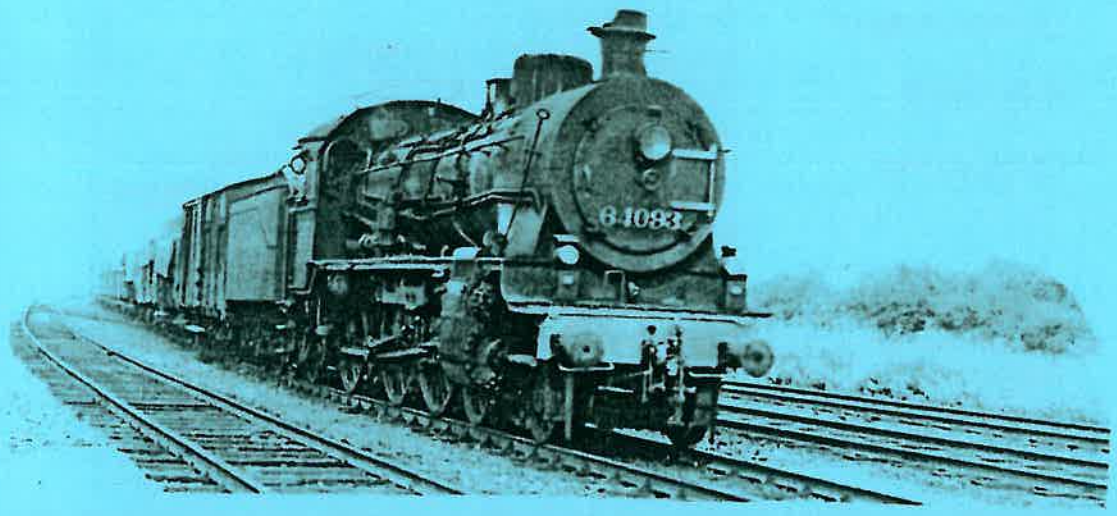
Gerlier Rik

AMSAC CLUBBLAD

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



AMSAC nr. 59

Editie : 11 december 2000

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke Uitgever : Hans Cocquyt - Vierhekkensstraat 5A - 9031 Drongen
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'hoolaege** 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 1.100 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 secretariaat:
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!

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL 1
1 CLUBNIEUWS 2
1.1 Mededeling van de voorzitter. 2
1.2 Mededeling van de redactie. 3
2 CLUBNIEUWS 4
2.1 AMSAC LIDMAATSCHAP INFO 4
2.2 WIJZIGING DATA CLUBVERGADERINGEN 4
2.3 AMSAC CLUBAANBOD 5
2.4 AMSAC BESTUUR NIEUWS 5
2.5 STATUTAIRE VERGADERING 5
2.6 NIEUWJAARSRECEPTIE 6
2.7 DIA- EN FILMAVONDEN 6
2.8 RUILBEURS 6
2.9 TREIN MALDEGEM-EEKLO 6
2.10 VERSLAGEN CLUBVERGADERINGEN. 7
2.11 AMSAC CLUBBAAN. 9
3 TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN. 11
4 NIEUW OP DE MARKT 13
5 DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN 19
5.1 Stoomlocomotief type 64 19
5.2 Uitvoering van de stoomlocomotief type 64 23
5.3 Nummering van de stoomlocomotief type 64 27
5.4 Schildering van de stoomlocomotief type 64 27
5.5 Miniatuurmodellen in HO 27
6 OVERZICHT BELGISCHE MINIATUURMODELLEN 30
7 DOOR ONS GELEZEN 37

1 CLUBNIEUWS

1.1 Mededeling van de voorzitter.

Beste clubleden,

De dagen worden korter en korter. Teven loopt het jaar 2000 op zijn laatste benen. Onze vereniging kan terugkijken om een heel succesrijk jaar in haar geschiedenis.
Redenen genoeg om fier te zijn op tal van realisaties, die mogelijk werden door de inzet van de leden.

Hierbij wil ik iedereen danken voor het werk en de vele ideëen, die dit alles mogelijk hebben gemaakt.

Bij AMSAC, wordt gestaag verder gewerkt.
Door al dit werken en zwoegen, zouden we vergeten dat de centrale verwarming in beide rijtuigen operationeel is. We zijn klaar om de winter door te brengen op een aangename manier en ons te beschermen tegen alle vrieskou. Geen enkele reden meer om één van onze vergaderingen te missen.

Op de baan werd de elektronische besturing getest en nu wordt ze "en masse" aangemaakt.

Onze vriend Luc Den Haese heeft dit weer eens flink voor elkaar "gebokst".

Wat betreft de K1, zal eerst de keuken verder worden afgewerkt. Onze kantine kan er enkel maar goed bij varen!

In de bagageruimte werd een knutseltafel ter beschikking gesteld.

Voor de nabije toekomst wordt een uitbreiding voorzien van ons tramnet. Het zal onder het stationsgebouw door, lopen naar het andere stadsgedeelte en de sporen zullen op meterspoor worden gebracht. Niet enkel bij "De Lijn" wordt er gewerkt aan uitbreiding.
Ik hoop dat er een paar leden initiatief nemen en beginnen aan heel mooie huizen, die het landschap van het stadsgedeelte kunnen sieren. Een goede bezigheid voor de knusse winteravonden.

Het lidgeld voor het jaar 2001 wordt naar 1.100 BEF gebracht, na rondvraag bij de aanwezige leden en na goedkeuring. Deze 100 BEF is om de meerprijs van de stookolie te helpen bekostigen.

Langs deze weg wens ik iedereen een prettig eindejaar en het goed begin voor 2001.

Graag tot binnenkort & vriendelijke groeten.

Patrick Bontinck

1.2 Mededeling van de redactie.

Beste leden,

We staan op de vooravond van het nieuwe millennium. Als we terugkijken, wat het jaar 2000 voor onze vereniging heeft gebracht, kunnen we op zijn minst heel tevreden zijn.

Bij deze wensen we alle leden te bedanken, voor hun medewerking aan de realisatie van ons clubblad, door ons informatie te verstrekken of artikels te schrijven. Zonder hun zou onze taak onmogelijk zijn.

Leden die het volgende jaar hun steentje willen bijdragen, kunnen altijd met ons contact opnemen.
Dit geldt eveneens voor lezers die bemerkingen hebben over de inhoud van ons clubblad.
We doen onze uiterste best om aan alle behoeften en noden van de leden te voldoen. Dat het clubblad niet altijd perfect is voor iedere lezer, is begrijpelijk en wij hopen op jullie begrip.

Zoals beloofd in de vorige editie, vinden jullie hierbij eveneens een korte beschrijving van de evolutie van onze clubbaan, samen met enkele foto's.

Van Audenaerde Marc, heeft moeite noch tijd gespaard (zoals vorig jaar), om een zo compleet mogelijk overzicht te geven van het Belgisch materiaal dat tot op heden werd gemaakt door de verschillende fabrikanten van miniatuurtreinen. Deze traditie zullen we de volgende jaren zeker en vast verder zetten, daar dit een zeer interessant middel is om onze collectie te kunnen inventariseren of te vervolledigen.

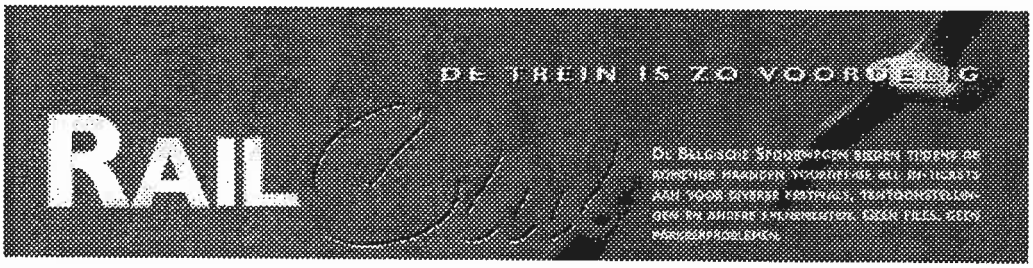
Als er leden zijn, die nog zaken zouden vinden, die niet in de lijst voorkomen, verzoeken wij hen, om dit aan Marc of de redactie te laten weten.

Van onze zijde, eveneens prettige eindejaarsfeesten met veel miniatuurtreinen op het menu en altijd de allerbeste wensen voor de start van het volgende millennium.

Graag tot volgend jaar, voor een nieuwe reeks edities van ons clubblad of tot op één der vergaderingen.

Beste groeten,

Hans & Gino



2 CLUBNIEUWS

2.1 AMSAC LIDMAATSCHAP INFO

Bijzondere nota.

Naar aanleiding van de vraag of het lidgeld status-quo bleef op maandag 13/11/2000, is besloten om het lidgeld aan te passen van 19 BEF naar 21 BEF per week of op jaarbasis naar 1.100 BEF.

Er waren die avond veel aanwezigen en er werd gevraagd naar bezwaren. Het bestuur is van mening, dat de brandstof, waarmee de rijtuigen worden verwarmd, in kostprijs zo sterk is gestegen, dat deze aanpassing met 100 BEF onvermijdelijk is. Daar er geen bezwaren waren is de verhoging met 100 BEF aangenomen.

Het lidgeld van 1.100 BEF kan vanaf heden betaald worden aan de penningmeester of door middel van een storting op rekening 149-0544102-04. Stortingsformulieren zijn te bekomen bij de penningmeester.

2.2 WIJZIGING DATA CLUBVERGADERINGEN

Met de eindejaarsfeesten in het verschiet, werd er beslist om enkele clubvergaderingen te verschuiven :

Dinsdag 26/12/2000 clubvergadering i.p.v. maandag 25/12/2000

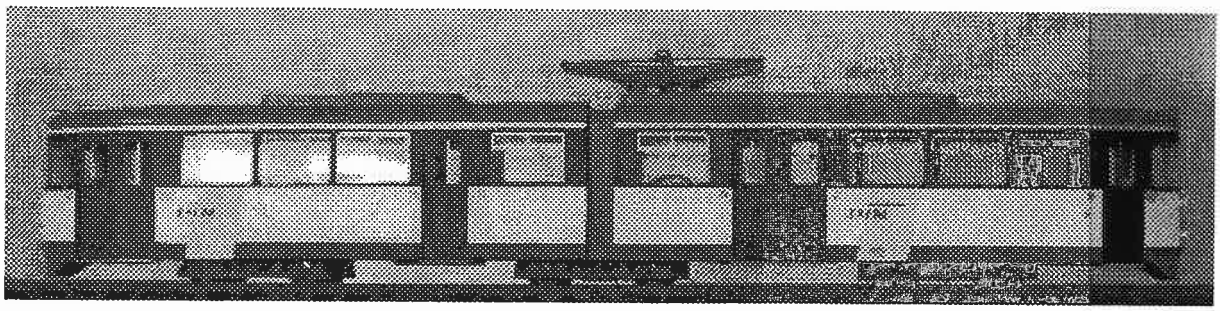
Dinsdag 02/01/2001 clubvergadering i.p.v. maandag 01/01/2001

Indien wij de clubvergaderingen op maandag zouden behouden voor deze periode, zou de vereniging gedurende een 3-tal weken niet open zijn.

De andere werkvergaderingen blijven doorgaan op de daarvoor voorziene dagen.

2.3 AMSAC CLUBAANBOD

Via onze vereniging hebben wij de mogelijkheid, om de Bochum-tram van "De Lijn" door Lima op de markt gebracht, gezamenlijk aan te kopen voor de prijs van 2.500 BEF / stuk.



Leden die geïnteresseerd zijn dienen contact op te nemen met Daniël Delathauwer of Marc De Vuyst.

Zij kunnen zich inschrijven en betalen voor 01/01/2001.

Het gaat hier om een heel interessante aanbieding!

2.4 AMSAC BESTUUR NIEUWS

Het bestuur heeft een schrijven ontvangen van De Meester Gustaaf, die zijn ontslag indient als commissaris, met ingang van 01/01/2001.

Bij deze wensen wij hem te bedanken voor zijn inzet voor onze vereniging. Gelukkig blijft Gustaaf lid van onze vereniging; want zijn werkgeest is een voorbeeld voor ons allen. In het verleden hebben wij steeds kunnen rekenen op zijn kennis en ideëen.

2.5 STATUTAIRE VERGADERING

De jaarlijkse Statutaire Vergadering zal doorgaan op 08 januari 2001 om 20 h 00 in onze lokalen. Op de agenda zal o.a. de herverkiezing van het bestuur staan.

Leden die zich geroepen voelen voor een functie in het bestuur, dienen dit vooraf schriftelijk over te maken.

2.6 NIEUWJAARSRECEPTIE

De nieuwjaarsreceptie van onze vereniging gaat door op vrijdag 26 januari 2001 van 16 h 00 tot 20 h 00 in de rijtuigen van AMSAC.
Vrienden en kennissen zijn eveneens van harte welkom! Zij kunnen bij deze gelegenheid kennis maken met onze vereniging.

2.7 DIA- EN FILMAVONDEN

Maandelijks zal er dia- en/of filmavond worden georganiseerd door Rik Gorleer.
In de mate van het mogelijke zullen wij de leden vooraf verwittigen van de juiste datum en de inhoud.

