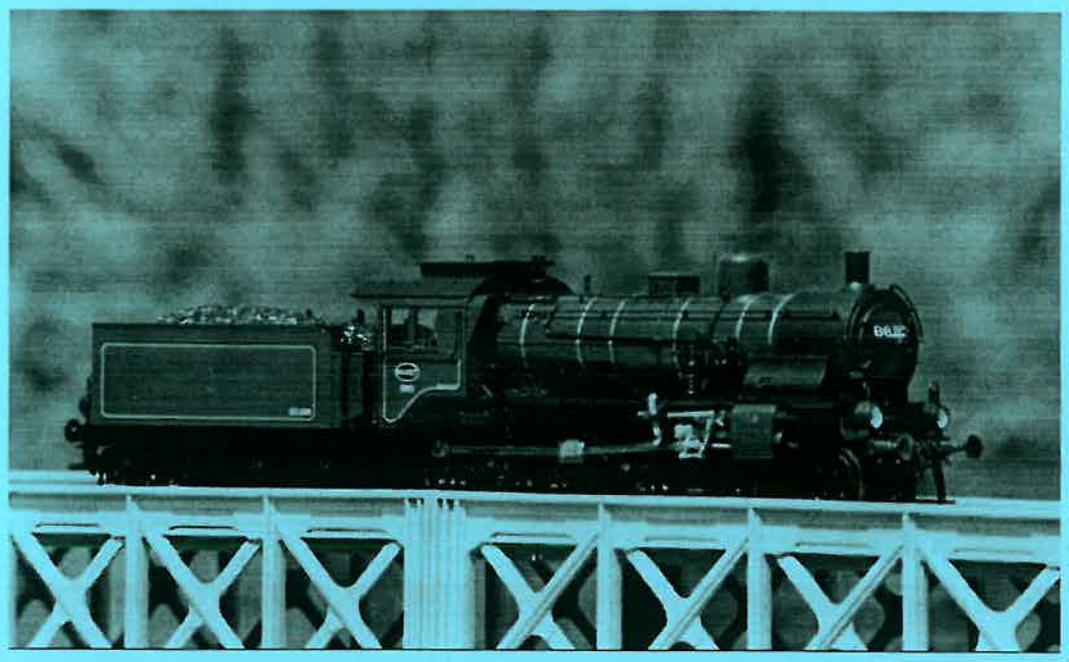
AMSAC v.z.w CLUBBLAD

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in maart-juni-september-december
Postkantoor – Sint-Amandsberg

Dhr Gorleer Rik
3 Struisvarenweg
9031 Drongen



AMSAC v.z.w. nr. 69

Editie: SEPTEMBER 2003

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club v.z.w.

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

Raad van beheer :

Ere-voorzitters: Dhr. DE GROOT Johan, Afdelingschef BC.21 Sectie 82 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 Daniel (09/228.85.21 of 0477/793730)
Achterstraat 73 - 75, 9040 Sint - Amandsberg

Secretaris : Dhr. COCQUYT Hans (09/236.24.33 of 0475/77.12.30)
Vierhekkenstraat 5A, 9031 Drongen

Penningmeester : Dhr. GORLEER Rik (09/236.24.12)
Struisvarenweg 3, 9031 Drongen

Bestuursleden : Dhr DE VUYST Marc (09/236.55.39 of 0474/53.75.62)
Nieuwstraat 17, 9988 Waterland-Oudeman
Dhr. DEN HAESE Luc (09/230.02.08 of 0497/12.14.07)
Brusselsesteenweg 547, 9050 Gentbrugge
Dhr . SERLET YVES (0472/25.38.78)
P. Van Langendonckstraat 34, 9050 Gentbrugge

LIDMAATSCHAP:

Het lidmaatschap word verkregen door betaling van € 30,00 lidgeld per kalenderjaar
De minimum leeftijd 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 in ons clublokaal.
De tekst zal bij voorkeur opgemaakt worden met WORD / WORDPERFECT in standaard times new roman 10 of 12 pitch zonder gebruik te maken van speciale layouts. Het bestuur is echter niet verantwoordelijk voor de inhoud ervan. Deze teksten weerspiegelen ook niet noodzakelijkerwijze de visie van het bestuur. De auteur is de 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 op vrijdagavond na telefonische afspraak met de voorzitter Bontinck Patrick of met één van de technisch raadgevers Mannaert Luc of Den Haese Luc.

Diverse:

Alle briefwisseling aan AMSAC dient gestuurd te worden naar het secretariaat:
DeLathauwer Daniel Achterstraat 73 te 9040 Sint-Amandsberg (GENT)
Alle betalingen kunnen geschieden via onze bankrekening: 149-1544102-04. Niets uit dit magazine mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijk schriftelijke toestemming van de uitgever!

INHOUDSTAFEL

1 CLUBNIEUWS 2
1.1 Mededeling van de voorzitter. 2
1.2 Mededeling van de redactie 3
1.3 Diavoorstellingen 5
1.4 Verslagen clubvergaderingen 5
1.5 Status opbouw van de clubbaan 5
2 TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN 6
3 DE TREIN IN 'T GROOT en 'T KLEIN 9
3.1 Stoomlocomotief type 66. 9
3.2 Nummering van de stoomlocomotief type 66. 11
3.3 Inzet van de stoomlocomotief type 66. 13
3.4 Stoomlocomotief type 66.in model. 16
4 REISVERHALEN 19
4.1 Reisverhaal: Swiss Vapeur Parc- Marc Van Audenaerde. 19
4.2 Reisverhaal: Guîtres - Gino Bril 23

1 CLUBNIEUWS

1.1 Mededeling van de voorzitter.

Beste clubleden,

Op het einde van deze lange hete zomer, namelijk op woensdag 20 augustus, heb ik alle bestuursleden en enkele harde kern-leden uitgenodigd in de landelijke omgeving van Welden om bij me thuis een bestuursvergadering te houden.en dit om een nieuw treinseizoen aan te vangen en een en andere misverstanden in de club recht te zetten.

Het was wat men noemt een 'vruchtbare' vergadering. We kampen wel met een aantal problemen zoals het heel beperkt aantal ledenaantal, het vele werk die met zo weinigen moet uitgevoerd worden maar we slaan er ons doorheen.
Ik hoop van harte dat we het nieuwe treinseizoen mogen starten met heel wat enthousiaste clubleden die kunnen helpen met de afwerking van onze infrastructuur, zowel binnen als buiten.

De redactie zal nu weer ingenomen worden door Gino Bril die na meer dan een jaar van afwezigheid in de club wegens studie- en beroepsomstandigheden, het redactiewerk van ons clubblad terug zal uitvoeren zoals vroeger. Voor meer informatie verwijs ik naar woord van de redactie hoe artikels vanaf nu in het clubblad zullen komen.

De penningmeester functie die door Marc De Vuyst steeds correct werd uitgevoerd is nu ingenomen door Rik Gorleer. Rik zal bij de volgende editie een uitgebreid verslag over deze vergadering geven.

Wij danken Marc De Vuyst voor zijn inzet voor de voorbije jaren. We hopen dat de grote afstand huis-AMSAC en zijn beroeps-omstandigheden hem niet te veel zullen ontmoedigen om ons regelmatig te bezoeken en te helpen.

Voorzitter Patrick Bontinck

1.2 Mededeling van de redactie

Beste clubleden,

Zoals de voorzitter vermeld heeft in het woord van de voorzitter, neem ik terug de draad op voor het samenstellen van het clubblad.

Leden die artikels wensen te publiceren in het clubblad kunnen dit vanaf nu op volgende wijze:

