauw
2311	Lim		groen
2342	Lim		
2358	Lim		groen
2367	Lim		geel
2371	Lim	208185	groen
2374	Lim	208182	geel
2383	Lim		
2700	Lim		blauw, reeks zonder nummer.
2735	Lim	208023	blauw
2905	Roc		gele zichtbaarheidsstrepen.
2907	Roc		gele zichtbaarheidsstrepen.
2911	Roc	43509	gele zichtbaarheidsstrepen
2912	Roc		gele zichtbaarheidsstrepen
2917	Roc		gele zichtbaarheidsstrepen
4302	Lim	149704	Thalys model tgv: 4 delig.
	Lim	149892	uitbreidingsset Thalys: 3 rijtuigen.
	Lim	149893	uitbreidingsset Thalys: 3 rijtuigen.
4321	Lim	149875	Thalys nieuw model: 4-delig.
4321	Meha	T674	Thalys nieuw model: 4-delig.
4321	Meha	T674AC	idem, voor wisselstroom.
	Meha	T675	uitbreidingsset Thalys: 3 rijtuigen.
101004	Roc	43543	2 tinten groen met zichtbaarheidsstrepen, prod 1987.
101012	Roc	43579	2 tinten groen.
125012	Lim		groen
150012	Lim		blauw
160021	Jou		blauw



6. DOOR ONS GELEZEN

Het Nieuwsblad **GELD & WERK**
DE GENTENAAR

Opel brengt publiek roadshow per spoor

Hijskraan Brabo sjouwt 14 wagons van Millennium Express naar Scheldekaai

door Tom DE LEUR • Madrid

Hoe ontwijk ik een konijn dat 's nachts op de snelweg kampeert? Wanneer zal mijn auto op een brandstofcel rijden? Hoe hard reed de tweede raketauto op het Avus-circuit in Berlijn? Wie het antwoord kent, hoeft rond 11 november niet naar Antwerpen. Daar stopt de Opel Millennium Express, een trein die het eeuwfeest van Opel met een prettige en leerrijke tentoonstelling in de verf zet.

Als een autobouwer jarig is, geeft hij een feestje. En als hij honderd wordt, bouwt hij een trein. Een flinke jongen van 280 meter, veertien wagons lang. Met de auto per trein: de combinatie is zo gek nog niet. Als Opel zijn Europese fabrieken bevoorradt, gaat 95 procent van de onderdelen over de rails.

Laat het publiek niet naar Opel komen, maar Opel naar het publiek. Dat is het idee achter deze Millennium Express. De reis is in juli begonnen in Duitsland, waar meer dan 150.000 bezoekers aan boord stapten. Het parcours door Europa duurt twee jaar en is goed voor 18.000 kilometer.

De trein staat nu in Madrid. Mooi kader, maar Antwerpen biedt de meest spectaculaire hal-

te. Er is gedacht aan het Centraal Station, maar dat biedt met de hst-werken te weinig plaats. Dan maar de treinsporen op de Scheldekaaien, tussen het Zuiderterras en het Steen. Centraal gelegen, goed bereikbaar, zo mooi langs het water.

Raketauto

Probleem: de rit van de Millennium Express eindigt aan Antwerpen-Zuid. Om de resterende 2,5 kilometer te overbruggen, steekt Brabo een handje toe. Brabo is een vlottende hijskraan. Een van de grootste van Europa, want Brabo zou de volle 700 ton van alle wagons makkelijk aankunnen. Op 9 en 10 november heft hij ze stuk voor stuk; de verhuis duurt ongeveer een dag.