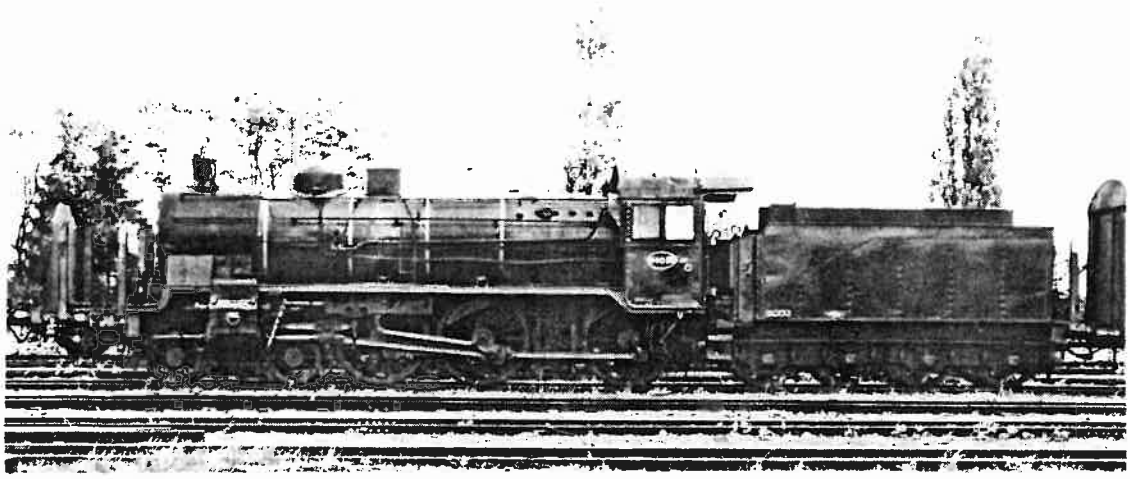
2.8 RUILBEURS

De laatste zondag van maart, namelijk 25/03/2001, zal er terug een ruilbeurs worden ingericht.

Voor inlichtingen of vragen kan u contact opnemen met Daniël Delathauwer op het nummer 09/228.85.21.

2.9 TREIN MALDEGEM-EEKLO

Op dinsdag 1 mei 2001 zal onze vereniging terug deelnemen aan "Trein Maldegem-Eeklo" in het station van Eeklo



2.10 VERSLAGEN CLUBVERGADERINGEN.

VERSLAG VERGADERING VAN 13/10/2000

Betreffende de opvolging van de werkzaamheden aan de rijtuigen K 1Ad en K 3B.

Aanwezig : Ondervoorzitter, Dealthauwer daniël
Penningmeester, De Vuyst Marc
Commissaris, De Meester Gustaaf
Den Haese Luc
Uytterhaegen Gustaaf
Schaele Henri

Verontschuldigd : Voorzitter, Bontinck Patrick
Ere-Voorzitter, D'Hoolaege André

Bespreking van de volgende punten : 1 – 2 – 3 – 4

1. De kas "dagelijkse werking" bedraagt op de dag van de vergadering 20.900 BEF.

2. Het ledenbestand telt 54 betalende leden.

3. De aankoop van componenten voor de besturing van de clubbaan zal gebeuren door Den Haese Luc. De raming is geschat op 20.000 BEF. En dit alleen voor het blokstelsel op de benedenbaan zonder wisselsturing of seininrichting.

4. De componenten zullen op de printplaten worden gesoldeerd door geïnteresseerde medewerkers.

VERSLAG VERGADERING VAN 10/11/2000.

Betreffende de opvolging van de werkzaamheden aan de rijtuigen K 1 Ad en K 3 B.

Aanwezig : Ere-Voorzitter, D'Hoolaege André
Ondervoorzitter, Delathauwer Daniël
Penningmeester, De Vuyst Marc
Commissaris, De Meester Gustaaf
Uytterhaegen Gustaaf
Serlet Yves

Verontschuldigd : Voorzitter, Bontinck Patrick

Bespreking van de volgende punten : 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10

1. De kas "dagelijkse werking" bedraagt op de dag van de vergadering 31.249 BEF.

2. De ruilbeurs van 29/10/2000 is algemeen positief bevonden. De tafelverhuur was een succes (7.000 BEF). De inkomtickets van 50 BEF + gratis consumptie leverde ons een kleine 10.000 BEF op en de kantine afzonderlijk ,nog eens een kleine 3.600 BEF. Verder is besproken om tafels te plaatsen buiten de kantine onder de luifel met of zonder bediening. Verder moeten er meer aanwijzingsborden gemaakt worden met opschrift "RUILBEURS" en een afbeelding van een locomotief of iets in die trend. Er is een vraag gesteld of er geen vlaggen of een spandoek van de NMBS kunnen worden geplaatst aan de Hogeweg om toevallige voorbijgangers te kunnen aantrekken.

3. De publiciteit naar derden toe van AMSAC, dient aan het bestuur te worden medegedeeld. Het bestuur zal op zijn beurt de heer Vindevogel (NMBS) verwittigen.

4. Over het décor van de clubbaan zal gepraat worden, zoals beloofd in de vorige vergadering. Dit zowel op creatief als esthetisch vlak. Er is geopperd door De Meester Gustaaf om sporen bij te leggen zover we kunnen en er werd eveneens nagedacht om de trambaan aan te passen en uit te breiden.

5. Er is vooruit gekeken met het oog op de 1 mei feesten te Eeklo van 2001. Er zullen contacten worden gelegd voor de eventuele uitbating en animatie in het station, zowel met de NMBS als met het bestuur van het Stoomcentrum Maldegem.

6. Dia- en filmavonden goed vermelden in het clubblad (bv. om de maand) om meer leden te trekken.

7. De verwarming is operationeel in beide rijtuigen. Er zullen nog enkele aanpassingen gebeuren voor het winterweer zijn intrede doet.

8. De elektrische leiding voor toevoer van de transfo's om te rijden (zowel voor gelijk- als voor wisselstroom). De eindafwerking zal gebeuren met het oog op de keuring. Daarvoor moet er nog een aarding worden geplaatst in de aansluitkast.

9. Nieuwe kandidaat leden, dienen eind oktober slechts te betalen voor het volgende jaar, met dien verstande dat zij dan geen clubrijtuig ontvangen. Tevens dienen er dan nieuwe lidkaarten voor handen te zijn.

10. In verband met 45 jaar AMSAC wordt er gevraagd om ideëen voor te leggen en zal er verder navraag gedaan worden of de NMBS feestelijkheden plannen naar aanleiding van 75 jaar NMBS.

2.11 AMSAC CLUBBAAN.

De laatste jaren heeft onze vereniging veel wijzigingen ondergaan en werden er verschillende grootse projecten opgezet. Als we terugkijken op deze periode, kunnen we niet anders dan heel fier zijn op de geleverde prestaties. Zo is ook onze nieuwe clubbaan een grootse realisatie die meer en meer vorm aanneemt.

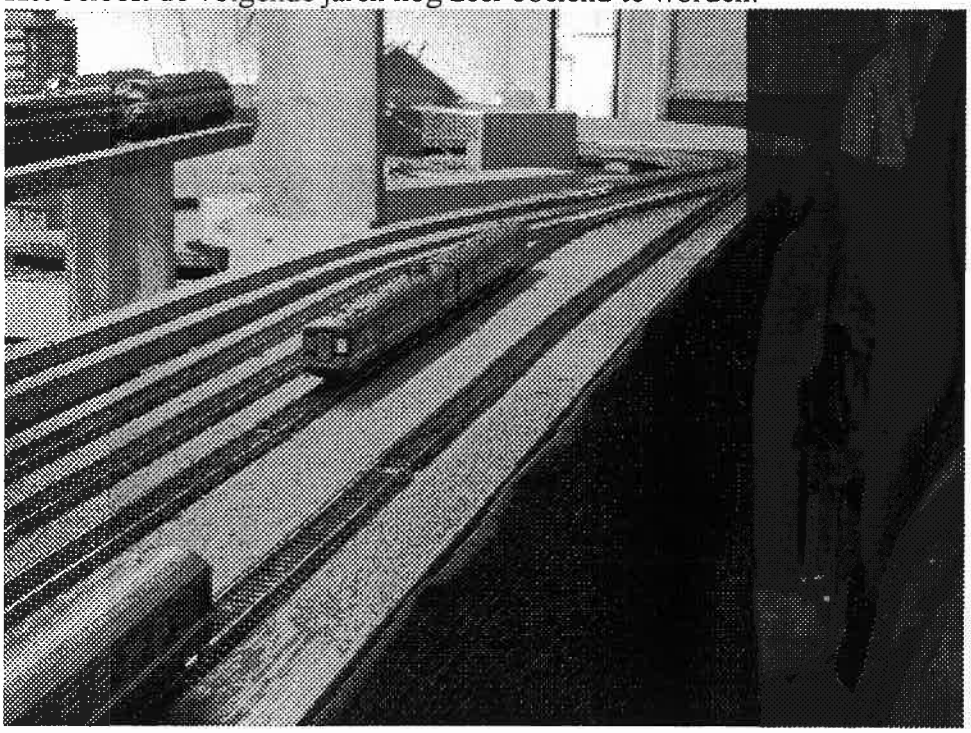
Wat is er de laatste maanden allemaal gebeurd, zullen sommigen zich afvragen.

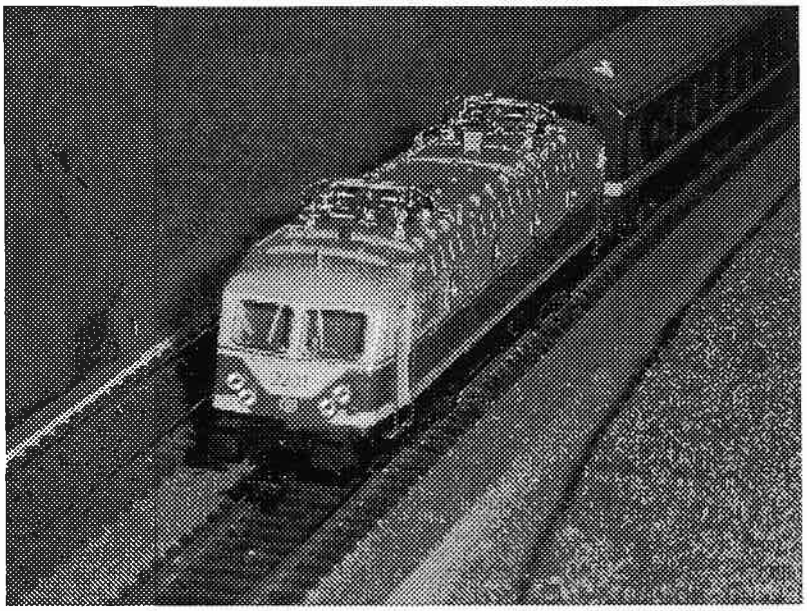
Na de opbouw van de grondstructuur en het vastleggen van het railtracé, werd er met man en macht gewerkt aan het leggen van al die sporen. Voor velen was het een opluchting dat we terug een baan hadden. Er kan terug gebold worden. Een mooie treinsamenstelling van een lok en 10 reizigersrijtuigen of 30 goederenwagons, vindt perfect zijn weg op onze baan. Door de opstelsporen kunnen er gemakkelijk treinen worden samengesteld of verwijderd.

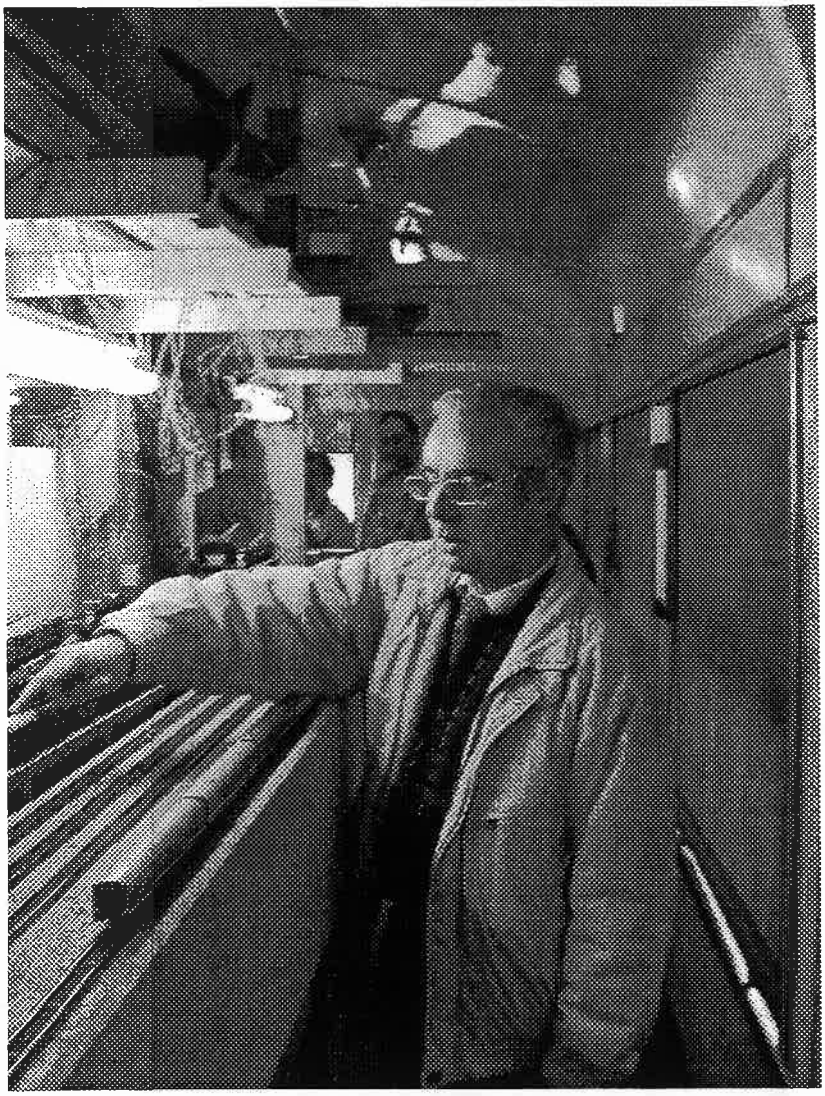
Enkele ingenieuze knobbels onder ons, zijn ondertussen reeds volop bezig met het ontwerp en de realisatie van de sturing van onze clubbaan. Hun kennis wordt minutieus toegepast op onze baan om een zo realistisch mogelijk treinverkeer mogelijk te maken. Week na week, om niet te zeggen, dag na dag, zijn zij bezig met het samenstellen van de verschillende printplaten van het bloksysteem, om binnen afzienbare tijd de montage en inwerkingstelling ervan te kunnen doen.