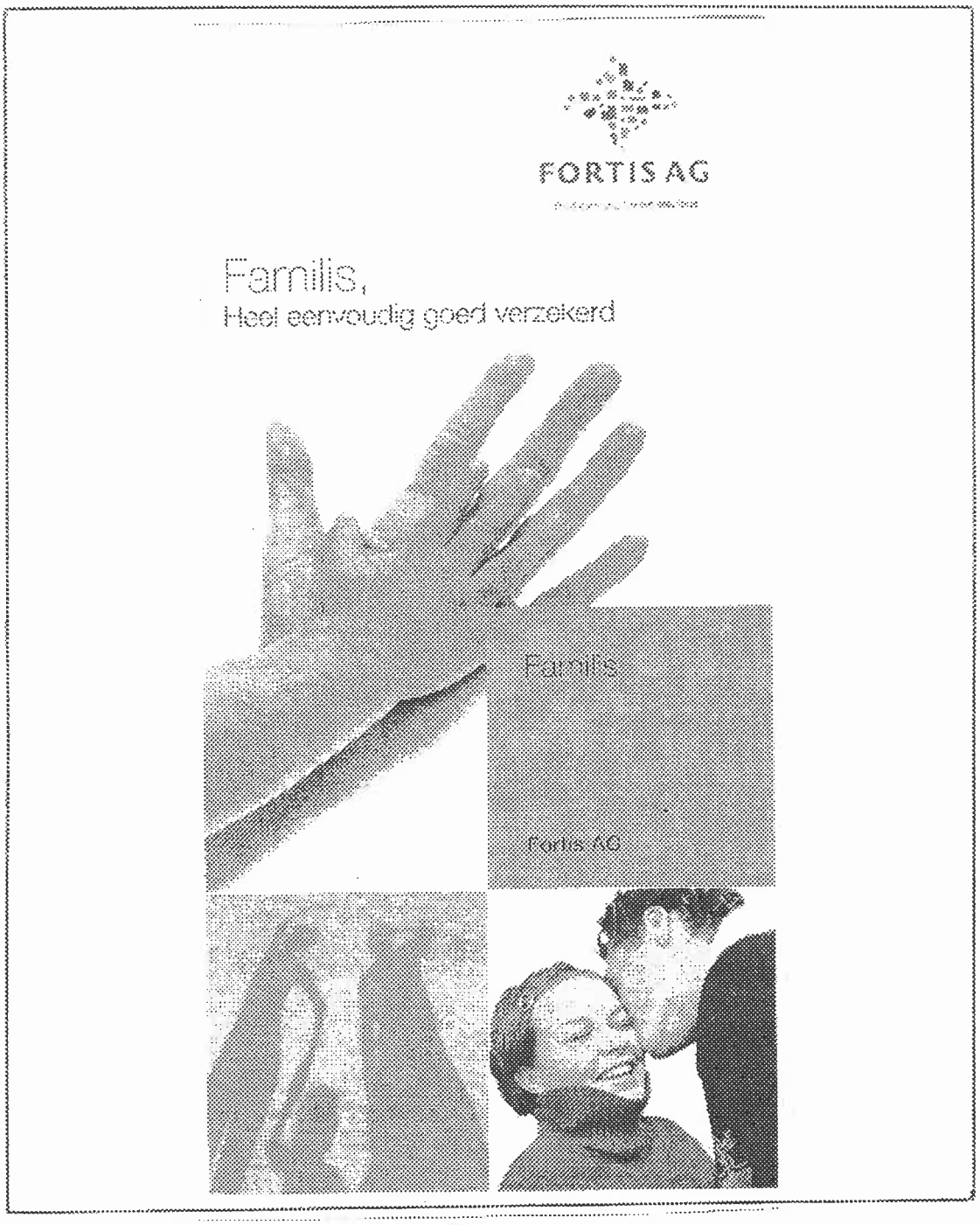
- Indien je over een internet verbinding beschikt stuur je het artikel, gescande pagina of foto op naar naar het e-mail adres: gino.bril@pandora.be
- Indien je over geen internet-verbinding beschikt kan je ook het artikel, gescande pagina of foto op een diskette, CD-R of CR-RW op slaan en deze data op maandagavond op PC te zetten. Er zijn steeds leden aanwezig die je hiermee kunnen helpen.
- Je kan ook het artikel rechtstreeks ingeven op de AMSAC PC met Word.
- Met de hand geschreven artikels kunnen ook afgegeven worden als deze niet groter zijn dan 1 A4 blad.
- Krantenknipsels, foto's of artikels kunnen ook ingescand worden in op de PC in het clublokaal.

Om de informatie op een ordelijke wijze op te slaan in de PC zal op volgende wijze te werk gegaan worden.
Op de desktop zal het icoon CLUBBLAD staan, alle relevante informatie die te maken heeft met het clubblad zal onder deze map komen, deze map bevind zich op de drive D:\.
Per kwartaal zal onder de map D:\CLUBBLAD een sub-map komen met de volgende benaming: \AMSAC-CLUBBLAD-MAAND-JAAR.
Dus alle clubbladinformatie zal dus per kwartaal in deze submap gezet worden zodat de redactie precies weet wat er moet verwerkt worden.

Ik hoop dat de artikels vlot zullen binnenkomen en indien je problemen hebt omtrent het inbrengen van artikels in ons blad dan kan je me meestal op maandagavonden tussen 19.30 en 20.30 bereiken of me een E-mailtje te sturen naar gino.bril@pandora.be.

We denken om het clubblad ook in een CD ROM versie te distribueren i.p.v. op papier. Hiervoor zal een lijst uithangen in het clublokaal waar ieder zijn keuze kan maken. Gelieve ons zo spoedig Uw voorkeur aan te duiden.

Veel leesgenot!
Redactie: Gino Bril



Hans COCQUYT
Vierhekkensstraat 5a
9031 DRONGEN

Tel. : 09/236.24.33

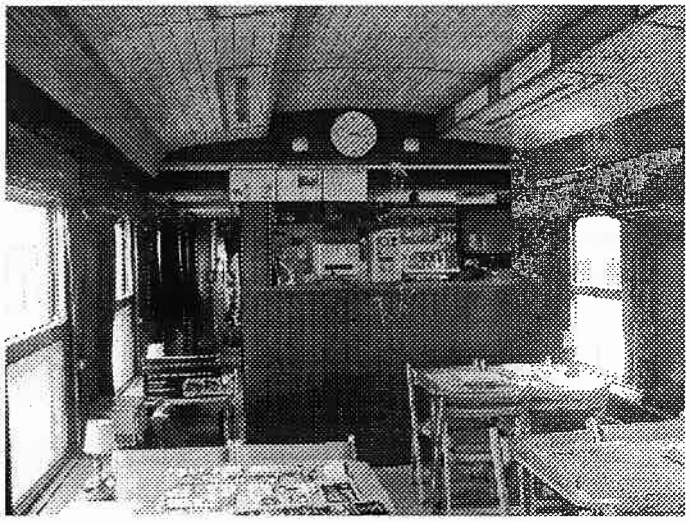
e-mail : hans.cocquyt@fortisbank.com

website : http://www.knci.be

1.3 Diavoorstellingen

Diavoorstellingen en videovoorstellingen zullen terug starten in het najaar. Hiervoor doen we terug beroep op onze treinspotters: Rik Gorleer en Roland Demaere.

Tweede maandag van oktober zal Rik Gorleer een diavoorstelling geven over: treinvakantie in de Harz (Duitsland)



1.4 Verslagen clubvergaderingen

In de laatste vergadering is beslist om iedere maandagavond aan de scenery verder te werken van de clubbaan. Dit onder leiding van Frederic Galle , ieder idee is welkom laat je stem horen.
De werken aan de buitenzijde van de rijtuigen zijn nog steeds bezig en dit onder leiding van onze voorzitter Patrick. Er zijn echter nog steeds handen welkom om te helpen.

De verdere afwerking van de gelijkstroombaan geleid door Luc Den Haese wordt nedergezet.

1.5 Status opbouw van de clubbaan

De opbouw van de scenery gaat verder onder leiding van Frederic Galle, het rotsgedeelte krijgt zijn definitieve vorm en een groot stuk van de spoorwegbedding is klaar. Er is wel een grote belangstelling, de opbouw vordert gestadig, maar meer hulp zal nodig zijn om de deadline van de tentoonstellingsdatum te halen.

2 TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN

13+14 september: groot feest bij Le Petit Train à Vapeur de Forest, van 10u tot 18u,
25 locomotieven worden verwacht (spoor 5 duim en 7¼).
Chausséé de Neerstalle 323b 1190 Forest - Vorst.

27+28 september: Modelspoorclub van de Kust,
Treinweekend van Oostende, 09u30 tot 18u.
KTA1 (tegenover het station) te Oostende.

27+28 september: stoomfestival bij CFV3V
Mariembourg.

27+28 september: opendeurdagen bij het Spoor, in de nieuwe lokalen
Noordlaan 32 Sint-Niklaas

11+12 oktober: Euromodelbouw
Limburghallen te Genk
van 09u30 tot 18u00

01+02 november: opendeur bij de Modelspoorvrienden te Brugge, 10u tot 18u,
Lokaal "De Koepel"
wijk Kristus Koning
Gérard Davidstraat 10 Brugge

15 november: opendeur bij Rail Miniature Mosan
van 10 u tot 18u
Centre Culturel de Géronsart,
Rue de Trèfle Jambes