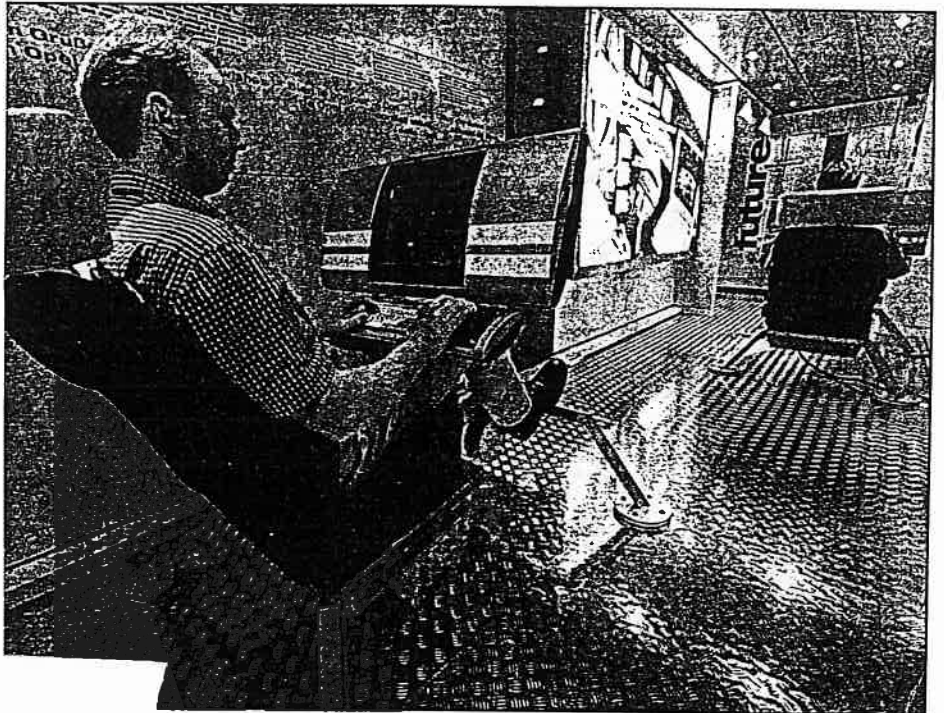


FOTO OPEL

Rijden op een brandstofcel, surfen op het net, het koetswerk van de Zafira scannen, de crashtest van de Manta volgen, een video-boodschap inspreken: alles kan op de Opel Millennium Express.

Achteruit en vooruit: de Millennium Express rijdt in alle richtingen. Achteruit, met de gestroomlijnde RAK 2. Fritz von Opel joeg die raketauto in 1928 boven de 230 kilometer per uur. Enfin, hij en de 120 kilogram pure springstof onder zijn achterwerk. Het verhaal van Opel gaat trouwens terug tot 1862, toen het nog naaimachines maakte.

Vooruit: die richting weet Opel aardig te onderstrepen. Denk aan dat konijn dat in het pikdonker zijn leven waagt. Gelukkig is er nu Night Vision, een infrarood oog dat verder kijkt dan je koplampen. Als het oog een warmtebron ontdekt, projecteert het een waarschuwing op de voorruit. Als je jezelf in infrarood spiegelbeeld

wil zien, moet je naar the Safe World-wagon.

Rijden op een brandstofcel, surfen op het net, het koetswerk van de Zafira scannen, de crashtest van de Manta volgen, een video-boodschap inspreken: alles kan op de Millennium Express. Die is meteen goed voor een record, want het is de langste trein met een tentoonstelling in Europa.

De Opel Millennium Express staat van donderdag 11 tot zondag 14 november op de Scheldekaaien, tussen het Zuiderterras en het Steen. De toegang is gratis. De wagons zijn moeilijk bereikbaar voor rolstoelgebruikers. Internet: www.opel-millennium-xpress.com of www.opel-train.com



FOTO OPEL

De Opel Millennium Express telt veertien wagons en is 280 meter lang. Die is meteen goed voor een record, want het is de langste trein met een tentoonstelling in Europa.

Buurtbewoners vragen heropening twee stations

LOCHRISTI

Het Verkeersoverlegplatform van Lochristi wil bij de NMBS druk uitoefenen om de stations Lochristi en Beervelde langs de spoorlijn Lokeren-Gent opnieuw in gebruik te nemen. De komende weken houdt men enkele acties om deze vraag kracht bij te zetten.

Bij de Dienst Mobiliteit is een studie gemaakt over het voorstedelijk openbaar vervoer. Voor Lochristi werden drie opties genomen voor de toekomst. Een directe buslijn op een aparte bedding, een uitbreiding van het tramnet via Oostakker op een aparte bedding of de heropening van de stations — Lochristi en Beervelde — langs de spoorlijn Lokeren-Gent. Dit laatste voorstel ziet de NMBS niet zitten omdat de stations te ver weg liggen van de dorsternen. De spoorwegmaatschappij

heeft daarom zijn twijfels over het aantal gebruikers van die stations.

Het VOP denkt dat de problemen van de NMBS over het aantal gebruikers overbrugbaar zijn wegens de uitgebreide parkeerinfrastructuur die aan het station aanwezig is. Men vindt dat de NMBS geen enkele investering of grote kost zou moeten doen om het station operationeel te maken.