Naast dit, zijn er eveneens leden bezig met de creatie en realisatie van het landschap. Dit zal in eerste instantie en "ruwe" vorm aannemen, om mettertijd in alle fijnheid te worden afgewerkt.

Het belooft de volgende jaren nog zeer boeiend te worden!







3 TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN.

15-17 december 2000 Kerstmarkt Collector's Bank – Galliardstraat 2, 2610 Antwerpen (Wilrijk) telkens van 10 tot 18 uur.

16 december 2000 Modelbouwbeurs EURETCO-EXPO-CENTER Houten (NL), Meidoornkade, telkens van 10 tot 15 u. Entreeprijzen : 8 gulden per persoon, senioren op vertoon van 65+ pas 5 gulden p.p. – jeugdigen tot 12 jaar gratis.

16-17 december 2000 Veilingen VERCAUTEREN in het veilinghuis Bernaerts, Verlatstraat 18 te 2000 Antwerpen. Voor info Boonwijkstraat 16 te 9200 Dendermonde. Tel. : 052/20.33.03 – Fax : 052/21.67.61.

17 december 2000 Ruilbeurs in het Fort van Merksem van 9 tot 12.00. Info :03/645.51.40.

18 december 2000 Expo/Beurs in het Speelgoedmuseum te Mechelen.

20-24 december 2000 Kerstmarkt Collector's Bank – Galliardstraat 2, 2610 Antwerpen (Wilrijk) telkens van 10 tot 18 uur.

28 januari 2001 28 ste Modeltreinbeurs door de Leuvense Modeltreinclub in de zaal "DE ROOSENBERG" Zoet Water – Oud-Heverlee, van 9 tot 13.00.

1 – 6 februari 2001 Nürnberger Spielwarenmesse.

25 maart 2001 **Ruilbeurs AMSAC.**

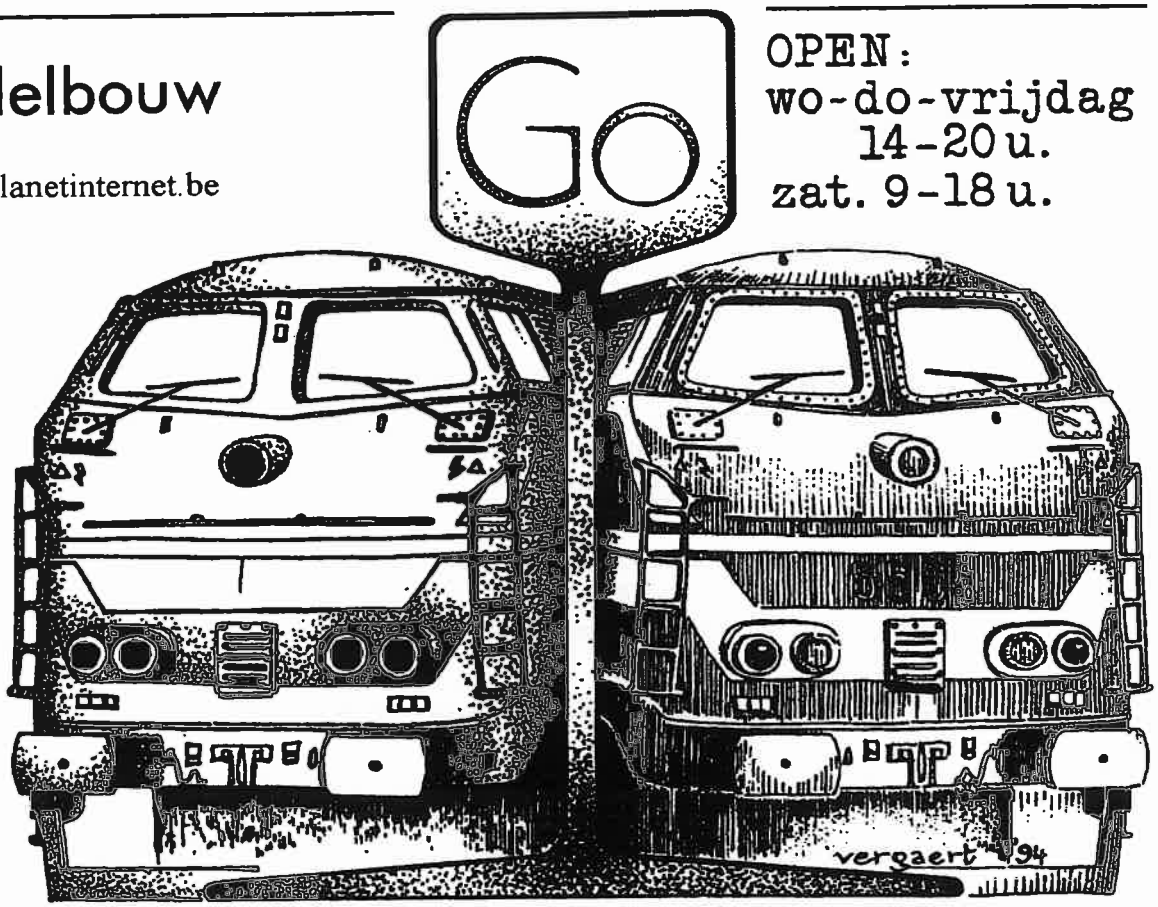
14 januari 2001 Hobby-Rail Vilvoorde, N. De Brouwerstraat, Ruilbeurs van 9 tot 13.00.
11 maart 2001 id.
13 mei 2001 id.
19 september 2001 id.
25 november 2001 id.

24-25 februari 2001 Winterveiling bij de Collector's Bank.
06 mei 2001 Lenteveiling id.
02 september 2001 Zomerveiling id.
10-11 november 2001 Herfstveiling id.
In het auditorium van Hotel Ter Elst bij de Prins Boudewijnlaan te Edegem (Antwerpen).

20 januari 2001 De grootste modelspoorbeurs van Europa, waar men meestal ook vindt men men zoekt!! In het EURETCO-EXPO-CENTER te Houten (NL). .
24 maart 2001, 26 mei 2001, 04 augustus 2001, 22 september 2001, 03 november 2001, 08 december 2001 : Zelfde voorwaarden als hierboven.

treinmodelbouw

e-mail: go-rail@planetinternet.be



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

EINDEJAAR = GESCHENKENPERIODE

Van 15 tot 31 december 2000 ontvangt U per aankoopschijf van 2.500,-fr. een waardebon van 250,-fr. Elke waardebon is genummerd en neemt deel aan een gratis loting. De hoofdprijs is een **locomotief** (wissel – of gelijkstroom naar keuze van de winnaar). Er zijn nog diverse andere waardevolle prijzen zoals rijtuigen, goederenwagens en toebehoren. . Tussen 24 en 31 januari 2001 kunnen deze bons gebruikt worden voor aankoop van goederen naar keuze uit onze uitgebreide voorraad. De lijst der winnende loten zal eveneens uithangen vanaf 24 januari 2001.

Voorwaarden niet geldig op voorintekenprijzen en andere promotionele acties.

AANDACHT: wij zijn ook open op zondag 24 en 31 december van 10 tot 13 uur. Op 3 en 4 januari zijn wij gesloten wegens inventaris.

PRETTIGE EINDEJAARSFEESTEN

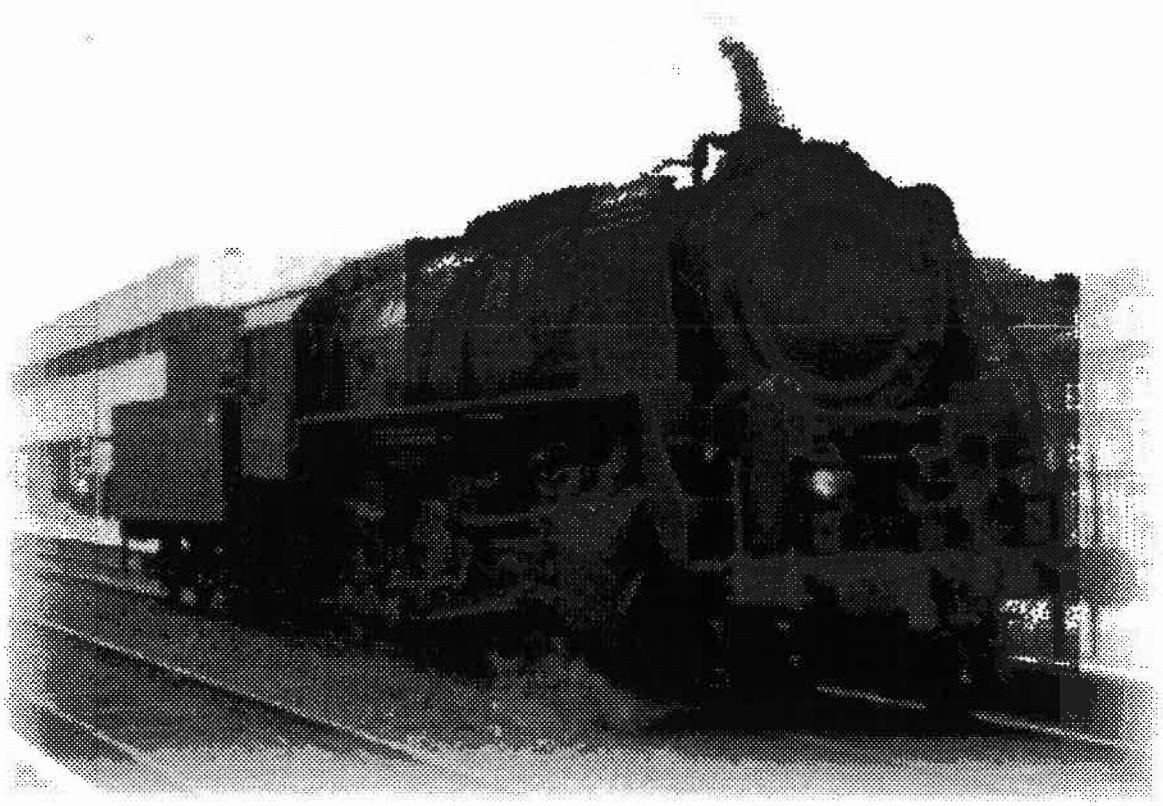
GO-RAIL

4 NIEUW OP DE MARKT

Het jaareinde nadert. Met de feestdagen voor de deur, is het bij velen onder ons het ideale moment om een model van onze verlanglijst als geschenk te kunnen ontvangen. Hierbij alvast enkele mooie tips en wetenswaardigheden.
Jammer dat het telkenmale gaat om éénmalige oplagen of beperkte producties. We zullen dus moeten kiezen uit het grote aanbod, dat tegen het jaareinde op de markt komt.

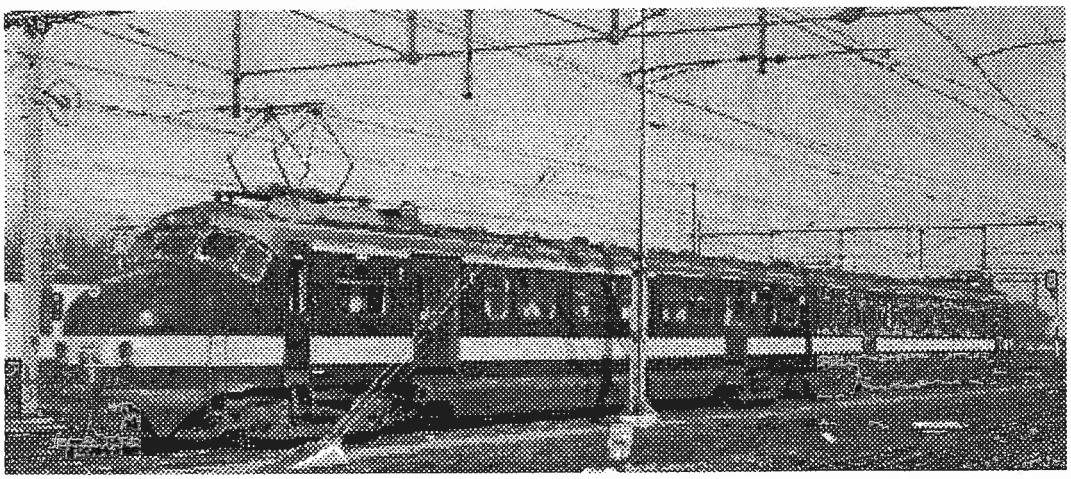
Treinshop OLAERTS heeft voor de verassing gezorgd.