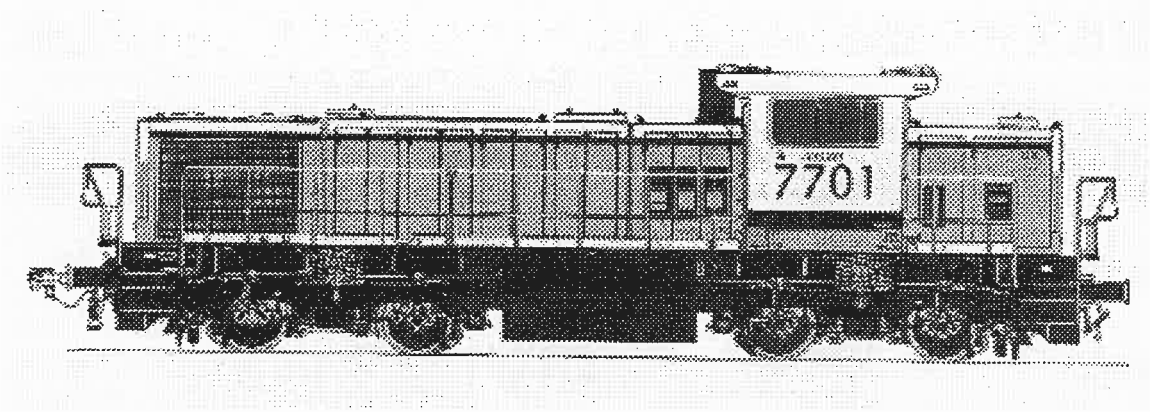
22/23/29/30 nov.: tentoonstelling 25j De Geit:
Lierse Modelspoorwegen,
10u tot 18u
Vleeshuis - Grote Markt te Lier

26 oktober AMSAC TREINEXPO IN MODEL MET RUILBEURS
van 9 tot 13 UUR maar geopend tot 16 UUR voor de nagenieters

13 & 14 september: 3de festival van de miniatuurtrein
in het Kursaal te Binche
Club ferroviaire du Centre - Gare Musée
Rue de la Station te Haine St Pierre

Nieuw op de boekenmarkt : Tramreis door België (Les Editions du Cabri)
Prijs: 45 Euro

treinexpo in model



26 oktober 03
28 mrt & 24 okt 04

Gent - Zeehaven

NMBS-Goederenstation Veenakkerstraat te 9000 Gent

Modellenmarkt & ruilbeurs van 9u tot en met 13u te bezichtigen tot en met 16u
Modeltreinen in werking en dit in echte

ex - NMBS rijtuigen uit de jaren '30 en '50

Info tel: 09/ 228.85.21 & 0474/ 53.75.62

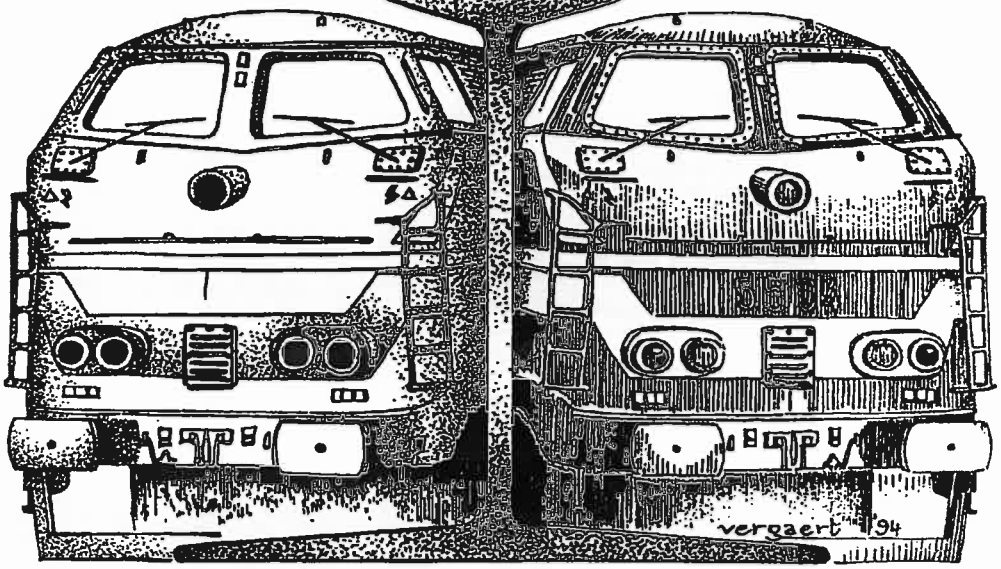
Modelbouw 't is een hobby inkom 2 €

treinmodelbouw

e-mail: go-rail@planetinternet.be

Go

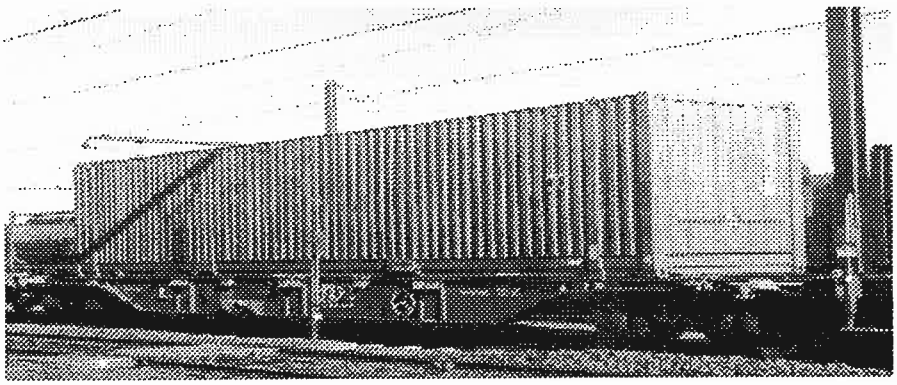
OPEN:
wo-do-vrijdag
14-20u.
zat. 9-18u.



tel.en fax 09/227.68.41

Henri De Sagherstraat 16 B-9031 Drongen

KLEIN MODELLBAHN
AUSTRIA



N.M.B.S. containerwagen «B-Cargo » € 38,40 (nu voorradig)

GO-RAIL

3 DE TREIN IN 'T GROOT en 'T KLEIN.

3.1 Stoomlocomotief type 66.

Eind de jaren 1800 begin 1900 dienden in Duitsland vele oude locomotieven vervangen te worden, tevens had het toenemend reizigersverkeer dringend behoefte aan sterkere en snellere machines om het stijgend verkeer de baas te kunnen.

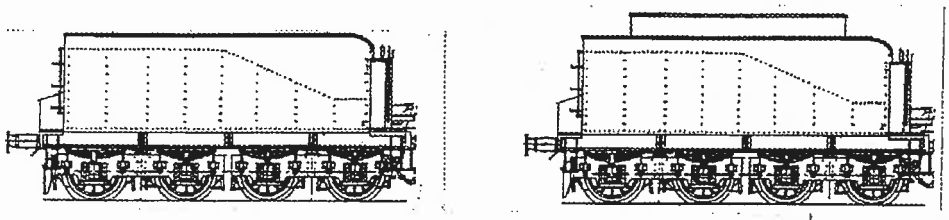
Bij de Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung (KPEV) was ir Garbe verantwoordelijk voor de locomotiefbouw. Zijn idee over een stoomloc was dat deze weinig assen moest hebben en een eenvoudige stoomafname.

Zo ontstond in 1906 de S6 op de tekentafel (S = Schnellzuglok). Ondanks het feit dat de locomotiefbouw eigenlijk reeds verder geëvolueerd was, drukte Garbe het ontwerp van de 2B-loc toch door. De eerste loc werd nog in 1906 in Breslau gebouwd. Reeds in 1906 en 1907 verschenen 2C-locs op de tekenplanken. De P8 (ons T64) leverde nagenoeg dezelfde prestaties met wielen van 1725mm.
Het ontwerp voorzag het slepen van treinen van 180T tegen 120 km/u. De S6 werd gebouwd met drijfwielen van 2100 mm en kon op vlakke lijnen een last van 300 T slepen aan 100 km/u. Tijdens de vele proefritten was echter vastgesteld dat het machinistenhuis dermate trilde dat stoker en machinist elkaar nauwelijks konden verstaan.

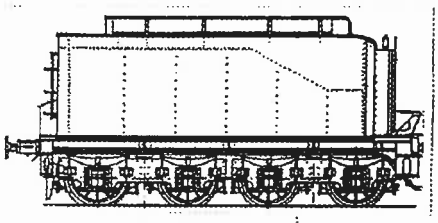
In 1907 werd met een andere loc op een andere lijn een nieuwe testrit uitgevoerd. Deze gaf wel volledige voldoening. Reeds na een jaar stelde men vast dat de machine eigenlijk op maximum rendement reed. Een versterking was niet mogelijk omdat de loc reeds een asdruk had van 17,25T en daarmee de toenmalig toegelaten druk van 16 T overschreed. Het chassis is opgebouwd uit staalplaat van 25 mm dik. Door de grote wielen werd de ketel hoger gemonteerd. Deze bestaat uit 2 ringen en heeft 21 grote en 152 kleine vlampijpen. In de rookkast werd een oververhitter geplaatst. Eén veiligheidsklep Ramsbotton laat eventuele overdruk wegvloeien. De koperen vuurhaard heeft een verwarmingsoppervlakte van 2,29m2. De 2 cilinders drijven de eerste aandrijfas aan. Een zandkast geplaatst achter de stoomdom laat het zandstrooien voor de drijfwielen toe.