Om wat druk op de ketel te zetten plant het VOP enkele acties. Op vrijdag 17 december is er een algemene samenkomst en er volgt ook een affichecampagne. Op het volksfeest van 2 januari 2000 wil men een handtekenactie organiseren. Ook de provincie wordt op de hoogte gebracht van de initiatieven. Het informatief gedeelte van het gewestelijk structuurplan maakt ook melding van de positieve elementen bij het heropenen van de stations. (PEL)



FOTO ARMAND VERSCHRAEGEN

Het Verkeersoverlegplatform van Lochristi wil dat het station in Beervelde opnieuw geopend wordt.

Trambestuurders lijn 1 gijzelen avondverkeer

GENT • Steven De Bock

Trambestuurders van de christelijke vakbond CCOD veroorzaakten zaterdagavond een gigantische verkeerschaos in de binnenstad. Om te protesteren tegen de dagelijkse opstoppingen in de Kortrijksepoortstraat en de Nederkouter legden ze het werk een uur neer. Hun trams stonden tussen 17 en 18 uur langs het parcours van lijn 1 geblokkeerd. In de Schouwborgstraat zorgden vijf trams ervoor dat er geen auto meer naar de Kouter kon.

De trambestuurders zijn het grondig beu om vast te zitten in het autoverkeer tussen het Sint-Pietersstation en de Kouter. „Over dat traject doen we normaal maar tien minuten. Maar door de dagelijkse opstoppingen is het niet uitzonderlijk dat we een uur tijd nodig hebben om de Kouter te bereiken”, zegt Peter Wieme, secretaris van CCOD-vervoer.

Tijdens een bevraging van het trampolineel door de christelijke vakbond bleek het bewuste traject van lijn 1 het grootste knelpunt. „De stad Gent is op de hoogte van het probleem, maar doet niets. De verantwoordelijken maken alleen een studie waaruit de problemen, die wij allang kennen, nog maar eens naar voren komen. Maar op een oplossing blijven we maar wachten”, zegt Peter Wieme.

Er is niet alleen het drukke verkeer dat de doorstroming parten speelt. In de Nederkouter en de Kortrijksepoortstraat laten veel autobestuurders hun wagen ook nog eens slordig geparkeerd achter, zodat de trams soms niet voorbij kunnen. Op zaterdag komen daar nog eens de stromen voetgangers bij richting Veldstraat. Die hebben voorrang op het zebrapad aan de Schouwborgstraat en veroorzaken zo extra doorstromingsproblemen.

Talmen

Eerder vorige week had het CCOD in een open brief ook al dringend aandacht gevraagd voor

Parcours uur lang geblokkeerd



Een vijftal geparkeerde trams zorgde ervoor dat geen enkele auto naar de Kouter kon.

FOTO KARL MIST

het doorstromingsprobleem. Maar de frustraties bij de trambestuurders liepen zo hoog op dat een straffere actie volgens Wieme noodzakelijk was.

En die kwam er zaterdag omstreeks 17 uur. De trambestuurders op lijn 1 gingen plots op de rem staan en zetten hun voertuig stil. Het zwaartepunt van de actie lag aan de Schouwborgstraat, waar vijf trams achter elkaar stonden en zo het verkeer blokkeerden. Alle auto's die de Kouter op wilden, zagen hun weg versperd. Een uur lang kon er geen auto meer door. Dat zorgde voor een enorm verkeerschaos in de Nederkouter en in de richting van de Veldstraat.

Naargelang de actie voortduurde, werden de autobestuurders bozer. Enkele keren kwam het zelfs bijna tot incidenten tussen geblokkeerde chauffeurs en de

stakende trambestuurders. Maar het bleef bij scheldtirades.

Onaangekondigd

De actie kwam er onaangekondigd. Ook de dispatching van De Lijn was compleet verrast. De verantwoordelijken konden er niets anders doen dan vaststellen dat tussen 17 en 18 uur de hele lijn 1 en een stuk van lijn 40 stillagen. Een vijftiental rijstellers stond erlangs langs het parcours geparkeerd.

„We wilden duidelijk laten voelen dat dit voor ons een groot probleem is”, stelde Peter Wieme achteraf. „Als er niet snel een oplossing volgt, dan komen er nog acties.”

Vandaag neemt het CCOD contact op met burgemeester Frank Beke. Er komt zo snel mogelijk een ontmoeting om het probleem te bespreken.

Beke keurt blokkade af

GENT

Burgemeester Frank Beke is niet te spreken over de stakingsactie van de CCOD-trambestuurders. „Ik heb begrip voor hun problemen, maar ik mag toch verwachten dat ze eerst via dialoog tot een oplossing proberen te komen.” Volgens Beke hebben de trambestuurders tijdens de actie voor het eerst om een onderhoud over het doorstromingsprobleem gevraagd.