De Belgische stomer van de reeks 29 komt volgend jaar oktober op de markt.
Het gaat hier om een gelimiteerde reeks van 275 exemplaren. Dit model zal verkrijgbaar zijn zowel en gelijk- als in wisselstroom en in digitaal-uitvoering met of zonder geluidsmodule.



Zoals de voorgaande producties van Olaerts zal dit zeker en vast een juweeltje worden voor de verzamelaars van Belgisch materieel onder ons. Keerzijde van de "gouden medaille", het prijskaartje : tussen de 47.000 en de 50.000 BEF, zonder eventuele supplementen mede te rekenen.

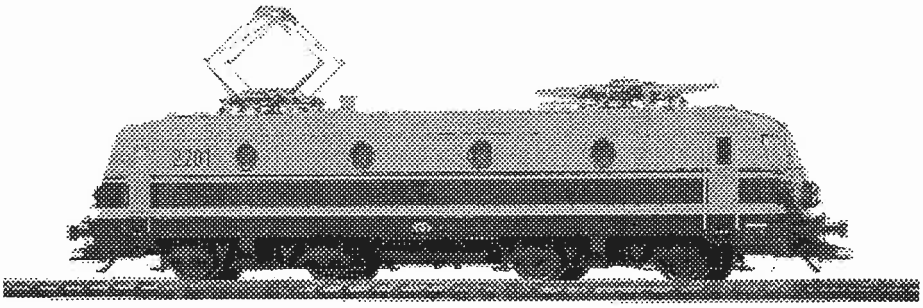
De aangekondigde "Hondekop" NS/NMBS Benelux die PIKO op de markt brengt zal er pas komen in het eerste kwartaal van volgend jaar. Nog even wachten dus. Hopelijk is het resultaat navenant.



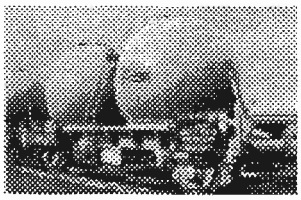
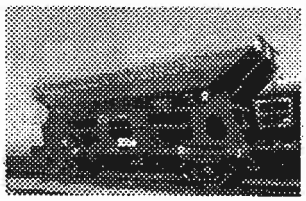
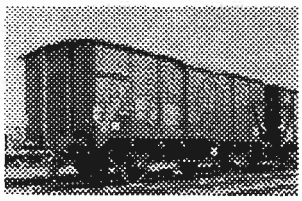
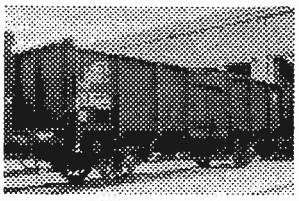
Hetzelfde verhaal horen we bij JOUEF, die de reeks 13 op de markt zal brengen.
De productie is pas voorzien voor oktober 2001. Reden hiervoor is de reorganisatie in de Arnold-Jouef-Lima-Rivarossi groep. Verschillende productielijnen wijzigen van locatie, waardoor de uitleveringstermijnen vertraging oplopen. Eén voordeel is wel dat de kwaliteit van deze fabrikanten merkelijk is verbeterd de laatste jaren en nu ook tot het topgamma behoren op modelbouwgebied (cfr. de Belgische slaaprijtuigen type T2). De oorsprong van de vertraging is ook deels te wijten aan de enorme achterstand in de productie van bestellingen, de laatste jaren. Sommigen onder ons wachten reeds enkele jaren op modellen, die in de catalogi zijn opgenomen.

Bij Märklin en Trix is het een drukke periode. Eerst en vooral hebben we nu de gele variante van de reeks 22 (elektrisch) en de stomer van de reeks 81 van de Belgische spoorwegen. Beiden zijn zowel verkrijgbaar in gelijk- als in wisselstroom en met verschillende loknummeringen voor de stomer. Wie alle nummers in zijn collectie wil toevoegen, zal dus beide varianten moeten aanschaffen. Naar gewoonte, zijn dit zeer geslaagde modellen die niet in onze collectie mogen ontbreken.

Het valt op dat voor de reeks 22, het niet enkel gaat om een herschildering. Märklin heeft alles correct, tot in de kleinste details herwerkt om een correct model op de markt te brengen (dakantenne, dubbele koplampen, ruiten,...)



Verder is er de set met vier Belgische goederenwagons, die begin dit jaar werd aangekondigd.

In de nieuwe catalogus vinden we eveneens het M2-rijtuig terug, zoals dit te zien is te Blankenberge.

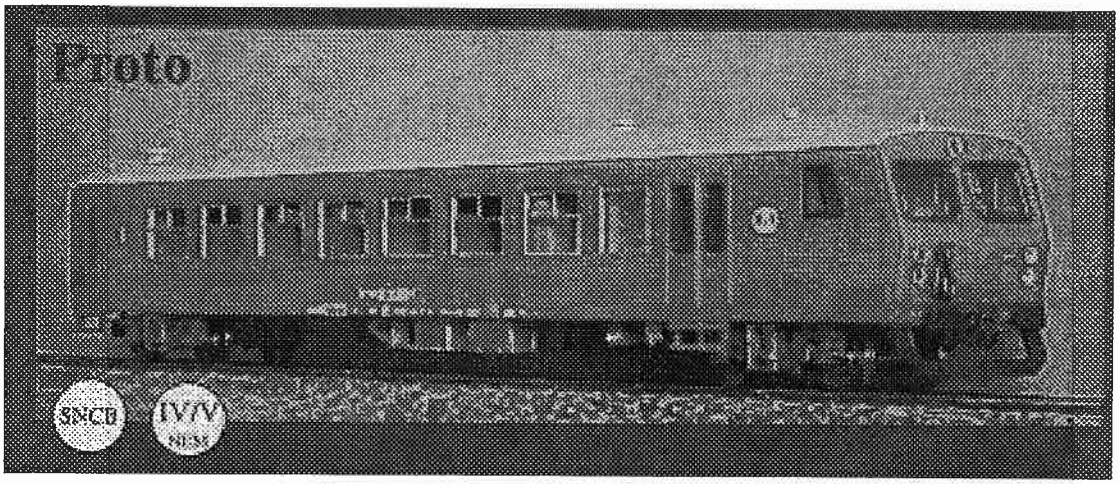
Märklin brengt hier een model op de markt dat voorheen reeds door Lima werd geproduceerd. Het is opvallend dat deze fabrikant steeds meer en meer Belgische modellen op de markt brengt die voorheen reeds werden geproduceerd door andere fabrikanten, zoals de wagons van Dacker, Klein Modellbahn,...

Van de Belgische startset is er momenteel nog niet veel te horen, hoewel dit het geschikte ogenblik is voor de uitlevering. Dit zou het ideale middel zijn om jonge en beginnende treinliefhebbers op het juiste "Belgische" spoor te doen beginnen.

Daniël Piron, de nieuwe invoerder van LIMA, brengt een verbeterde versie van de reeksen 11, 18 en 27 op de markt. Deze modellen zijn reeds enige tijd uit productie, zodat een beperkte oplage zeker en vast geen misstap is. De aanpassingen die worden doorgevoerd, zijn vooral te bemerken op de dakpartijen van deze modellen.

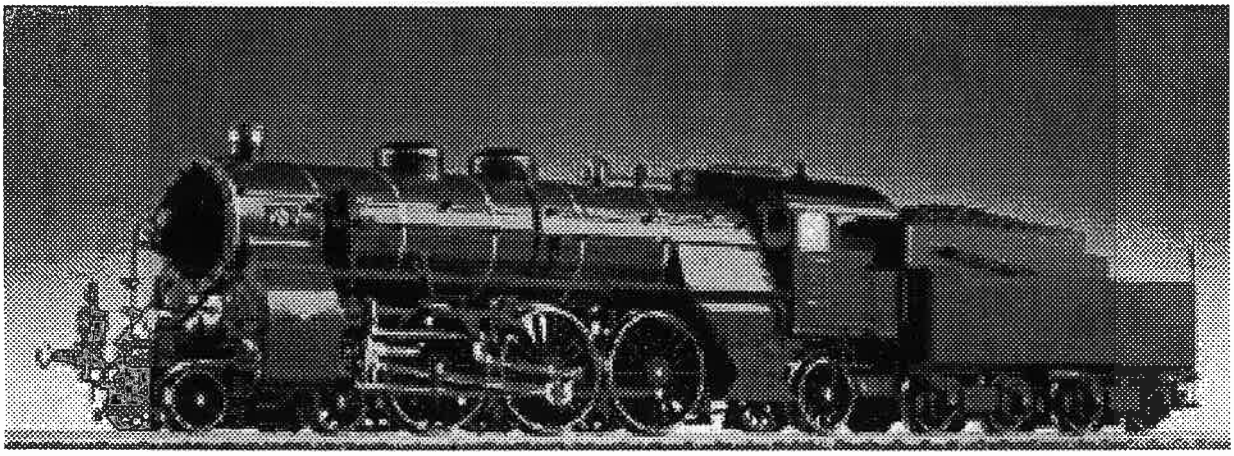
Lima werkt ondertussen aan een nieuwe motorisatie voor de Franse CC 40100. Dit zou een mooie basis kunnen vormen voor een perfect schaalmodel van de Belgische reeks 18, met een bijhorend prijskaartje van ongeveer 7.500 BEF.

Verder als aanvulling voor de M4-rijtuigen van Os-Kar, komen de rijtuigen van Lima opnieuw op de markt, zowel in bordeaux als in nieuwe kleurstelling.

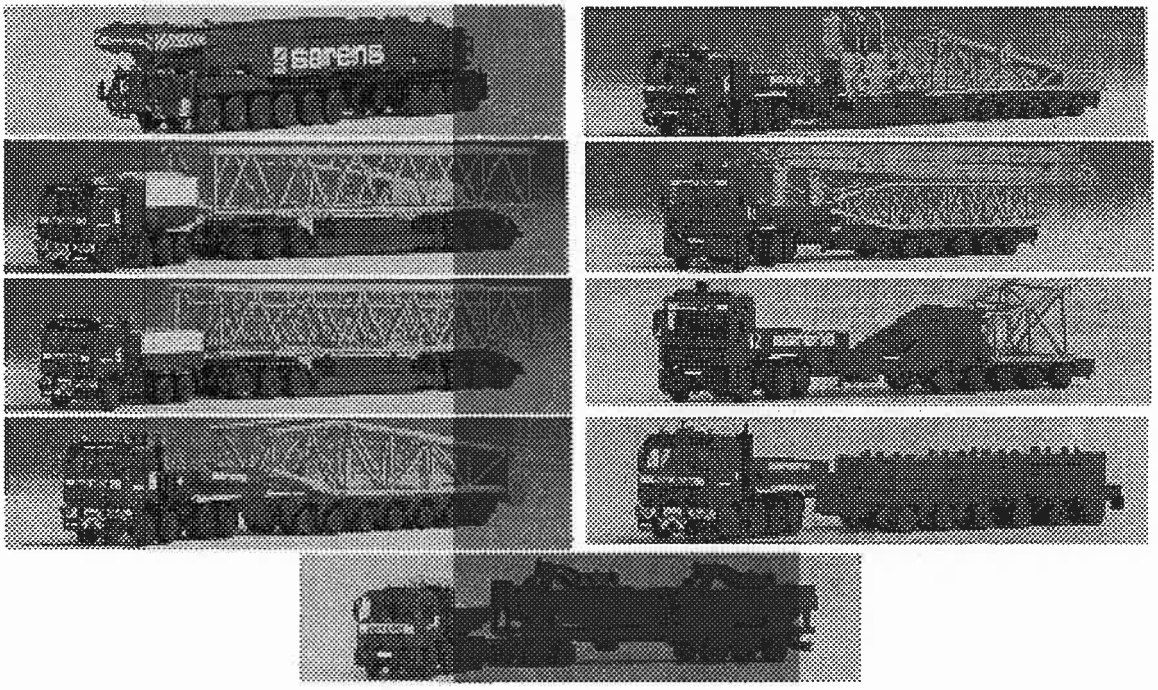


Fleischmann heeft de laatste jaren de Belgische modeltreinliefhebber niet in de kou laten staan. Dit jaar is er de Belgische stomer van de reeks 64, in een gelimiteerd oplage van 500 exemplaren. Jammer dat het prijskaartje hieraan verbonden hoog uitvalt.

Bij ROCO zien we in de etalage een heel mooie stomer, namelijk de Bayerische S 3/6 in Koningsblauw. Dit model is exact op schaal gemaakt, tot in de kleinste details. Zal er eveneens een Belgische variante komen van dit model? Hopelijk wel. Onze invoerder zal hopelijk hiervoor zijn uiterste best doen.



Kibri brengt de kranenset van de firma Sarens op de markt. Alle verschillende varianten zijn in deze bouwdoos vervat. Niet goedkoop, maar zeer geslaagd!