Er werden tussen 1906 en 1913 in totaal 584 locs gebouwd. Ze waren gekoppeld met 4-assige tenders type 4T20 (bij ons type 34). Deze hadden een inhoud van 20 m3 water en 6,5 ton kolen. Later werden deze tenders vergroot tot het type 4T21,5 (bij ons type 35 en 36) met een inhoud van 21,5 m3 water en 7 ton kolen. De tenders type 35 en 36 hadden dezelfde kast maar verschillende draaistellen (klassieke en amerikaanse). De tenders type 34 en 35 hadden een verschillende kast maar dan weer dezelfde bogies. Het type S6 was echter geen lang leven beschoren. De Reichsbahn had reeds lang gekozen voor locs met 3 aandrijfassen en zette in 1923 al 156 van de 442 nog beschikbare locs buiten dienst. Slechts 286 machines werden in 1925 ingeschreven als BR 13 nrs 1001 tot 1286. In 1926 werden 20 locs

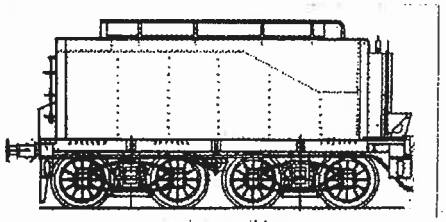
geschrapt, in 1927 nog eens 62. In 1928 gingen opnieuw 35 stuks aan de kant. In 1931 was het type S6 uit de bestandslijsten van de Reichsbahn geschrapt.
Het Verdrag van Versailles kende 42 locs S6 aan België toe, 81 aan de PKP, 2 aan Italië en 1 aan Litouwen. De locs kwamen in 1919 in België aan en werden de eerste jaren onder hun origineel nummer ingezet. In de loop der jaren kregen sommige een Belgische schouw. Bij sommigen werd de dakkapel op het machinistenhuis verwijderd zodat het dak vrij vlak werd. Bij 6617 werd een tondak geplaatst. De fijne Pruissische buffers werden vermoedelijk als eerste onderdeel vervangen door de zwaardere Belgische uitvoering.



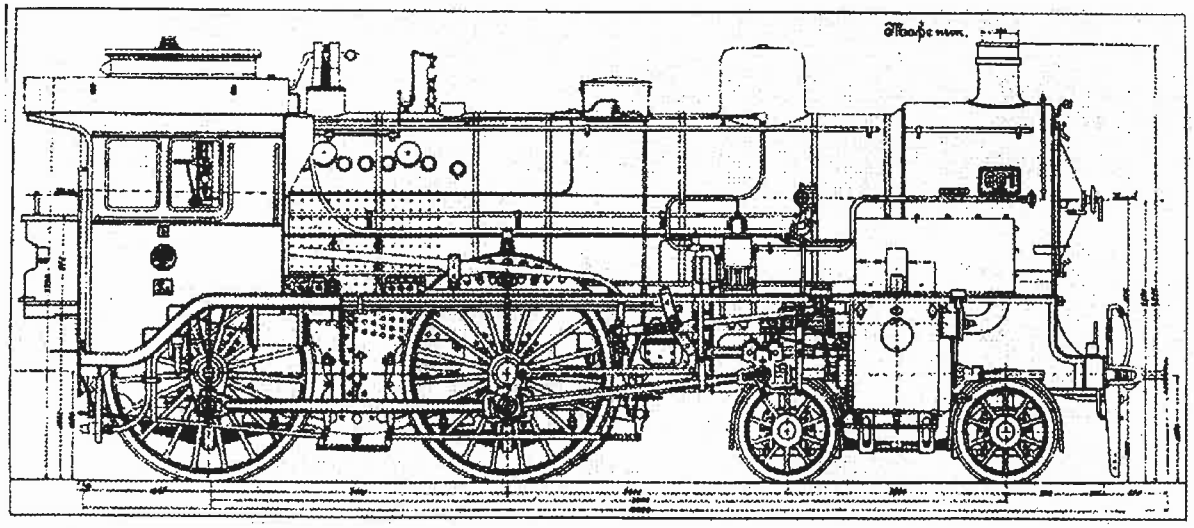
Tender type 34: links de oorspronkelijke versie, rechts de uitvoering met vergrootte kolenbak.



Tender type 35.



Tender type 36.



3.2 Nummering van de stoomlocomotief type 66.

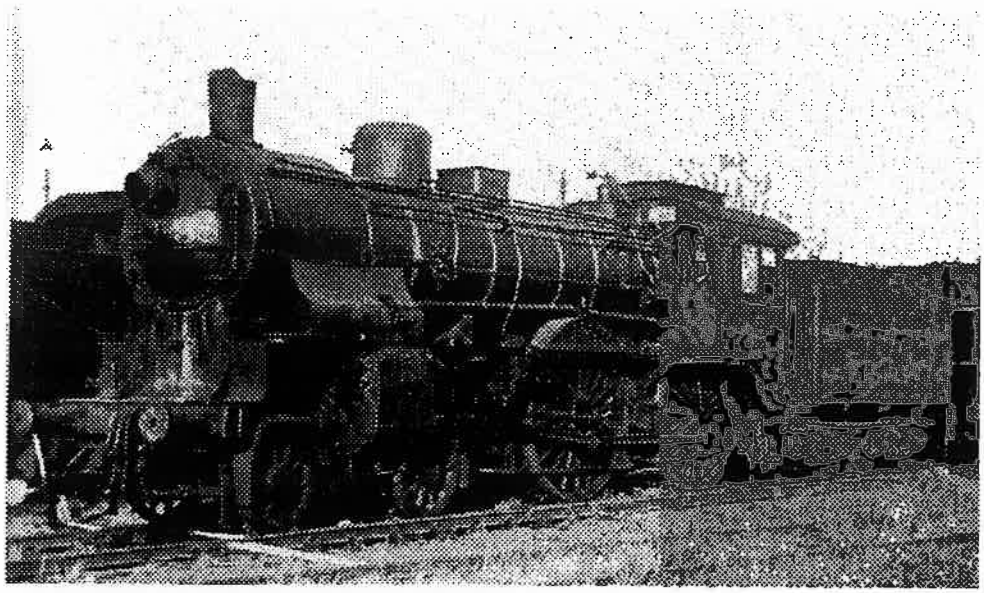
Tussen hun aankomst in België in 1919 en de eerste vernummering in 1925 reden de locs rond met hun origineel nummer.

In 1925 werd een nieuw nummerschema ingevoerd waarbij het type S6 het type 66 werd. Als volgnummer werd zoveel mogelijk het origineel nummer gevolgd. Het nieuwe locnummer bestond aldus uit 4 cijfers. 6600 tot 6676.

In 1946 werd opnieuw een nieuw nummerschema ingevoerd, ditmaal met 5 cijfers. Ze kregen nu de nummers 66.001 tot 66.037.

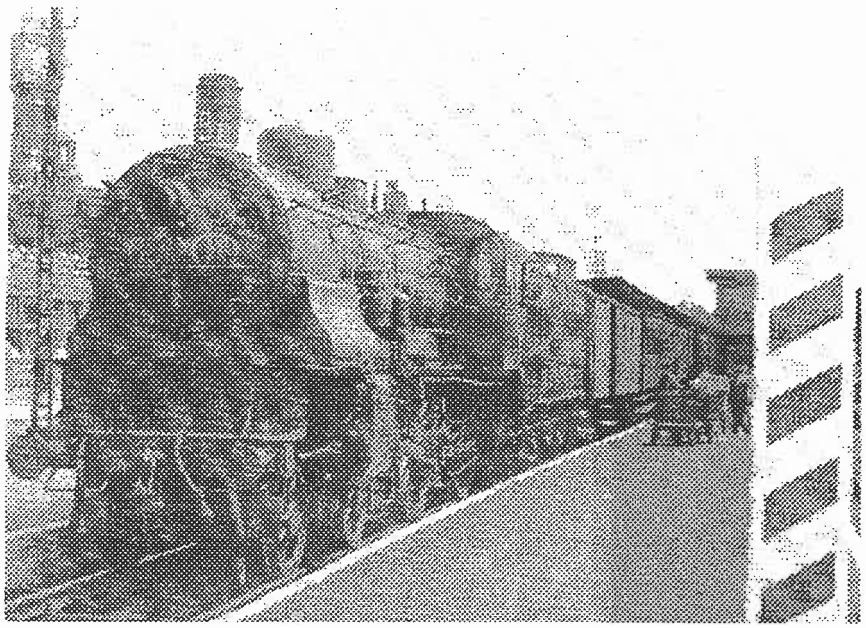
Voor de tenders werden 3 reeksnummers toegekend.
Type 34 (4T20) kreeg de nummers 20300 tot 20327. Het type 35 (4T21,5) de nummers 22000 tot 22176. Het type 36 (4T21,5 amerikaans) de nummers 22200 tot 22358.

De tenders type 34 werden gekoppeld met locomotieven types 60, 64 en 66. De tenders type 35 werden gekoppeld met t 60, 61, 64 en 66. De tenders type 36 werden gekoppeld met type 60, 62, 64, 66 en 69.