Burgemeester Beke is zich bewust van de problemen van de trambestuurders op lijn 1. „Er zijn eigenlijk drie moeilijkheden. Ten eerste de parkeerplaatsen in de Nederkouter. Ten

tweede de stroom auto's naar de inrit van de parking op de Kouter. En ten derde de voetgangersstroom, die op het zebrapad nu eenmaal voorrang heeft.”

Volgens Beke is het onzin dat er niet naar oplossingen voor die knelpunten wordt gezocht. „Het probleem van de parkeerplaatsen wordt onderzocht door de dienst Mobiliteit. Meer dan waarschijnlijk zullen er parkeerplaatsen sneuvelen. Hoeveel, kan ik nog niet zeggen. Maar dat ongetwijfeld weer ontevredenheid uitlokken bij de middenstanders”, zegt de burgemeester. Er wordt volgens hem ook bestudeerd hoe de tram, ook op dit drukke parcours, zoveel mogelijk in een eigen bedding zou kunnen rijden. (SDB)

DE GENTEN VAN 1908

Nog het schrikkelijk ongeluk aan de Dampoort te Gent Nieuwe getuigenissen

15 januari — Zoals wij reeds zegden, wordt het onderzoek door M. Moraël, adjunct-commissaris van de 7e wijk, met veel takt voortgezet. Dit onderzoek gaat gepaard met veel moeilijkheden, gezien het geheim waarmee het omringd is.

Niettemin, *Soske* van wie wij reeds spraken, heeft thans voor de ondercommissaris verzekerd dat zij met Marie Coppieeters uit de bewaarschool is weggegaan. *Soske* had slechts één kind bij zich, zodat zij aan de barreel gekomen, twintig meters voor Marie was. Zij verklaart dat de barreel open stond op dat ogenblik.

Zekere Remi heeft verklaard dat hij aan de Biestraat stond, 20 meters van het ongeluk, toen Marie Coppieeters door de openstaande barreel ging en door de trein gevat werd. Maandag voormiddag is hij met M. Moraël ter plaats geweest om de plaats te tonen waar hij stond. De afstand werd gemeten, onder een grote toeloop van volk.

Jeannette, een gebuurvrouw, die er nog ziek van is, stond ook in de nabijheid van de barreel op het ogenblik van het ongeluk. De barreel was open, zegt zij. Maria Coppieeters had een kind aan de linker- en twee kinderen aan de rechterhand en een kind ging een paar stappen voor haar toen ze door de barreel ging. De voorgaande getuigen zeggen dat Maria alleen was en dat de kinderen verscheidene meters voor haar gingen.

Integendeel, zekere Gust was aan de poort van de brouwerij een of twee minuten voor het ongeluk. Volgens hem was de barreel gesloten.

Wilt gij recht bekomen ?

In correctie, over een erfenis, over een komst met schuldeisers, ook inkomsten van te goed. Pettitie voor straffen en te goed van geld der soldaten.

Wendt U dan TOT HET

HUIS MATTHYS
GENT, 7, Bennesse, 7, GENT
RAAD KOSTELOOS

Bureel open : 9 tot 11; 2 tot 5 ure; 's Zondags 9 tot 11 ure.



722 nr 19.75
rechtstreeks de Sluizekensplaats, II, GENT 7428

Zonderling is het dat deze getuigen elkander niet hebben gezien op die plaats.

Het onderzoek wordt voortgezet.

De automobielen te Gent

18 april — Men stelt zeer dikwijls de vraag: hoeveel automobielen zouden er te Gent zijn? Ziehier het antwoord.

Volgens de officiële opgave hebben in 1906 95 voertuigen en 78 motorrijwielen de stedelijke taks betaald; in 1907 waren deze getallen: 119 rijtuigen en 84 motorrijwielen.

Verzoekschrift aan het stadsbestuur

21 juli — Tegenwoordig is een verzoekschrift in omloop op de wijk Akkerweg om te protesteren bij het stadsbestuur tegen het lossen van al de vuiligheid der stad in de Akkerwegmeersen.

De klacht van die bewoners is gegrond. Al de vuilnisboten van Gent worden inderdaad gelost op de gronden aan de Overzet, achter de blekerij van M. Van de Winkel, aan de Zwemschool, in de nabijheid van de *Gantoise*, om de Neermeersen op te vullen.

Drie nijverheidsgestichten, met 400 werklieden, zijn door die gistende vuilnis gans omhuld in walgelijke dampen, die niet alleen aan de omliggende eigenaars stoffelijke schade berokkenen en de honderden wandelaars dit reeds te veel verwaarloosd kwartier doen schuwen, doch tevens een dreigend gevaar zijn voor de openbare gezondheid van talloze werkersgezinnen van die wijk.