HANSSENS-HOUT
DE NR. 1 IN HOUT & PLATEN BVBA

HOUT & PLATEN - SCHAVERIJ - ZAGERIJ
DRENKSTATION
Voor aannemers - doe-het-zelvers - industrie
Velux dakramen - Duropal vensterbanken en werkbladen

Geopend : werkdagen 8-18u. (gesloten 12-13u.) - Zaterdag 8.30-12u.

Verzagen op maat en levering aan huis in de ganse streek

Port. Arthurlaan 90 Fax (09) 251 74 75
GENT (09) 251 01 06 - 251 15 66

25/09/1993: 64.045 te Mariembourg tijdens het stoomfestival bij de CFV3V.
foto: Van Audenaerde M.

Maestro Strategy*:
drie jaar topprestaties, dat is toch een advertentie waard.

De KN-agent:
uw privé-bankier én verzekeraar.

MAESTRO FESTIVAL loopt nog tot 31 januari 2001

Krediet a/d Nijverheid

Hans COCQUYT

Vierhekkensstraat 5a, 9031 DRONGEN

Tel. : 09/236.24.33

5 DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN

5.1 Stoomlocomotief type 64

Nen tiep 64. Ze hebben jarenlang het spoorwegbeeld gevormd in België. Ze behoorden tot het kwartet Belgische en tot het duo ex-Pruissische stoomloks welke in 1966 en 1967 hun laatste rookpluimen produceerden. Menig spoorwegamateur zou er toch wel wat voor overhebben om nog eens met een 64 te kunnen meerijden. Sluit even de ogen en stel u het volgende tafereel voor. Een station op een kille morgen. De trein samengesteld uit een 64 en enkele L-rijtuigen staat klaar aan perron. De machinist kontroleert de aslagers op warmlopers, ondertussen reinigt de stoker het vuur, schept kolen op, trekt water bij en houdt de keteldruk in het oog. Tussen de rijtuigen stijgt de stoom, die sissend uit de verwarmingsleidingen ontsnapt, langzaam op. Binnen in de rijtuigen is het behaaglijk warm. Eén voor één stappen de reizigers in. Het vertrekuur nadert. De deuren worden gesloten. Sein open. Een fuitsignaal weerklint. De chefgarde geeft met opgeheven hand de toelating tot vertrek. De machinist antwoord met een korte stoot van de stoomfluit. Purgeurs en regulateur open. Uit een wolk van stoom komt de machine langzaam te voorschijn en trekt de trein op gang. Na de laatste wissels versnelt de trein. De machinist zet de bediening van de stoomschuif in de gewenste stand, vermindert de vulling in de stoomcilinders en beperkt aldus het verbruik. We horen enkel nog het denderen van de wielen. Door het zijraampje schuift het landschap voorbij, nu en dan benevelt door flarden stoom.
We kunnen er enkel nog van dromen, zelfs de bijhorende armseinen zijn verdwenen...
Het type 64 was net als zoveel andere Belgische loks van Duitse origine. De machine werd onder leiding van Ir. R. Garbe ontwikkeld en door Schwartzkoppf voor de K.P.E.V. gebouwd. Het moest een 2C-lok worden die op de nog bestaande draaischijven van 16 m kon gekeerd worden. Tevens moest de lok in de ronde loodsen kunnen gestald worden. Het ontwerp voorzag een sneltreinlok welke 100 km/u kon halen. Met wielen van 1750 mm waren 303 omwantelingen per minuut nodig om 100 km/u te halen.
In 1906 verschenen 10 loks P8 op de sporen. Deze eerste loks hadden een gestroomlijnd machinistenhuis (Spitzführerhaus of Führerhaus mit Windschneide). Bij de testritten bleek dat de machine boven de 90 km/u een onrustige loop vertoonde. Reeds in 1906 werd opdracht gegeven tot de bouw van een tweede reeks van 7 loks. Vulcan-Stettin zorgde voor de uitvoering. Hierbij werd de cilinderdoormeter van 590 mm teruggebracht tot 575 mmm. Hierdoor werden enkele technische problemen zoals het warmlopen van bepaalde lagers opgeheven. De Vulcan-loks kwamen in 1907 op de sporen en bij de Direktion Königsberg ingezet. Vanaf 1908 werd van de noodzaak van een gestroomlijnd machinistenhuis afgezien.
In 1912 ging Garbe met pensioen en een jaar later nam Borsig het P8-ontwerp onderhanden. Er werden enkele verbeteringen aangebracht en vanaf 1913 verliet de vernieuwde Borsig P8 de fabriekspoorten. Deze hadden onder andere een vernieuwde bediening van de schaarbeweging. Bij de oorspronkelijke uitvoering was de bedieningsstang van de schaarbeweging horizontaal opgehangen. Deze bracht een eerder "fijn" mechanisme in beweging. Zie fig 1.

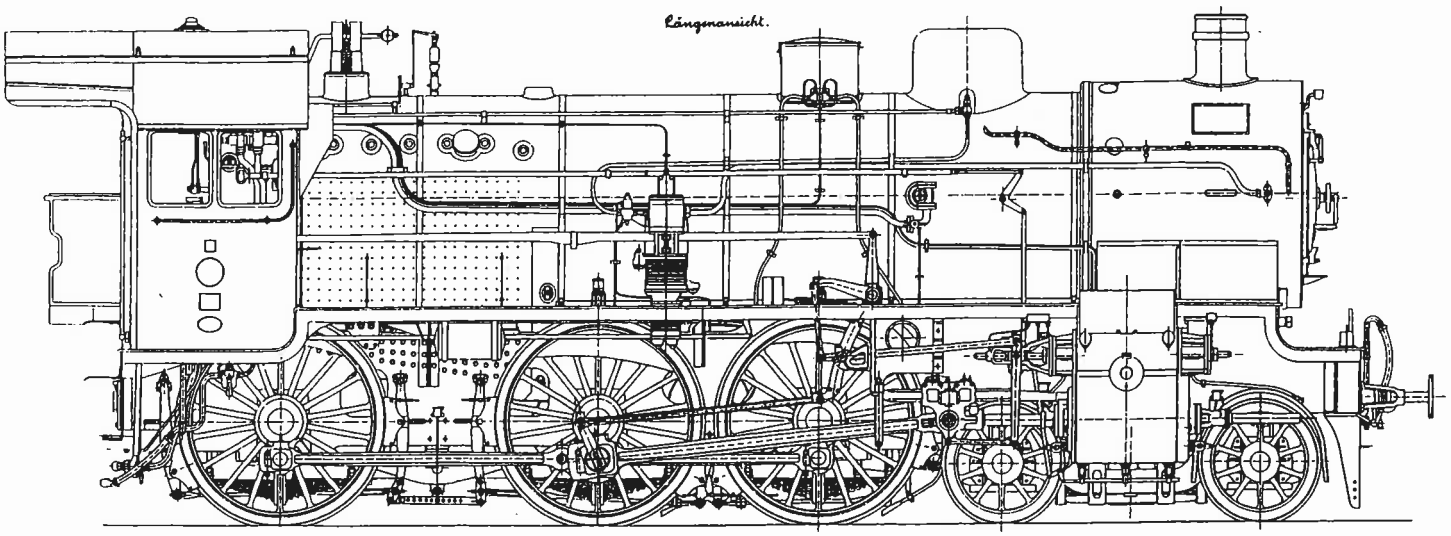


FIG 1

Bij de Borsig-uitvoering was de bedieningsstang schuin aflopend gemonteerd. Het overbrengingsmechanisme werd bevestigd in een zware gietijzeren konstruktie met ovale uitsparingen. Zie fig 2. Het verwarmingsoppervlak werd van 150,6 m2 verminderd tot 142,3 m2. De oververhitting werd van 49,8 naar 58,9 m2 opgedreven. Tevens werd het dak van het machinistehuis verlengd.

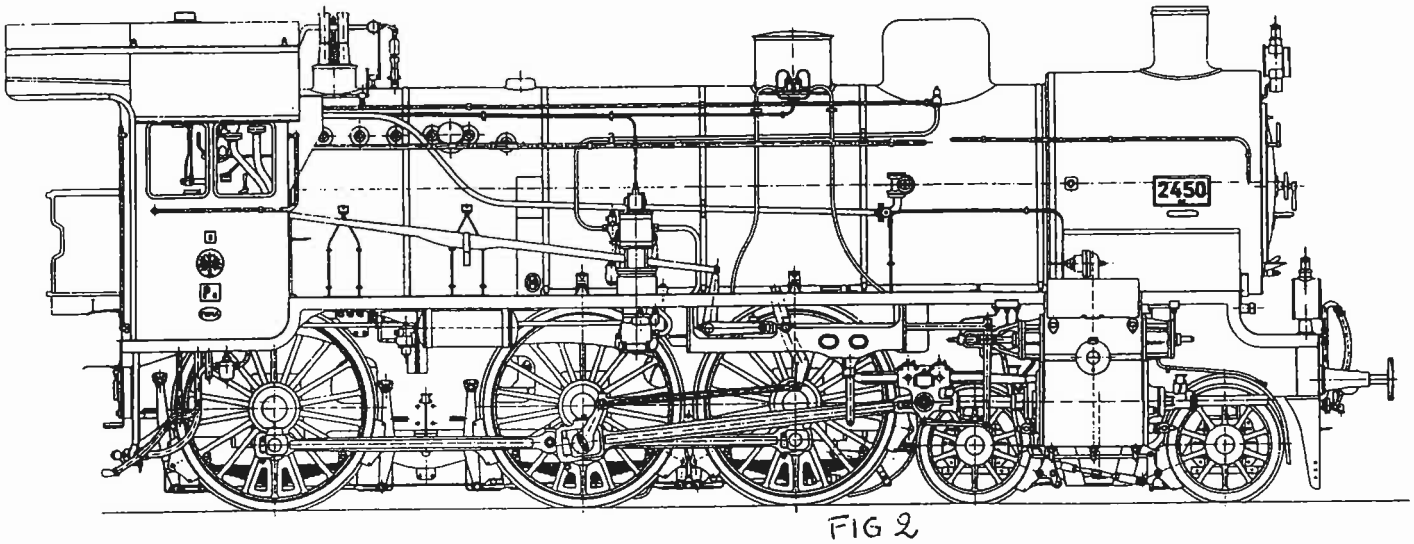
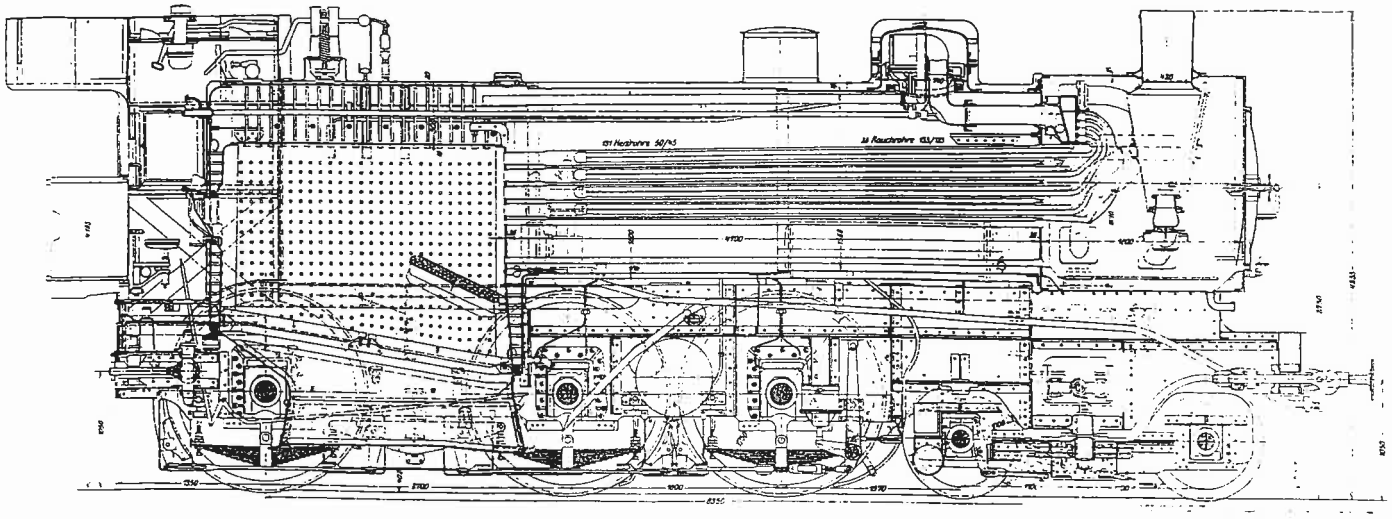
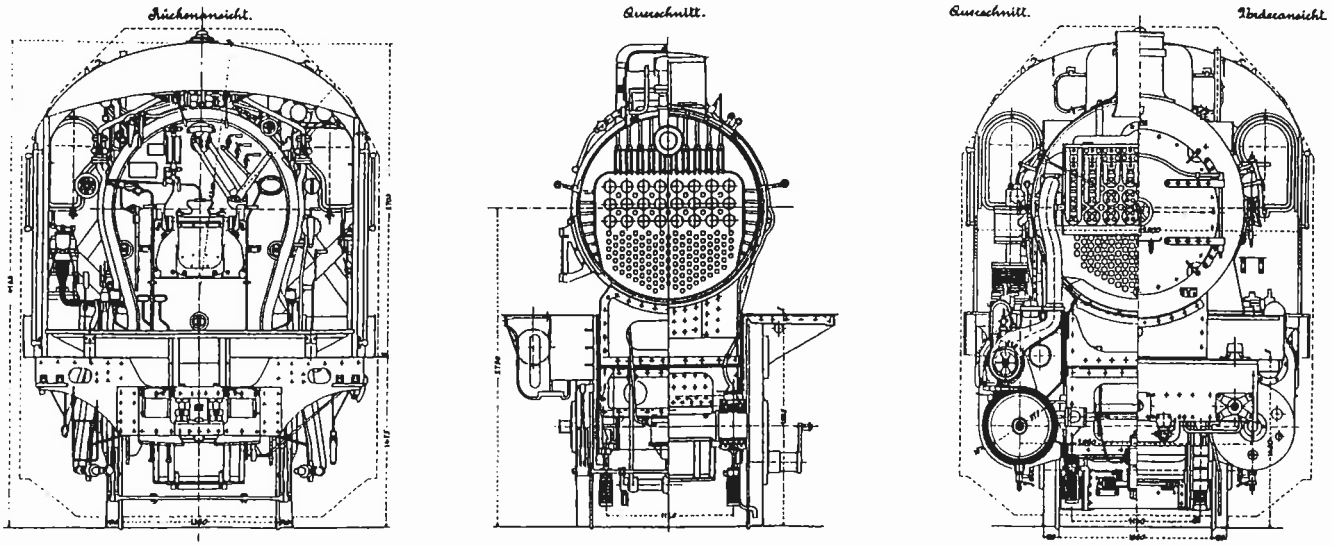