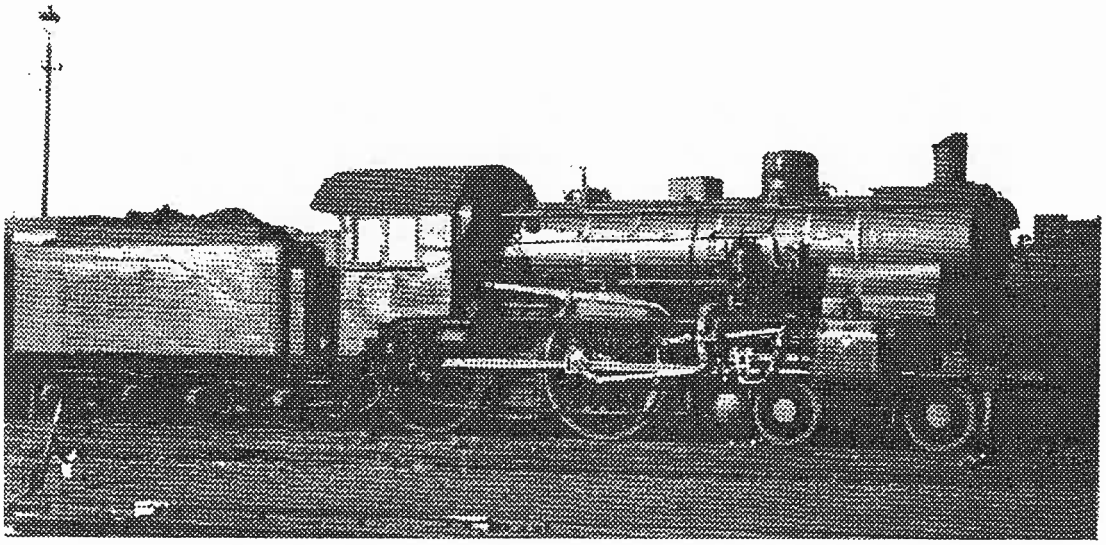
In september 1940 werd de 6638 (met daklantaarn) teruggevonden te Brugge.
De afgeschermde petroleumlantaarn verraadt de oorlogsomstandigheden.

Foto Karl J Harder, uit Stoom deel 1 van Max Delie uitgegeven bij Ed. Blanchart.



De 6600 (de latere 66.004, zonder daklantaarn) was tijdens WO II ingeschreven te Brugge.
Zie de letters Br op de schouw. Hij staat in 1940 te Gent-St.-Pieters klaar voor vertrek met een sleep GCI-rijtuigen.

Foto Karl J Harder, uit Stoom deel 2 van Max Delie uitgegeven bij Ed. Blanchart.



De 6617 (met tondak) van Landen, werd in september 1940 te Brugge aangetroffen.

Foto Karl J Harder, uit Stoom deel 3 van Max Delie uitgegeven bij Ed. Blanchart.

3.3 Inzet van de stoomlocomotief type 66.

Als sneltreinloc werden ze voornamelijk ingezet tussen Brussel-Noord en Antwerpen. Later werden ze sporadisch vanuit andere depots ingezet; een jaartje hier, een jaartje daar, maar eind de jaren 20 werden ze nagenoeg allemaal terug ingezet vanuit Brussel of Berchem.

In 1929 duiken voor het eerst enkele locs op te Merelbeke waar ze enkele treinen slepen tussen Brussel en Oostende. Later verminderde deze inzet terug.

In 1938 waren er 23 diensten voor het type 66. Merelbeke had er hiervan 12. In 1940 waren het er nog slechts 3.

Wanneer tijdens WO II nagenoeg alle P8 (T 64) opgeëist werden, werden de S6 verspreid over het grondgebied en namen tot de terugkeer van de T 64 in 1946 hun diensten over. Adinkerke, Brugge, Kortrijk, Leuven, Merelbeke en Oudenaarde werden in deze donkere jaren de thuishaven voor de 66ers. Omdat deze locs in Duitsland reeds lang buiten dienst waren, was de bezetter in deze locreeks niet geïnteresseerd.

Op 20/09/1944 stonden 23 locs buiten dienst wegens oorlogsfeiten.

De 6604 werd in 1945 te Landen buiten dienst gesteld, de 6630 en 6676 werden als gevolg van oorlogsomstandigheden buiten dienst gesteld. Deze 3 locs werden derhalve niet vernummerd in 1946.

Na WO II werden enkele machines te Latour gestationeerd. Leuven kreeg eveneens enkele S6 maar gaf de beste al vlug door aan Merelbeke. In 1947 werden de 66ers van Latour geleidelijk aan vervangen door T 40. Hierdoor kreeg Merelbeke een groot aantal locs waarmee diensten gereden werden naar Brussel, St.-Niklaas, Dendermonde en Antwerpen-LO. In de andere richting ging het naar Brugge, Adinkerke, Doornik, Ronse en Geraardsbergen.

Van zodra de 64ers terug in het land waren hadden de 66ers geen eigen inzetreeks meer maar reden in de diensten van het T 64.

In de loop van 1948 werden alle resterende machines buiten dienst gesteld.

In de ondertussen verschenen fotoboeken vinden we volgende uitvoeringen en treinsamenstellingen terug.

Loc nr	Schouw	Dak cabine	Tender nr	Draaistellen	Jaar foto	Rijtuigen
66..	recht	dakkapel	?	?	07/1938	L
6600	recht	plat	?	?	1940	
6606	recht	dakkapel	?	?	09/1940	
6609	recht	dakkapel	?	?	1935	K1
6613	Belgisch	plat	?	?	04/1934	Pr-3assig
6613	Belgisch	plat	?	?	10/1945	GCI
6614	recht	plat	?	?	1935	
6614	recht	dakkapel	?	?	1945	
6615	recht	plat	?	amerikaans	1930	
6615	recht	plat	22312	amerikaans	08/1936	GCI
6616	recht	dakkapel	22...	?	1930	
6617	recht	tondak	22257	amerikaans	08/1940	
6619	recht	plat	22...	klassiek	07/1942	
6627	recht	dakkapel	?	?	01/1937	K1
6627	recht	dakkapel	22018	klassiek	08/1940	
6630	recht	dakkapel	?	?	1940	M1
6633	recht	dakkapel	22...	klassiek	01/1945	
6638	recht	dakkapel	22...	amerikaans	09/1940	
6639	recht	plat	?	?	1942	
66003	recht	dakkapel	?	?	1946	GCI