Wij twijfelen derhalve niet of dit verzoekschrift zal gunstig onthaald worden

en die verpesting zal onmiddellijk ophouden.

Nijverheids crisis

15 juni — De Anti-Socialistische Vlasen Katoenbewerkers hebben zondag in stoet de straten der stad doortrokken met opschriften, vragende dat: als toch de werktijd moet verminderd worden, men de werkdag een uur zou verkorten — 's morgens om 7 uur beginnen in plaats van om 6 uur — en de zaterdagmiddag zou uitscheiden.

Zij vragen ook dat de patroons de helft van het geleden verlies aan weekloon zouden vergoeden. Na de stoet werd een meeting gehouden op welke die punten besproken zijn.

De statie Gent-Sint-Pieters

25 februari — De 6 maart a.s. zal er overgegaan worden tot de aanbesteding der voorlopige statie Gent-Sint-Pieters, die in steen dient opgetrokken te worden. Vanaf de indicinstelling der nieuwe gebouwen zal men de barak afbreken, die zich nu ter Parkplaats bevindt. Men zal dan de voorlopige sporen leggen, op dewelke de treinen moeten lopen, terwijl men de ontzaglijke dam maakt voor de vier sporen, die moeten lopen over de viaducts, te werpen over de Kortrijksesteenweg en de Krijgslaan (die op het park moet uitgeven ter huidige plaats van het koffiehuis *La Belvédère*).

Twee van deze sporen, deze langs de tegenovergestelde kant der stad, zullen uitsluitelijk dienen voor de lijn Oosten-De-Brussel-Zuid.

Belangrijk werk

11 februari — De soldaten der genie, liggende te Antwerpen, zijn te Gent aangekomen om bij middel van dynamiet de grondvesten te doen springen van het oud Spanjaardskasteel, zich bevindende onder de waterwerken, die men thans verricht aan de Dampoort. Zaterdag zijn zij met dit werk begonnen.

Dit geschiedt als volgt. Bij middel van de buizen worden met boren gaten in de grondvesten geboord. Langs buizen die luchtleidig gehouden worden — waardoor men aldus het water weghoudt — wordt dan de mijn geladen en ook de lont aanstoken. De stukken worden vervolgens door baggerboten opgehaald. Vroeger moest men het water afdijken. Men ziet welk groot werk hier gespaard wordt.

Sinte-Coleta

10 april — 't Is zending op Sinte-Coleta. 't Schijnt dat pater Isidorus en pater Jozef der augustijnen zoveel bijval genieten. Van de eerste dag was de kerk omtrent vol. Gisteren was 't nog wat anders. Als het zo voortgaat, gaat de kerk heel zeker te klein zijn.

Proficiat! voor 't volk der Heuvelpoort. Dubbel proficiat! want volgens wij vernemen was er bijna zoveel mannavolk als vrouwvolk. Wel, het verwondert ons niet: wij hebben het nog gehoord dat er daar zoveel brave mensen wonen.

Volk van Sint-Coleta, proficiat en volharding!

Een paard op hol

18 april — Een paard op hol verwekte grote oploop in de Veldstraat. Iedereen maakte zich uit te voeten. Een bejaarde mens, hijgend naar zijn adem, kon niet snel genoeg lopen en het schol geen twee centimeters of het onstuimig paard liep hem omver.

Lieden die bevangen aan de adem zijn, schier verlamd in hun bewegingen, krachteloos en gauw tendent, helpen zich met THEOBROMA te nemen. In alle apotheken.

SPORT

De toer van Vlaanderen

ARSENAAL, 6 juni — Het is dus zondag en maandag 8 juni dat deze belangrijke wielervedstrijd voor de eerste maal zal gereden worden. Ziehier de volledige doortocht van de koers welke zal aanvangen aan het Arsenaal van Gentbrugge:

1e dag: Gent-Aalst (24 km), Aalst-Oudenaarde (32 km); 2e vaste controle, Oudenaarde-Kortrijk (29½ km); 2e vaste controle, Kortrijk-Ieper (28 km), Ieper-Veurne (30 km); 3e vaste controle, Veurne-Oostende (29 km), Oostende-Blankenberg (18 km); eindcontrole van de 1e dag.