FIG 2

Het onderstel was opgebouwd uit staalplaat van 25 mm dik. Vooraan was een uitsparing voorzien om het uitwijken van de bissel mogelijk te maken.
De ketel, is 4700mm lang (afstand tussen voorste en achterste pijpenplaat). Hierin zijn 131 kleine en 26 grote vlampijpen geplaatst. De stoomdom voor stoomafname werd op de eerste

ketelring geplaatst. de zandbak stond op de tweede ketelring. Vlak voor het machinistenhuis werden twee veiligheidskleppen type Ramsbottom en de stoomfluit geplaatst. De maximum keteldruk werd bepaald op 12 kg.
De twee buitenliggende cilinders drijven de tweede koppelas aan. De derde as is verder naar achter geplaatst. Het type 64 is uitgerust met een Knorr-rem. De aandrijfwielen waren voor en achter geremd, de kleine wielen in de bissel waren slechts aan de binnenkant geremd.
De loks waren gekoppeld met 4-assige tenders type 4T21,5 of 4T31,5 met een koleninhoud van 7 ton. Er werden uiteindelijk in totaal 3948 loks P8 gebouwd door AEG, Borsig, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Humboldt, MBG Karlsruhe, Linke-Hofmann, Schichau, Schawarzkoppf, Union, Vulcan en Wolff. In 1920 worden alle P8 ondergebracht in de Baureihe 38 (BR 38).
Na WO I zijn 168 lokomotieven P8 aan België afgestaan als herstelbetaling. Deze kwamen tussen 1919 en 1922 in ons land aan. Sommige lokomotieven waren nagenoeg fabrieksnieuw. In mei 1940 werd een lok te Mons gebombardeerd. Bij het begin van WO II eistte de bezetter alle loks terug op. Bij de bevrijding bleef één lok BR 38 in België achter. Deze was uitgerust met kleine Wagner windleiplaten. De lok heeft deze behouden tot de teruggave aan Duitsland in 1950. Tussen 1945 en 1950 werden 153 lokomotieven een België teruggegeven. Hiervan waren er 5 onherstelbaar beschadigd. 14 zijn nooit teruggekeerd.
Nadat alle loks hersteld en of gereviseerd waren stonden er dus 148 loks type 64 ter beschikking. Ze werden verspreid over het ganse land. De inzet gebeurde vanuit de depots van Aarschot (FRST), Ath (ATH), Berchem (FCV), Braine-le-Comte (FBC), Brugge (FR), Dendermonde (FT), Gouvy (FVY), Haine-St.-Pierre (GT), Hasselt (FHS), Kinkempois (NK), Kortrijk (FC), Landen (FLD), Liège (FL), Merelbeke (FKR), Mol (LML), Mons (FMS), Montignies (FMY), Oostende (FSD), Oudenaarde (FDN), Ottignies (LT), St-Niklaas (FSN), Statte (LHY), Tamines (FTM), Tournai (FTY) en Trois-Ponts (FNO). De telegrafische afkortingen zijn deze zoals die toenmalig in gebruik waren.
Ze reden zowel direkte, semi-direkte als omnibustreinen. Ze namen zelfs goederentreinen aan de haak.

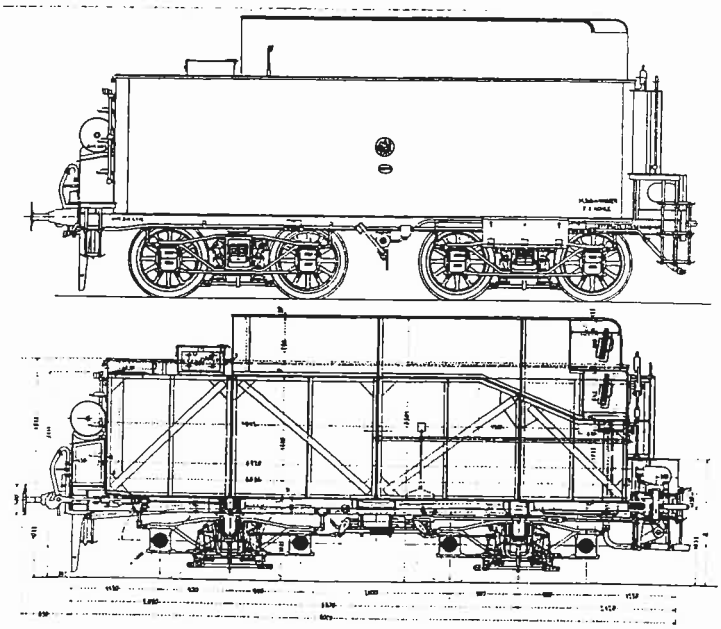


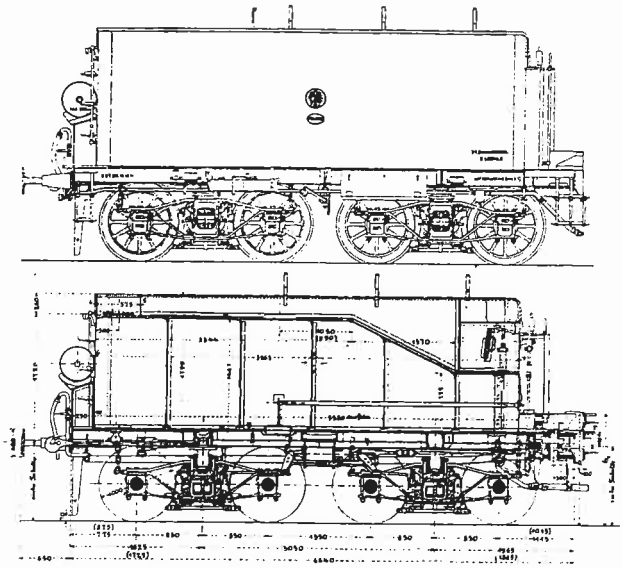


Aangezien er in Duitsland rechts gereden wordt, bevinden alle bedieningstoestellen zich rechts in het machinistenhuis. Omdat er in België links gereden wordt, moest de machinist het met zijn stoker op een akkoordje gooien om mede een oogje in het zeil te houden.
Te Merelbeke waren de 64ers gehuisvest van 1946 tot 1966. Te St.-Niklaas werden ze ingezet van 1956 tot 1963. Wanneer St.-Niklaas in september 1962 afgeschaft werd als zelfstandige stelplaats, bleven de loks verder van hieruit ingezet worden. Ze hadden de dubbele stelplaats aanduiding: FKR/FSN. Dendermonde had ze in depot van 1959 tot 1963. Oudenaarde verleende ze onderdak van 1964 tot 1966.
De elektrificatie van de lijn 50 (Gent - Aalst - Laken) in 1961, leidde tot de buitendienststelling van 12 lokomotieven type 64. In 1962 werden 15 loks type 64 voor hun diensten bedankt. In 1963 werden 40 machines gepensioneerd. Er waren toen nog 80 stomers type 64 in dienst. Het ging verder bergaf en in 1964 werden dertig 64ers aan de kant gezet. Merelbeke+ Dendermonde+St.-Niklaas hadden nog 24 diensten, Kortrijk+Oudenaarde nog 4. In 1965 volgt de destandaardisatie van 30 loks. Begin 1966 werden 10 types 64 aan de kant gezet. Eind 1966 waren er nog 6 voorziene diensten. Hiervan 4 voor Merelbeke/Dendermonde. Op 14/10/1966 sleepte 64.022 van Dendermonde de laatste stoomtrein op de lijn Mechelen - Dendermonde. De lok werd hierbij met bloemen versierd en kreeg een gedenkplaat: "O Stoom Wat waart U schoon".
Het historisch proces-verbaal nr 232 van 29/03/1967 dat alle resterende stoomloks buitendienst stelde, vermeld naast de 29.013 eveneens negen types 64 als "materieel in slechte staat, te verkopen of te slopen". Hieronder de 64.045. De vermelding luidt: te slopen na juni-nodig

voor folkloristische trein. Ter gelegenheid van het 700-jarig jubileum van de stad Oostende, sleepte de 64.045 op 10 juni 1967 de koninklijke trein van Leopold II naar Oostende. Gelukkig werd het PV hierna vergeten, of was men plots van gedacht veranderd? In elk geval werd 64.045 samen met de tender 22153 bewaard.

Vier loks waren tijdens de vijandelijkheden tot in Polen verzeild geraakt en deden nog jaren dienst bij de PKP .





Het type 64 is onder te verdelen in volgende uitvoeringen.
Doordat het oorspronkelijke ontwerp slechts enkele jaren gebouwd is zijn er dus weinig eksemplaren van deze uitvoering in België terechtgekomen.
Volgende loks hadden de lichte schuifbeweging: 6402, 6405, 6406, 6408/6412, 6415,6417, 6421, 6423/6426, 6428, 6434, 6437, 6448, 6479, 6534/6537, 6539, 6543/6545, 6547, 6551, 6553 en 6556. Alle andere 64ers hadden de zwaardere uitvoering van de schaarbeweging.

Vanaf 1935 werden ACFI-voorverwarmers geplaatst op de volgende machines: 64.001, 64.018, 64.020, 64.032, 64.033, 64.040, 64.046, 64.054, 64.063/64.065, 64.070, 64.071, 64.078/64.080, 64.083, 64.084, 64.090, 64.092, 64.096, 64.104, 64.107, 64.109, 64.110, 64.112, 64.114, 64.119, 64.123, 64.124, 64.126, 64.130, 64.135, 64.139, 64.150, 64.151, 64.160 tot 64.162.
Na WO II werden 38 loks voorzien van een Knorr voorverwarmer. Deze werden tussen 1950 en 1955 afgeschaft en vervangen door andere uitvoeringen.

64.119 werd uitgerust met een slijkvanger en kreeg daardoor een tweede dom bijgeplaats. De ketel vertoonde aldus de volgende opstelling: stoomdom-zandbak-slijkdom.

Werden eveneens met een slijkvanger uitgerust, maar kregen geen dom bij: 64.098, 64.101, 64.103/64.105, 64.107, 64.109, 64.114, 64.115, 64.138, 64.164. Ze stonden wel in de omgekeerde volgorde, dus eerst de zandbak en dan de stoomdom.

Hadden eveneens een omgekeerde volgorde maar geen slijkvanger: 64.050 en 64.113.

Bij 64.116 stonden stoomdom en zandbak wel in de goede volgorde, maar werden verder naar achter geplaatst.

Op alle loks type 64 werd een vierkante zandbak geplaatst, uitgezonderd op 64.022, 64.034, 64.037, 64123 en 64.124 welke voorzien werden van een ronde zandbak.

Waren voorzien van windleiplaten: 64.028 (FKR) na de terugkeer uit Duitsland en 64.168 die in België achterbleef.

Kregen een Belgische schouw: 64.009, 64.012, 64.013, 64.016, 64.020, 64.024, 64.029, 64.030, 64.035, 64.040, 64.046, 64.049, 64.050, 64.055, 64.057, 64.058, 64.065, 64.067, 64.069/64.071, 64.074, 64.077, 64.083/ 64.086, 64.088, 66.092/64.094, 64.097, 64.103, 64.106, 64.108, 64.114, 64.115, 64.117, 64.120, 64.126, 64.127, 64.129, 64.130, 64.132, 64.134, 64.135, 64.137, 64.140, 64.143, 64.145, 64.150/64.152 en 64.160.

64.010 kwam na WO II uit Duitsland terug met een bel voor de schouw.
64.049 kwam uit Duitsland terug met een bel achter de schouw.