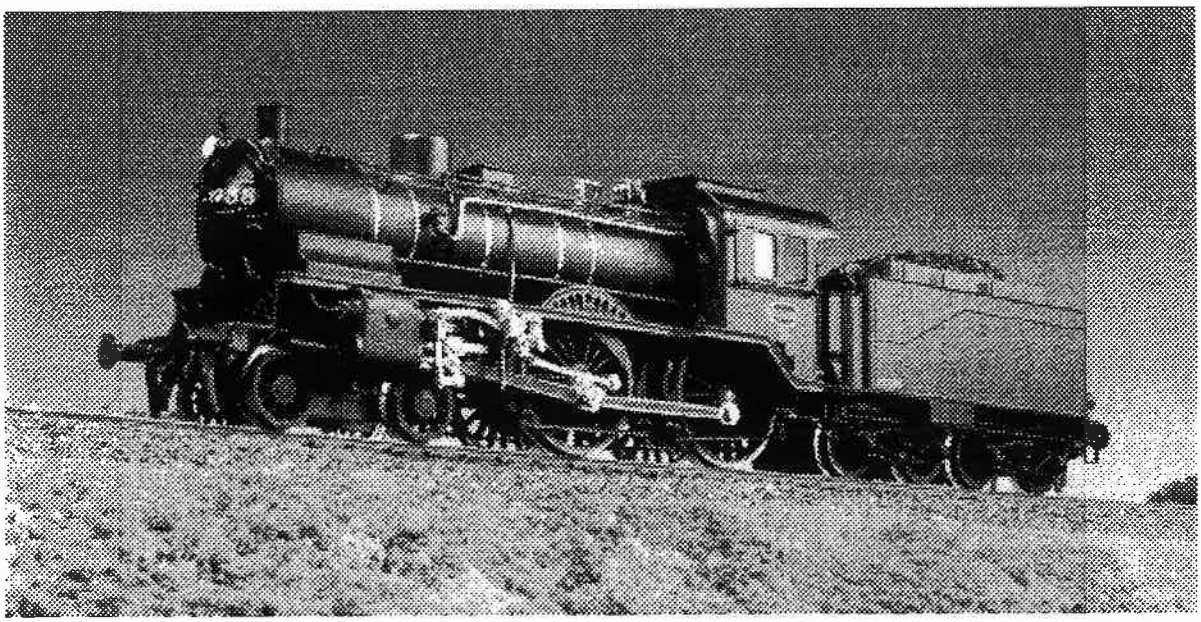
Locnummer					
Etat Belge	NMBS	KPEV	Construct	Bouwjaar	Laatste
1925	1946				stelplaats
6600	66004	601 Essen	Humboldt	1908	Merelbeke
6601	66001	601 Katowitz	Linke	1907	Latour
6602	66002	602 Elberfeld	Humboldt	1910	Latour
6603	66003	603 Cöln	Linke	1906	Latour
6604		604 Halle	Linke	1908	Landen
6605	66005	605 Breslau	Linke	1906	Latour
6606	66006	606 Elberfeld	Humboldt	1910	Merelbeke
6607	66007	607 Elberfeld	Humboldt	1910	Leuven
6608	66008	608 Elberfeld	Humboldt	1911	Latour
6609	66009	602 Altona	Henschel	1907	Latour
6610	66010	610 Breslau	Linke	1907	Latour
6611	66011	611 Elberfeld	Humboldt	1911	Merelbeke
6612	66012	612 Elberfeld	Humboldt	1911	Merelbeke
6613	66013	613 Elberfeld	Linke	1912	Merelbeke
6614	66014	615 Cöln	Humboldt	1911	Merelbeke
6615	66015	615 Halle	Linke	1908	Latour
6616	66016	616 Altona	Henschel	1909	Latour
6617	66017	617 Cöln	Humboldt	1913	Latour
6618	66018	618 Essen	Humboldt	1910	Merelbeke
6619	66019	619 Bromberg	Linke	1910	Leuven
6620	66020	620 Altona	Henschel	1909	Merelbeke
6621	66021	603 Elberfeld	Humboldt	1910	Merelbeke
6622	66022	623 Essen	Humboldt	1911	Merelbeke
6623	66023	623 Halle	Linke	1908	Leuven
6624	66024	624 Stettin	Linke	1911	Merelbeke
6625	66025	625 Hannover	Humboldt	1911	Latour
6626	66026	626 Essen	Humboldt	1911	Latour
6627	66027	627 Breslau	Linke	1909	Latour
6628	66028	628 Essen	Humboldt	1911	Merelbeke
6629	66029	605 Mainz	Humboldt	1910	Latour
6630		606 Mainz	Humboldt	1910	Merelbeke
6631	66031	616 Cöln	Linke	1911	Latour
6632	66032	616 Elberfeld	Linke	1912	Latour
6633	66033	617 Kattowitz	Linke	1911	Merelbeke
6634	66034	619 Stettin	Linke	1911	Leuven
6638	66038	638 Essen	Linke	1912	Merelbeke
6639	66039	639 Essen	Linke	1908	Merelbeke
6641	66030	641 Halle	Henschel	1910	Latour
6645	66035	645 Breslau	Henschel	1908	Latour

3.4 Stoomlocomotief type 66.in model.

JOCADIS

In 1990 bracht Jocadis een stoomloc type 66 uit. Het model werd vervaardigd door Westmodel en was gekoppeld met een door Fleischmann gemotoriseerde tender.

De loc met nummer 66038 was voorzien van de stevige Belgische buffers, rechte schouw, machinistenhuis met dakkapel. Als verlichting enkel een petroleumlantaarn. De tender van het type 36 met Amerikaanse draaistellen kreeg het nummer 22238.



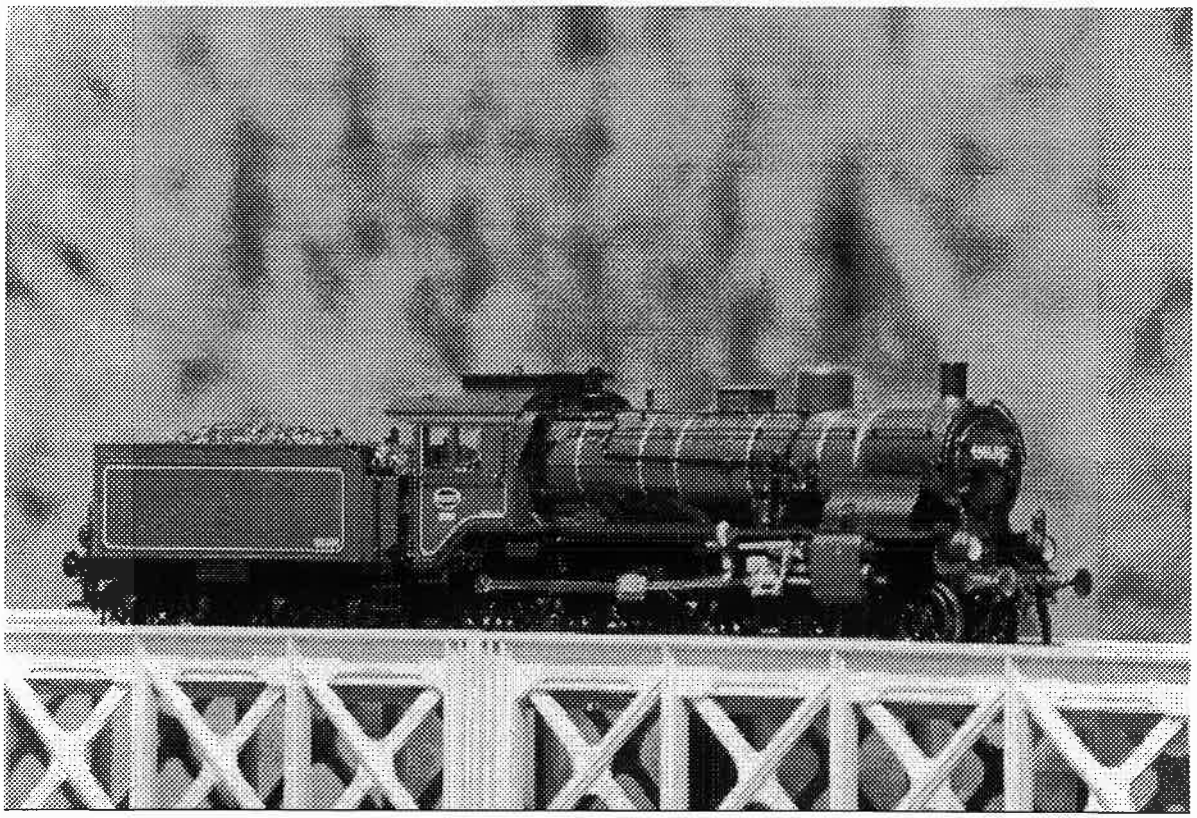
Het model was volledig in messing en enkel gemonteerd verkrijgbaar. Alle leidingen en handgrepen werden afzonderlijk gemonteerd. Aan de linkerzijde van de loc was een dikke leiding in messing gemonteerd. Een schitterend model.

FLEISCHMANN

In 2001 bracht Fleischmann het model van een Pruissische S6 uit. Er werd gekozen voor de BR 13-10 in de uitvoering Deutsche Reichsbahn. Het oorsprongmodel voor onze T 66. De loc is kort gekoppeld met een vierassige tender 2'2'T21 met klassieke draaistellen.
In 2002 bracht Fleischmann de S6 uit als T 66. Volgens aloude traditie is de kast zeer fijn gedetailleerd, mooi gespoten en voorzien van een zeer fijne beschrifting. Vooral de geventileerde wielkast en de fijne spaakwielen zijn een lust voor het oog.

De machine heeft nog steeds de lichte Pruissische buffers, twee lantaarns op de bufferbalk, een rechte schouw en een machinistenhuis met dakkapel. De loc met nummer 66027 en depot MUT (Latour) werd gekoppeld met een vierassige tender type 35 nr 22018, zonder opbouw.
Op de tenderwand ziet men nog de constructieplaat welke op de Duitse versie voorkomt. Achteraan de tender 2 petroleumlantaarns.

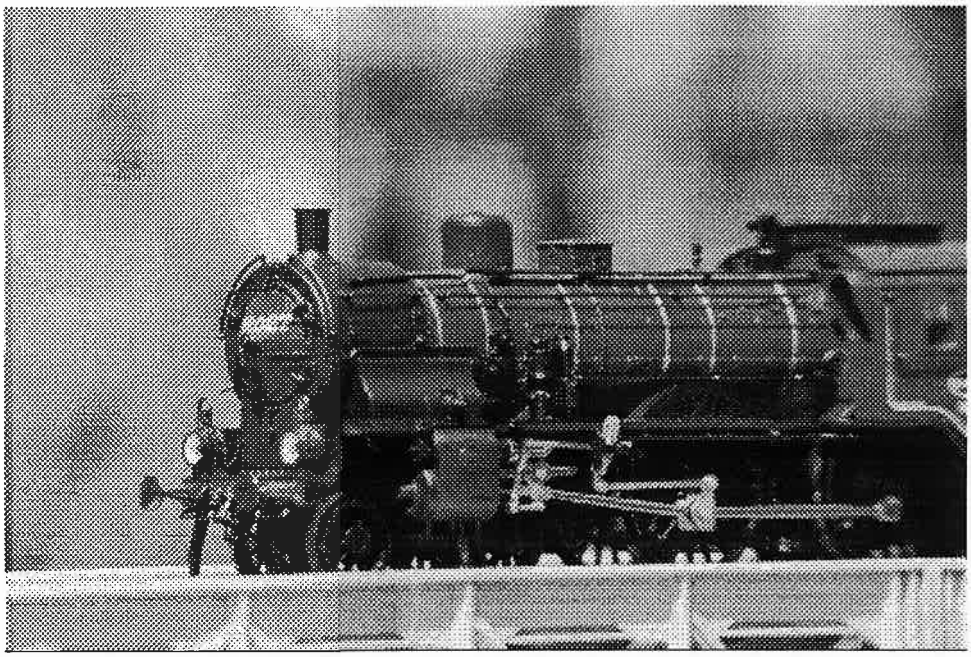
De loc heeft vooraan een immitatieschroefkoppeling en achteraan de Fleischmann Profi-koppeling. De stroomafname gebeurt op de loopwielen, de grote drijfwielen en de middelste tenderassen.