200.000.000

papierenzakken in alle slach worden jaarlijks geleverd door het Huis

Adolf VAN DEN BREEN

17-19, Slachthuiskeulestraat, GENT

Welke een grote macht van volbranst best. Dat alwie het aubelangt de prijzen vraagt, bij zal vooreker winst doen, want het is het voordelrste huis van geheel het land voor deze artikel en het werk wordt er het best verzorgd. — Ingeeliks voordelrge fabriek van papier in alle slach. 7457

Stationstoren is ten dode opgeschreven

Afbreken en heropbouwen lijkt enige oplossing

GENT • Anneleen De Vos

De horlogetoren van het Sint-Pietersstation zakt scheef door zijn eigen gewicht. De barsten en scheuren in het bakstenen bouwsel zijn niet meer te herstellen en vormen op termijn een reëel gevaar. Toren en station zijn sinds 1995 beschermd. Als de toren moet worden afgebroken — wat volgens de verantwoordelijke ingenieur onvermijdelijk is —, moet hij wel in zijn oorspronkelijke staat worden heropgebouwd.

In augustus 1997 startte de renovatie van het station, eerst de daken, dan de buitenkant en anderhalf jaar geleden ook de binnenkant. Alle gevels, zo'n 6.000 vierkante meter, zijn intussen gereinigd en gerestaureerd. Na de gevels was de 30 meter hoge horlogetoren aan de beurt. Vorige maand werd die in de steigers gezet. Maar daar zal hij nog een tijdje blijven.

„Bij de restauratie van de toren werden we geconfronteerd met een stabiliteitsprobleem,” vertelt ingenieur Tonny Vande Wege van de Gentse NMBS- eenheid Patrimonium die de gevelrestauratie coördineert. „Het blok waarin het uurwerk zit, helt over in de richting van het Flandriagebouw. Nu al helt de toren 30 centimeter over.”

Metingen van 1995 en 1998 bevestigden dat de toren elk jaar een paar centimeter verder scheef

zakt. Rond de toren zitten ook al sinds tientallen jaren inox spanbanden. Vande Wege vermoedt dat die in de jaren veertig zijn aangebracht. Het probleem is dus niet nieuw.

In de bakstenen toren zitten meterslange scheuren, tot een centimeter breed. Die worden veroorzaakt door het gewicht van het loodzware horlogeblok. De scheuren zitten langs de regenkant van de toren. „De regen heeft de bakstenen brozer gemaakt, en de vorst heeft ze doen scheuren. Want die oude bakstenen zijn niet vorstbestendig. Ook de trillingen van de treinen doen de toren geen goed,” verklaart Vande Wege.