1	Typen			4–6–0
2	Mechanisme	Middellijn van de cilinders	mm	575
3	Mechanisme	Zuigerslag	mm.	630
4	Mechanisme	Middellijn van de drijfwielen	m.	1.750
5	Mechanisme	Middellijn van de voordraagwielen	m.	1.000
6	Mechanisme	Middellijn van de achterdraagwielen	m.	—
7	Mechanisme	Model van de krukas		—
8	Mechanisme	Stand van de cilinders		buit. horiz.
9	Ketel	Toelaatbare keteldruk	kg/cm2.	12
10	Ketel	Type van vuurkist		—
11	Ketel – Rooster	Lengte	m.	2.60
12	Ketel – Rooster	Breedte	m.	1.01
13	Ketel – Rooster	Oppervlak G.	m2	2.62
14	Ketel	Verwarmingsoppervlak der vuurkist	m2	14.35
15	Ketel – Pijpenbundel	Lengte tusschen de pijpenplaten	m.	4.700
16	Ketel – Pijpenbundel – Kleine vlampijpen	Middellijn	mm.	45/50
17	Ketel – Pijpenbundel – Kleine vlampijpen	Aantal		131
18	Ketel – Pijpenbundel – Kleine vlampijpen	Oppervlak	m2	87.42
19	Ketel – Pijpenbundel – Groote vlampijpen	Middellijn	mm.	125/133
20	Ketel – Pijpenbundel – Groote vlampijpen	Aantal		26
21	Ketel – Pijpenbundel – Groote vlampijpen	Oppervlak	m2	47.59
22	Ketel	Totaal verwarmingsoppervlak S.	m2	149.36
23	Ketel	Middellijnen van de oververhitterspijpen	mm.	32/40
24	Ketel	Oververhittingsvlak S^1	m2	58.90
25	Ketel – Langsketel	Gemiddelde middellijn	m.	1.600
26	Ketel – Langsketel	Dikte van de plaat	mm.	16
27	Ketel	Dikte van den stalen vuurkistmantel	mm.	16 en 20
28	Ketel – Dikte van de koperplaten der vuurkist	Topplaat	mm.	16
29	Ketel – Dikte van de koperplaten der vuurkist	Achter- en zijplaten		16
30	Ketel – Dikte van de koperplaten der vuurkist	Pijpenplaat	mm.	16 tot 26
31	Ketel	Dikte van de stalen rookkastpijpenplaat	mm.	26
32	Ketel	Inhoud van den ritvaardigen ketel	m3	6.500
33	Ketel	Volume van de stoomkamer	m3	2.440
34	Ketel	Oppervlak van stoomafgifte	m2	9.50
35	Verhouding S/G.			57
36	Verhouding S^1/S			0.396
37	Kubieke inhoud – van den waterbak – voor de tender-locomotieven		m3	—
38	Kubieke inhoud – van den kolenbak – voor de tender-locomotieven		t.	—
39	Trekvermogen : $T = 0.65 \frac{pd2l}{D}$ of $6.5 \left(\frac{Pd2l}{D} + \frac{P'd2l}{D'}\right)$		kg.	9.280
40	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Eerste as	t.	12.660
41	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Tweede as	t.	12.340
42	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Derde as	t.	16.300
43	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Vierde as	t.	16.990
44	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Vijfde as	t.	16.990
45	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Zesde as	t.	—
46	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Zevende as	t.	—
47	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Totaal	t.	75.280
48	Gewicht van de leege locomotief		t.	69.180
49	Gewicht benuttigd voor de adhaesie A.		kg	50.280
50	Verhouding T./A.			1/5.41
51	Radstand van de locomotief		m.	8.350
52	Totale radstand van de locomotief met den tender		m.	15.500
53	Oppervlak van de kookhuizen		m2	

In de loop van de jaren zestig werden bij verscheidene loks aan de linkerkant een laddertje geplaatst om de zandbak beter toegankelijk te maken.

Het is dus een hele klus om het werkelijke uitzicht van een bepaalde lokomotief te bepalen. We hebben de keuze tussen tussen een Duitse of een Belgische schouw, met of zonder ACFI-voorverwarmer. Verder de normale volgorde stoomdom - zandbak of omgekeerd.

In totaal dienden 627 loks P8 / BR38 aan de verschillende landen en of spoorwegmaatschappijen te worden afgestaan. 168 aan België, 25 aan Elsas-Lotharingen, 10 aan Griekenland, 25 aan Italië, 11 aan Litauen, 192 aan Polen, 18 aan Roemenië en 41 aan de Saar. In Frankrijk: 25 aan de Est, 75 aan de Nord, 17 aan de Etat, 20 aan de Midi.

1965: 64.093 met goederentrein te Namur.
foto R. Belot - verzameling Van Audenaerde M.

5.3 Nummering van de stoomlocomotief type 64

Nummering.
Van de indienstname tot 1945: 6400 tot 6568.
Van 1945 tot 1967: 64.001 tot 64.168

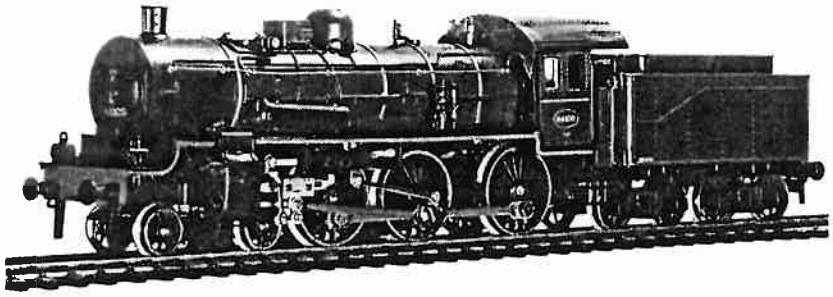
5.4 Schildering van de stoomlocomotief type 64

Schildering.
Ketel en tender: donkergroen.
Onderstel, rookkast, dak machinistenhuis: zwart.
Bufferbalk: rood.
Beschrifting: geel.

5.5 Miniatuurmodellen in HO

Model in HO.
Märklin bracht in 1973 een 64 op de markt onder het katalogusnummer 3086.
De eerste versie had het nummer 64041 en was gekoppeld aan een 3-assige tender. De rookkast was voorzien van gaatjes (voor windleiplaten). Depot NK was aangebracht op een schild (de vroegere Duitse nummerplaat). Enige tijd later verdwenen de gaatjes. In 1978 kreeg de lok het nummer 64119 met stelplaatst FT (op schild). De lok was vanaf nu gekoppeld aan een 4-assige tender. De depotvermelding (op schild / op lok) en het tendernummer wiselden nog. Het model heeft vooraan een koppelhaak, achteraan de gewone koppeling. Het verdween in 1980 uit de katalogus.

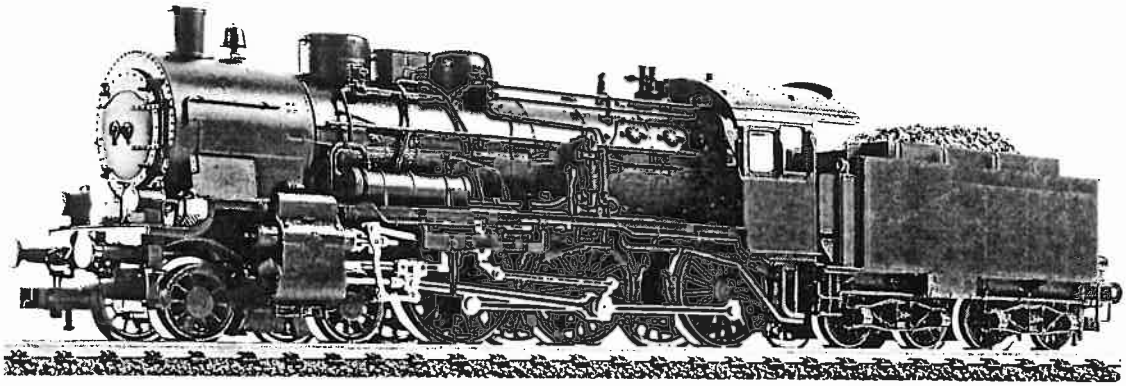
Liliput bracht de 64109 op de markt. Kort nadien gevolgd door de 64168 met windleiplaten. Beiden gekoppeld aan 4-assige tenders. De loks waren eveneens in wisselstroomversie verkrijgbaar. De lok wordt aangedreven door een schuin in het chassis geplaatste motor. Deze loks nemen echter zeer veel stroom af. Dit zou te wijten zijn aan een produktielijn die op dat ogenblik reeds te ver versleten was. Het model was vooraan voorzien van een koppelhaak, achteraan van een koppeling.



104 90 Lokomotive mit Schlepptender Serie 64 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB). Grün/schwarz/rot lackiert, passend zu den Wagen Kat. Nr. **294** 90, **295** 91, **295** 92. LüP 214 mm. Gewicht 360 g.

Fleischmann bracht een zwarte (Europese) versie op de markt. Er waren decals bijgeleverd met nummer 64015. De lok was gekoppeld aan een 4-assige tender en voor en achter voorzien van een koppeling. Om tot een Belgische 64 te komen diende echter wel het een en ander van de ketel en van de omloopplaat verwijderd te worden. Vervolgens moest de lok geschilderd worden en genummerd alvorens de dienst te kunnen aanvatten.
Heden brengt Fleischmann de 64149 op de markt. Het is de enige 64 die voorzien was van een waterzuiveraar (slijkvanger) geplaatst in een tweede dom. We hebben dus de opstelling stoomdom-zandbak-dom. We hebben aldus te maken met de Duitse versie zoals deze algemeen gekend is. Men heeft zich wel de moeite genomen om de stoombel weg te laten maar de

reservoirs op de omloopplaten heeft men niet verwijderd. Onze collega's van Ferro Flash Namur publiceerden in het nummer 102 een foto van de 64149 afgesteld te Tournai. De lok werd te Ath buitendienstgeseld. Op de foto is duidelijk te zien dat er geen reservoirs op de omloop aanwezig zijn. Een zeer interessant dokument. Op geen enkele tot op heden gepubliceerde foto is een 64 te zien met reservoir op de omloop. Ondanks de mooie schildering en fijne beschrifting toch wel een belangrijke fout op een enigzins prijzig model.



4161 =

FLEISCHMANN

4161 · Schlepptenderlok mehrerer europäischer Bahnverwaltungen, LüP: 214 mm. Diese Lokomotive entspricht der Lok 4160, jedoch ist das komplette Fahrgestell schwarz.

Zur Selbstbeschriftung entsprechend europäischen Vorbildern liegen Abziehbilder mit Beschriftungsplan bei für italienische, österreichische, französische, dänische, holländische und belgische Eisenbahn-Anschriften.

Die Vorbilder dieser Lokserie entstanden aus der Baureihe 38 (Kat.-Nr. 4160). Sie wurden in ganz Europa eingesetzt.

54 4007 · 6519 · 6535 · 6509 vorne 6520 hinten · 6511 vorne 6523 hinten · 6515 vorne 6516 hinten

In de N-schaal is het enkel Fleischmann die een 64 op de markt bracht. Dit is net als het HO-model een zwarte versie. Dezelfde opmerkingen zijn van toepassing.

In de andere schalen is er geen 64 beschikbaar en moet men vertrekken van een Duitse versie BR 38. Terug meerdere onderdelen verwijderen en schilderen.

Geen enkel model van de fabrieksmerken is dus volledig juist. Het zijn telkens verbelgiste BR 38. Gezien de waarde en de konstruktie is het onverantwoord het Märklinmodel te verbouwen. Het Fleischmannmodel is als basismodel goed bruikbaar en kan verschillende uitvoeringen opleveren. Beide Liliput versies zijn wel interessant, maar hier vormt de motorisatie het probleem.

Laat ons nog vermelden dat in de loop der jaren verscheidene handelaren, op basis van het Fleischmann-model, een 64 uitbrachten in de juiste versie. Men had of heeft de keuze tussen Duitse of Belgische schouw, met of zonder ACFI-voorverwarmer. Men kan het ook zelf proberen. Hoelang zal de zwarte versie nog in de katalogus staan ?.

----------Bron: Les locomotives Armistisches (NMBS)
Die P8 - BR 38 (Eisenbahn Journal)
Tekst: Van Audenaerde Marc.

6 OVERZICHT BELGISCHE MINIATUURMODELLEN

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, Jocadis 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	zwart, 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	Roc	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.
64041	Mä	3086	zonder gaatjes, prod 1973-1977.
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.
64149	Fl	914160	gelijkstroom, prod 2000.
64149	Fl	911160	wisselstroom, prod 2000.
64149	Fl	916416	gelijkstroom digitaal, prod 2000.
64168	Lil	10491	met windleiplaten.
64168	Lil	10496	wisselstroom.
81173	Trix	22597	prod 2000, zie 81232.

81232	Mä	37553	prod 2000, zie 81173.
81256	Fl	934155B	prod 1999
81340	Pi	5/6315/000	
81364	Fl	4146	zwarte kast.
90017	Roc	43225	oud nr: 04116F.
93000	Tillig	72003	groen te bleek.
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 sierstrepen.
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 gelijkstroon.
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	beperkte 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-schldering, 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	0603	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	dieselrangeerlok 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.