De metalen tender is voorzien van een Buhler motor die de 1° en 4° as aandrijft. De wielen hiervan zijn voorzien van antislipbandjes. De loc komt vlug in beweging en rijdt soepel.

De T 66 oogt zeer mooi. Er zijn echter wel enkele bedenkingen. In de Fleischmann cataloog staat de Duitse versie BR 13.10 afgebeeld met zwaardere buffers (vergelijkbaar met de Belgische buffers). Waarom het T 66 uitgebracht werd met de fijne Pruisische buffers is een raadsel. De leidingen en handgrepen op de ketel en machinistenhuis zijn zwart in plaats van groen, wat de algemene indruk toch beïnvloedt.

De tender zou normaal gezien moeten voorzien zijn van een opbouw om de capaciteit te vergroten. Hiervoor zou echter een nieuwe mal nodig zijn wat de productiekosten dan weer fors de hoogte in jaagt.
Er zou ook kunnen gekozen worden voor een tender type 36 met Amerikaanse draaistellen, de tender welke achter het type 64 (BR 38) gekoppeld werd en in het Fleischmann gamma beschikbaar is.



De loc moet dan wel een ander nummer krijgen. De keuze van het nummer is eveneens een beetje ongelukkig. Het nummer met 5 cijfers plaats de loc in de periode tussen 1946 en 1949, wat deze dus heel beperkt inzetbaar maakt. Wanneer men bedenkt dat het T 66 te Latour tamelijk vlug vervangen werd door de types 40, maakt de keuze van het nummer nog moeilijker.
Een nummer met 4 cijfers zou de loc inzetbaar maken tussen 1925 en 1940. Het terugvinden van de stationering kan mogelijks voor problemen zorgen. Een opmerking die zoawel voor het Jocadis als voor het Flesichmannmodel geldt.
Alles samen een zeer mooie loc die met een andere tender en een 4-cijferig nummer een perfect model zou kunnen zijn.

Vermelden we nog dat Paul Belon Messing Modelbouw ondertussen twee sets op de markt bracht om de schouw, dak van het machinistenhuis en bovenbouw van de tender te vervangen.
Verder kunnen nog de draaistellen en een aantal details aangepast worden.
Opgave van model en locnummer is noodzakelijk.

Tekst: Marc Van Audenaerde.

Bron: NMBS: Les Locomotives Armistices.

4 REISVERHALEN

4.1 Reisverhaal: Swiss Vapeur Parc- Marc Van Audenaerde.

De zomermaanden zijn traditioneel de vakantiemaanden bij uitstek. In juli liepen de wegen nog maar eens naar Zwitserland en wel naar het Franstalige landsgedeelte. In het zuidwesten vormt het Lac Leman (meer van Genève) de grens tussen Frankrijk en Zwitserland. Nabij Le Bouveret zorgt de Rhône voor een constante aanvoer van smeltwater.

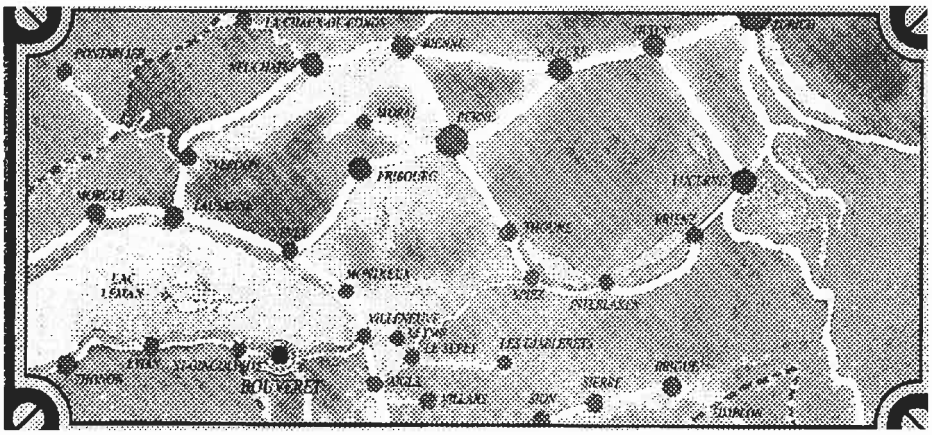
Gelegen aan de voet van de bergen en aan de oever van het meer beschikt Le Bouveret over een heel gamma recreatiemogelijkheden zoals camping met klein strand, jachthaven, zwembad met glijbanen en juist naast de enkelsporige spoorlijn het Swiss Vapeur Parc.

Swiss Vapeur is een attractiepark waar men treintje kan rijden op 5 duim (127mm) en 7 ¼ (184mm) spoorbreedte.

In 1979 werd de "Stoomclub van Aigle" gesticht. In 1980 organiseerden zij het 1° Zwitsers stoomfestival.

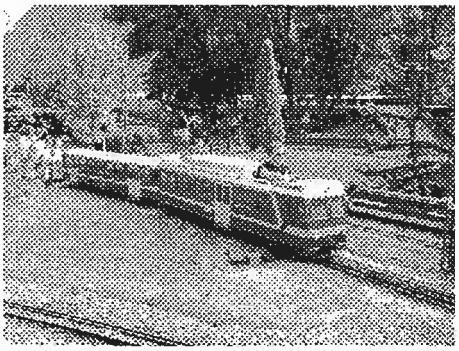
In 1987 verhuist de club naar Le Bouveret en begint in de gemeente Port-Valais aan de
bouw van het park.

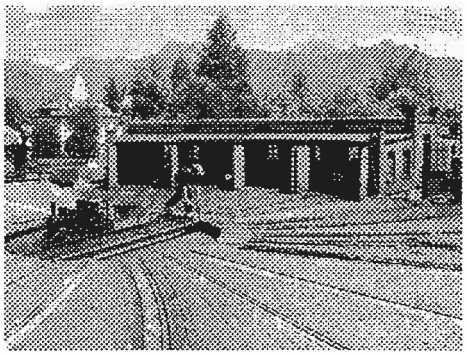
In 1988 volgt de opening.
In 1998 heeft de aanleg van het spoorwegnet, de gebouwen en wandelpaden meer dan 90.000 werkuren gekost.

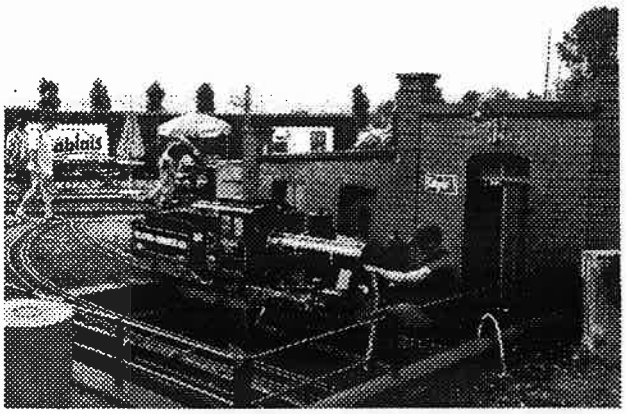


Op een domein van 12.000 m2 werd in 2 niveaus een spoorwegnet van 1480 m lang aangelegd, volledig op dubbele spoorbreedte van 5 en 7 ¼ duim.
Naast een overdekt station met 3 sporen zijn er nog 5 tunnels en 9 bruggen waarvan de grootste een hangbrug is van 50m lang en 11 T weegt. Eén metalen brug is zelfs dubbelsporig uitgevoerd. Er werden verder nog 2 vijvers (meren) uitgegraven van 150 en 340 m2

Een aantal historische gebouwen werden op schaal nagebouwd. Het kasteel van Aigle op schaal 1/8 is magnifiek. In het kerkje van Saanen kan je het prachtige interieur bewonderen. De andere gebouwen herbergen een café, pannenkoekenhuis, souvenirwinkel...