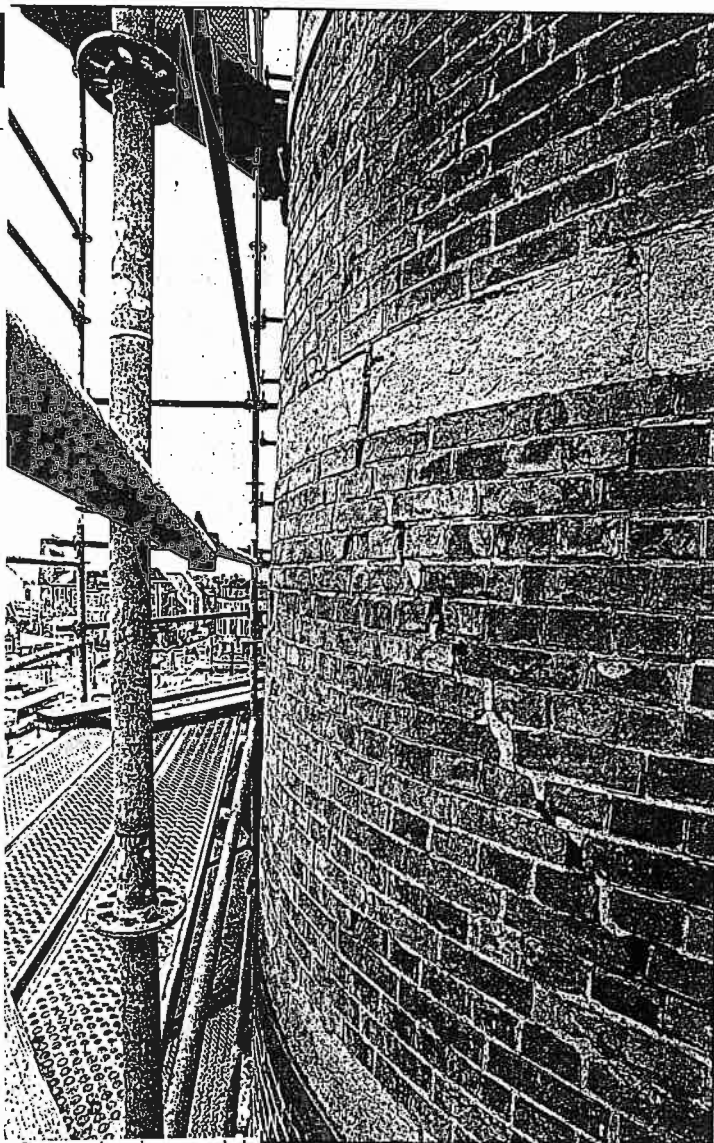
Monument

Renovatie is volgens de ingenieurs en architecten van de NMBS geen oplossing. Het probleem is al te ver gevorderd. Want

ook de top van de toren vertoont barsten, waarlangs het water al jaren binnensijpelt. De toren moet volgens hen afgebroken worden. Maar in het geval van een beschermd monument is dat gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Het station is een ontwerp van ingenieur-architect Louis Cloquet en werd gebouwd tussen 1909 en 1912. Op 10 november 1995 werd het gebouw erkend als beschermd monument. Bij de dienst Monumenten van de Vlaamse Gemeenschap benadrukt men dat de klemtoon van Monumentenzorg ligt op behoud. Als de toren afgebroken wordt, moet die heropgebouwd worden.

Paul Matthys, van het bestuur Monumenten en Landschappen: „De algemene regel is dat die toren bij dat gebouw hoort en daar moet blijven. Als uit onderzoek blijkt dat de toren gevaar oplevert, kan die afgebroken worden, maar dan moet die heropgebouwd worden. Een beschermd monument moet zo authentiek mogelijk bewaard worden.”



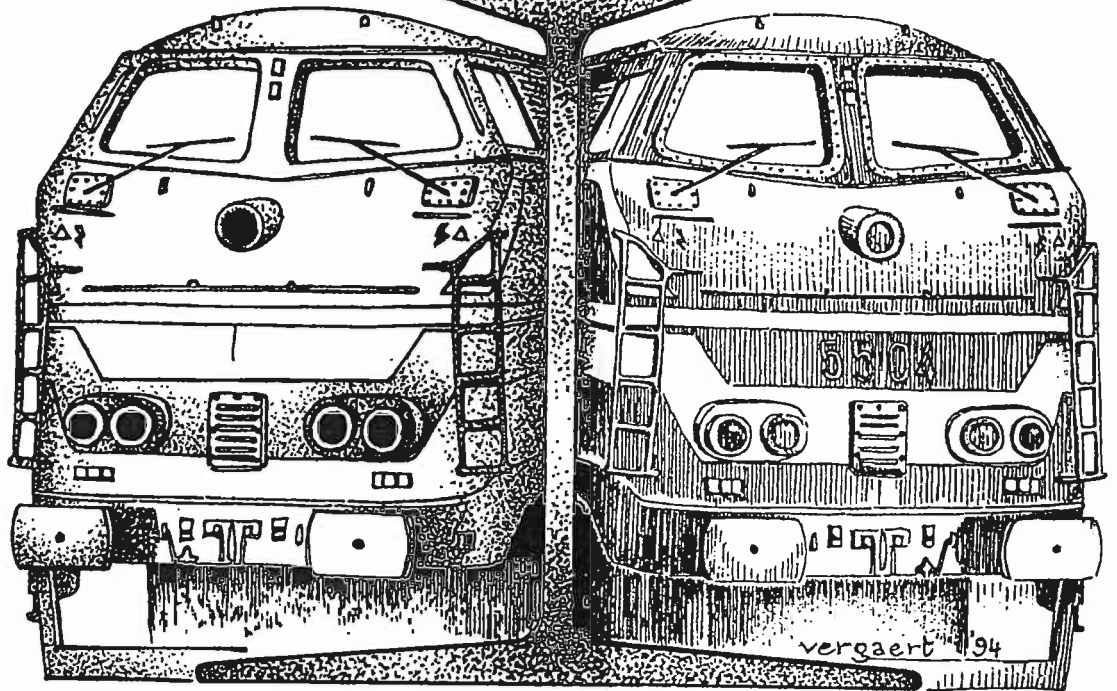
De toren heropbouwen zal de kost van de gevelrenovatie, nu al 35 miljoen, de hoogte doen ingaan. De heropbouw is voor een aannemer ook niet evident. De toren staat immers niet loodrecht naar boven, maar is conisch gebouwd, zoals de oude fabrieksschoorstenen. De dienst patrimonium van de NMBS in Gent gaat nu in overleg met Monumentenzorg een oplossing bedenken. Voorlopig blijft de toren in de steigers, zodat hij zeker geen gevaar oplevert voor de reizigers.