ELEKTRISCH

Loknummer	Fabr.	Art.nummer	Opmerkingen
806	Lim	149747	bordeaux, elektrisch motorstel.
826	Lim		grijs/oranje, elektrisch motorstel.
1186	Lim	208021	bordeaux/geel.
1501	Lim	208178	geel/blauw
1505	Lim	208027	blauw
1601	Mä	33632	zilver/geel, reklame Märklin, prod 1998.
1602	Mä	3163	geel/blauw,prod 1984-1987, Benelux tot 89.
1602	Mä	33631	zilver/grijs, reklame Märklin, prod 1996.
1605	Mä	3152	blauw, prod 1980-1984, 1987, Benelux tot 89.
1606	Mä	3363	blauw met gele band, prod 1990 tot 1993.
1606	Mä	3363	blauw/geel en stickers Märklin, prod enkel B en Lux 1993.
1608	Mä	3363	blauw met gele band, prod 1993 en 1994.
1801	Jou		blauwe band.
1802	Lim		blauwe band, gele neus.
1805	Lim	208121	blauwe en gele band.

2001	Roc	43670,01	blauw
2002	Roc	43670,02	blauw
2003	Roc	43670,03	blauw
2004	Roc	43670,04	blauw
2005	Roc	43670,05	blauw
2006	Roc	43670,06	blauw
2007	Roc	43670,07	blauw, zwart dak, gele rand rond lichten.
2008	Roc	44051	blauw, set Freccia del Sole.
2009	Roc	43670,09	blauw, grijs dak, gele rand rond lichten.
2010	Roc	43670,10.	blauw
2011	Roc	43670,11	blauw
2012	Roc	43670,12	blauw
2013	Roc	43670,13	blauw
2014	Roc	43670,14	blauw
2015	Roc	43670,15	blauw
2016	Roc	43670,16	blauw, geel trapezium.
2017	Roc	43672	groen
2017	Roc	43672	blauw.
2017	Roc	43672	groen, enkel België, prod 1996.
2018	Roc	43670	blauw
2018	Roc	43670,11	blauw, gepatineerd.
2018	Roc	43974	blauw, wisselstroom.
2019	Roc	43672,1	blauw
2019	Roc	43672,1	groen, enkel België, prod 1996.
2020	Roc	43672,2	blauw
2020	Roc	43672,2	groen, enkel België, prod 1997.
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
2201	Mä	33232	geel/blauw, wisselstroom, prod 2000.
2201	Mä	37232	geel/blauw, wisselstroom digitaal, prod 2000.
2201	Trix	22723	geel/blauw, gelijkstroom, prod 2000.
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.
122028	Mä	33231	2 tinten groen, wisselstroom, prod 1999.
122028	Mä	37231	2 tinten groen, wisselstroom digitaal, prod 1999.
122028	Trix	22596	2 tinten groen, gelijkstroom, prod 1999.
125012	Lim		groen
150012	Lim		blauw
160021	Jou		blauw

Laatste bijwerking: 01/12/2000.
Marc Van Audenaerde.

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.

SCHAAL -N.

STOOM.

Loknummer.	Fabr.	Art. nummer	Opmerkingen.
25000	Fl	7178	kast zwart
64000	Fl	7161	kast zwart
81000	Fl	7153	kast zwart
81340	Pi	5/4119	
81512	Arn	2518	
81526	Arn	2518	
93005	Fl	7031	kast zwart
96028	Arn	2294	
98005	Fl	7095	kast zwart

DIESEL

Loknummer.	Fabr.	Art. nummer.	Opmerkingen.
5916	Roc	23234	geel
5924	Roc	23235	groen
204001	Pi	5/4111	
204007	Min		
260023	Riv		
260034	Min		

SCHAAL TT

DIESEL

Loknummer	Fabr.	Art.nummer	Opmerkingen
202.003			enkele gele bies

SCHAAL-Z

STOOM

Loknummer	Fabr.	Art. nummer	Opmerkingen
96000	Mä	8801	

Laatste bijwerking: 01/12/2000.
Marc Van Audenaerde.

7 DOOR ONS GELEZEN

Het langverwachte boek "Belgische Modellen in HO"

Een boek van Philippe Callaert, dat een overzicht biedt van alles wat in HO verschenen is aan Belgisch rollend materieel, en via de gewone handel verkrijgbaar is of is geweest.
Het is een lijvig tweetalig werk in twee delen op het handige A5+ formaat en het komt midden november op de markt. De auteur geeft op unieke wijze een overzicht van wat er aan Belgisch materieel bij de verschillende fabrikanten geproduceerd is door de jaren heen.
Alles wordt schematisch voorgesteld met tabellen van versies, datum van uitgifte, enz. Het werk is rijkelijk geïllustreerd in kleur en telt 600 bladzijden.
De prijs voor de twee delen bedraagt 2.990 BEF en het werk is bij de COLLECTORSBANK, LIGHT PRODUCTIONS BVBA, Galliardstraat 2 te 2610 Antwerpen verkrijgbaar.
U kan ook een aanvraag indienen vergezeld van een gekruiste Eurocheque, en/of door een overschrijving te maken op rekening 403-2529431-35 met de vermelding "Belg. HO". In beide gevallen voegt U 150 BEF verzendingskosten toe.
Dit boek is een must voor elke verzamelaar van Belgische treinen.

Nieuwe samenwerking tussen BASF en B-Cargo (NMBS)
"Rollende pijpleiding" tussen Antwerpen en Ludwigshafen

In de nacht van zondag 5 november op maandag 6 november is de BASF-groep in samenwerking van B-Cargo (NMBS) gestart met een nieuw concept van treinverkeer tussen haar productievestigingen in Antwerpen (België) en Ludwigshafen (Duitsland).

Met deze nieuwe samenwerking, waarover eind oktober 2000 een contract werd afgesloten voor één jaar, wil de BASF-groep haar concept van 'rollende pijpleiding' tussen haar Europese productievestigingen verder uitbouwen. Per jaar worden tussen Antwerpen en Ludwigshafen ca. 300.000 ton chemische producten vervoerd per trein. Een treinrit tussen Antwerpen en Ludwigshafen is ca. 500 km lang en duurt 15 uren.

BASF is erg tevreden met de nieuwe en efficiënte verkeersafwikkeling met B-Cargo omdat ze toelaat de trein rendabel in te zetten in haar Europees productienetwerk. Bovendien is met dit net van 'rollende pijpleidingen' een hoge kwaliteit en beschikbaarheid gewaarborgd.

Sinds 1996 heeft de Spoorwegmaatschappij van BASF al een vergunning om zelf treinverkeer te verzorgen op het Duitse spoorwegnet en baat ze momenteel een zestal lijnen uit waaronder een naar de BASF-vestiging in Schwarzheide(ex-DDR) en een naar Bazel in samenwerking met de Zwitserse spoorwegen (SBB) voor de levering van chemische producten aan klanten.

Begin dit jaar gingen gesprekken tussen BASF en de NMBS van start om te onderzoeken of BASF zelf zou instaan voor haar spoorvervoer op Belgische bodem. Uiteindelijk werd evenwel gekozen voor een samenwerking met B-Cargo. Voor BASF brengt deze nieuwe samenwerkingsvorm minder kosten en een betere dienstverlening. De NMBS verheugt zich erover dat B-Cargo zich snel heeft kunnen aanpassen aan de gewijzigde behoeften van de klant, en aldus BASF heeft overtuigd om de jarenlange intense samenwerking nog uit te breiden.

De afstand tussen Antwerpen en Aken-West (of omgekeerd) wordt vanaf nu en dat zesmaal per week verzorgd door B-Cargo, de goederenafdeling van de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS. De afstand tussen Aken-West en Ludwigshafen (en omgekeerd) wordt verzorgd door de BASF Spoorwegmaatschappij (EVU-Eisenbahnverkehrsunternehmen) die eigen locomotieven en treinpersoneel inzet.

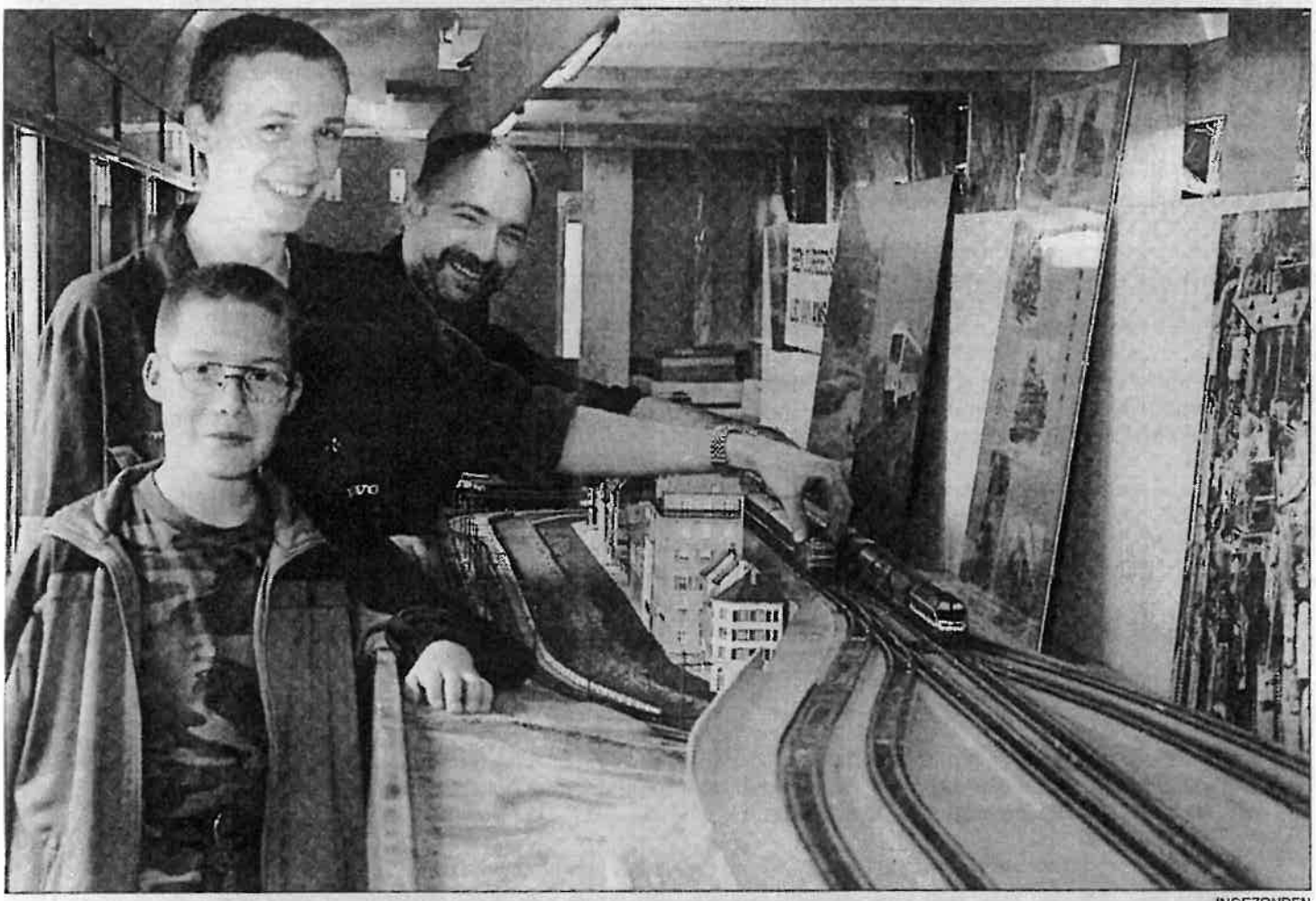
Miniatuurtreintjes in echte trein

Wie meer wil weten over AMSAC kan terecht op 09/228.82.21 of 09/236.55.39. De jaarlijkse ruilbeurs vindt plaats op zondag 29 oktober (10-15 uur), in de treinstellen aan het vormingsstation in Gent-Zeehaven.

Gent

De leden van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club (AMSAC) hebben een nieuw onderkomen. En ze hebben niet zo maar een lokaal gevonden: de club kreeg onderdak in twee treinstellen. Op 29 oktober houden ze daar voor hun jaarlijkse ruilbeurs.

AMSAC kreeg via de NMBS de kans om twee afgekeurde passagiersstellen te kopen. Een gelegenheid die de leden niet aan zich lieten voorbij gaan. De passagierswagons staan op een doodlopende spoorberm aan het vormingsstation Gent-Zeehaven.



INGEZONDEN

Ook penningmeester Marc De Vuyst, hier samen met Yves Serlet en Tim De Vuyst, is best tevreden met de nieuwe lokalen voor AMSAC.

„We zochten al jaren een vaste verblijfplaats, en plots kwam de NMBS met dit uitzonderlijk aanbod", zegt ondervoorzitter Daniël DeLathauwer. „Met deze wagons hebben we nu een eigen werk- en opbouwruimte."

AMSAC telt achtenveertig leden, waarvan bijna de helft bij de NMBS werkt. Een twaalftal van hen hebben de aangekochte wagons gerestaureerd. De buitenkant werd, in de mate van het mogelijke, terug in de oorspronkelijke staat hersteld. In de K1-wagon, oorspronkelijk een eerste-klassevoertuig, is er naast de kleine werk- en stookruimte ook plaats voor een cafetaria in een gerestaureerde resto-wagen. De wagon K3B wordt volledig ingenomen door een zeventien meter lange maquette waarop de leden hun miniatuurstelletjes laten bollen. „Dat is tenslotte onze hoofdbezigheid", zegt de ondervoorzitter.

—T.A.G.