treinmodelbouw

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

Openingsuren Eindejaar

Heures d'ouverture de fin d'année

zondag 12 en 19 december: van 10 tot 13 uur
dimanche 12 et 19 décembre: de 10 à 13 heures

op 24 en 31 december: 10 - 12 uur en 14 - 17.30 uur
les 24 et 31 décembre: 10 - 12 heures et 14 - 17.30 heures

Eindejaarspromotie: -10% op het landschap in voorraad
Promotion fin d'année: -10% sur le stock de la gamme paysage

Mij wensen U prettige eindejaarsfeesten
Nous vous souhaitons de bonnes fêtes de fin d'année

GO - RAIL

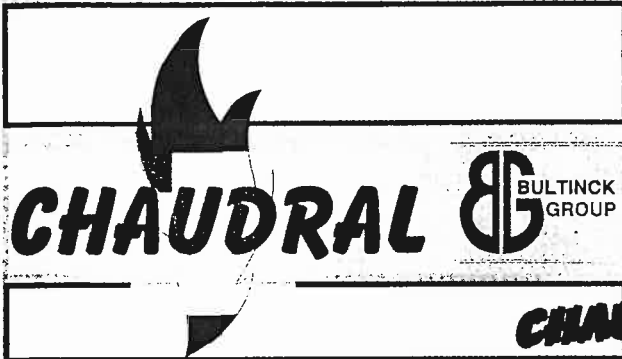
JOCADIS

BRUSSELESTRAAT 53
B 7850 EDINGEN
TEL. 02/395 71 05
FAX 02/395 61 41



AKU - Albedo - AMW - Architecture de France - Arnold - Athearne - Atlas - ATM - Auhagen - Bachman - Bec-Kit - Bemo - Berka - Boeken - Brawa - Brekina - Bush - Cambel - Concor - Corgi - DJH - D+R - DS - Durango - Efsi - Electrotren - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Fleche d'Or - Fulgurex - Gaugemaster - Geco Model - Gulli Blue - Gunther - Gutzold - Hag - Haman - Hartel - Haxo - Heki - Helian - Herpa - Herkat - Hobby Train - Holland Scale - Humbrol - Ibertren - Igra - IHC - IMU - Jalophi - Jewel - **JOCADIS** - Jordan - Jouef - Kadée - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Laggies - Laho - Lemaco - Lenz - Letraset - LGB - Liberon - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Mader - Mantua - Marklin - M+D - Merkur - Miber - Microtrain - Mini Car - MKD - Bruno Moret - Mossmer - MTS - MZZ - Noch - Northwest Short Line - Obsidienne - Outillage - Parkside Dundas - Peco - Permot - Perl Model - Piko - Plasticard - Pola - Port Escap - Postkaarten - Praliné - Preiser - Primex - Profilé en PVC - Précision Scale - Q Car - Patio - Rea - Reliure Revue - Relco - Revue - RH - Ribu - Rietze - Rivarossi - Roco - Roco Minitank - Romford - Roskoph - Ruco - Rybu - Sachsen Modell - Sander - Schneider - Sedan - SES - Seuth - Silhouette - Slater's - Sommerfeld - Spieth - Sporte - STL Models - Symoba - Tenshodo - THS Spoorwegmodelbouw - Tijdschriften - Tillig - Titan - Tomar - Tower - Trans - Trix - Trident - Vacek Vau-Pe - Vedeka - Verbeck - Video - Viessman - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Willand - Wilken - Williams - Woodland Scenics - Woytznick ...

CENTRALE VERWARMING-ELEKTRICITEIT-SANITAIR



DOOR ONS GEPLAATST

- ★ nieuwbouw
- ★ bestaande woningen
- ★ omschakelen ketels
- ★ eigen studiedienst
- ★ hersteldienst 24u op 24u
- ★ onderhoudswerken

**CHAUDRAL LAAT U KOECIT
IN DE KOOL STAAN**

(09) 265 87 87

Fax: (09) 265 87 86

**Stapelplein 70 Bus 002
9000 GENT (Binnenring)**

DOE-NET-ZELF

- ★ gereedschap in bruikleen
- ★ uitvoeringsplan
- ★ buizenstudie
- ★ raadgevingen
- ★ in gang stellen



Wij staan in de Gouden Gids®

MEUBELATELIER RC

Kleine Moerstraat 6
9940 EVERGEM-BELZELE

Tel/Fax : 09/258.15.24

AMSAC