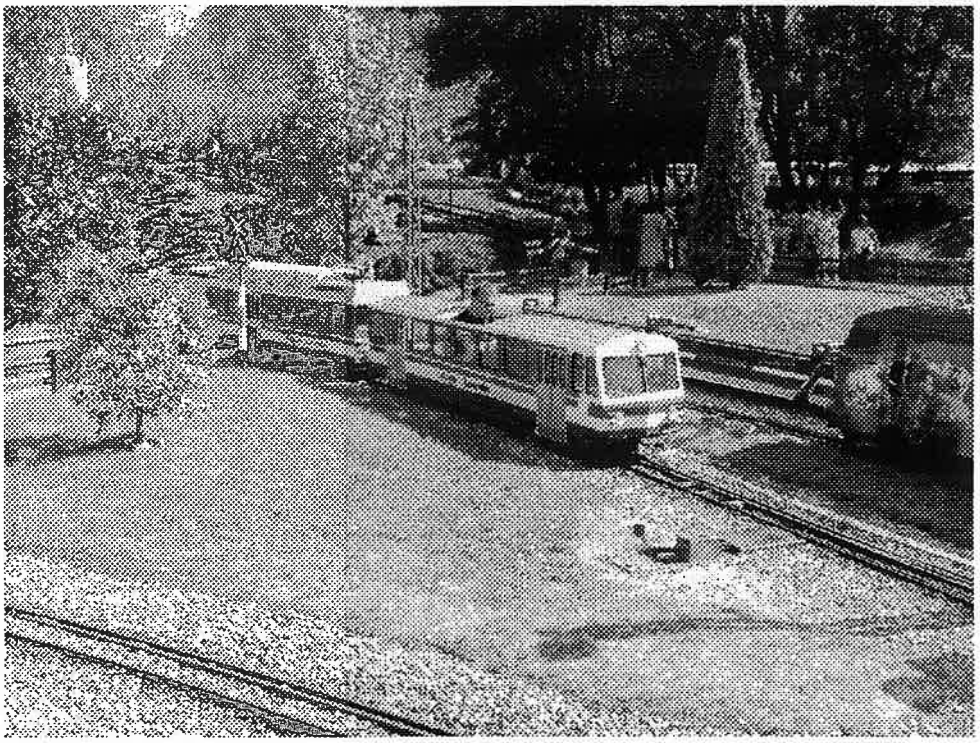


Doorheen dit alles vertrekt om de 10 minuten een trein voor een rondrit van +/- 15 minuten. Zes stoomlocs en 4 replica's van elektrische locomotieven en motorstellen zorgen voor de sleping. Iedere trein is samengesteld uit 5 à 10 wagens.

De motorstellen en E-locs vinden onderdak in een 4-sporige loods ter grootte van een dubbel tuinhuis. De stoomlocomotieven worden gestald in een 6-sporige ronde loods, volledig met kelder zodat men rechtopstaand aan de locs kan werken. Naast de loods nog eens 3 sporen voor smering en onderhoud in open lucht.

Verder is er nog een grote werkplaats waar het grote onderhoud van het rollend materieel gebeurt.

Bij de stoomlocs vinden we echte pareltjes terug. Replica's van o.a. een DB BR 01, een SNCF 141R, een Engelse Stanier Black Five. Verder nog Amerikaanse en industrielocs.



Voor de toegangsprijs van 12 Sfr (330 Bfr) mag je gans de dag (van 10 tot 18u) rondwandelen (de wandeling duurt 2u) en naar hartelust met de verschillende treinen rondrijden. Een praatje met het locpersoneel doet alras de vermoeidheid vergeten.
Als je dorst hebt kan je op 3 plaatsen terecht. Begint de honger te knagen dan kan je nog in het restaurant terecht.
Verder laat ik de beelden voor zich spreken. Ben je er in de omgeving, niet aarzelen, neem het er eens van en geniet de volle dag.
S'avonds vind je in de omgeving gelegenheid genoeg om aan de oevers van het meer op een gezellig terrasje na te genieten.

Vermelden we nog dat dergelijke attracties in België te vinden zijn in het stadspark te Turnhout en in het park te Vorst (Petit Train à Vapeur de Forest). Beiden weliswaar op veel bescheidener manier.

Hopelijk tot weerziens Swiss Vapeur.

----------Tekst en foto's: Marc Van Audenaerde.

IIII

4.2 Reisverhaal: Guîtres - Gino Bril

Reisvoorbereiding doe ik al enkele jaren met internet. Als treinliefhebber probeer ik dan ook steeds minstens één (model)spoorweg club te bezoeken tijdens mijn reis. Dit jaar stonden de wijnstreken Médoc en St-Emilion op ons reisprogramma.
De internetzoekmachine Google bracht mij bij de spoorwegclub Guîtres. Het dorpje is gelegen op ongeveer 45 km ten noorden van Bordeaux en op 25 km van het beroemde wijnstadje St-Emilion, het was dus maar een klein omweggetje

De club is gespecialiseerd in het grootmaterieel, modelspoorwegbanen hebben ze niet.

Ze bezitten een prachtige infrastructuur: stationnetje, een werkplaats met ruimte voor 3 locomotieven, een grote locomotief loods voor een stoomlocomotief type 241-P-9 en een spoorweg van 14 km lang.

De uitbating wordt gesubsidieerd door de franse overheid en het station wordt bewoond door een lid van de club.

De club is normaal open op zaterdag, zondag en woensdag tijdens de zomermaanden, maar we hadden het geluk van een privé rondleiding te mogen genieten. Verder wens ik nu dit verhaal in beeld te brengen met foto's en gescande tekst en tekening.

Notre matériel principal :

EN SERVICE "VOYAGEURS" :
- 2 machines à vapeur de 1924 et 1948
- 5 voitures voyageurs et 1 fourgon de 1884 à 1909
- 1 autorail de Dion - Bouton de 1938
- 1 machine diesel ex U.S. Army de 1944
- 1 voiture découverte (réalisation locale)

EN EXPOSITION STATIQUE :
- 1 machine à vapeur 241-P-9 (280 tonnes) de 1947
- 1 machine à vapeur de 1890
- 3 voitures voyageurs des années 1930

EN SERVICE "TECHNIQUE" :
- 1 wagon grue de 1884
- 1 wagon couvert à 3 essieux de 1921
- 1 locotracteur Décauville de 1956
- 3 wagons couverts des années 1950
- 3 draisines de 1925, 1950 et 1970
- 2 wagons plats récents et 1 wagon "désherbeur"

EN ATTENTE DE RESTAURATION
- 1 autorail de Dion - Bouton de 1935
- 1 fourgon "Camarsac" de 1898
- 3 w. couverts, 2 w. tombereaux et 1 w. plat de 1881 à 1892
- 2 draisines construites vers 1925

Dates et Horaires

TRAIN A VAPEUR : dimanche et jours fériés du 1er mai au 31 octobre

TRAIN DIESEL (rames 1900 et machine diesel de 1944, ou autorail de Dion Bouton de 1938) : mercredi et samedi du 15 juillet au 31 août.

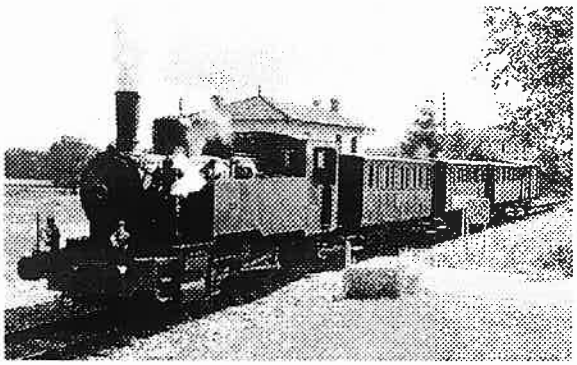
HORAIRES : départ de Guîtres à 15h30 ; arrivée au terminus à 16h30. Départ du terminus à 17h00 ; arrivée à Guîtres à 18h15.

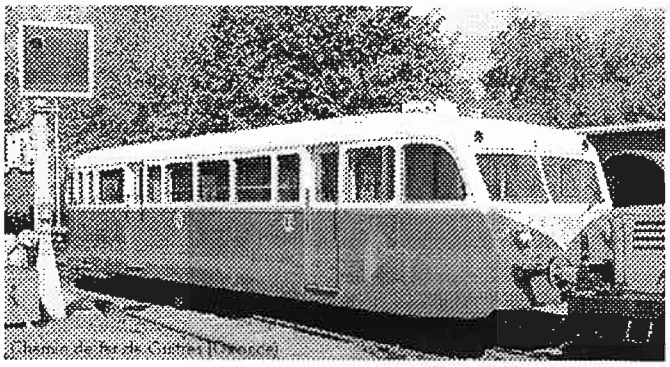
RENSEIGNEMENTS
RESERVATIONS DE GROUPES
COMMANDES DE TRAINS SPECIAUX

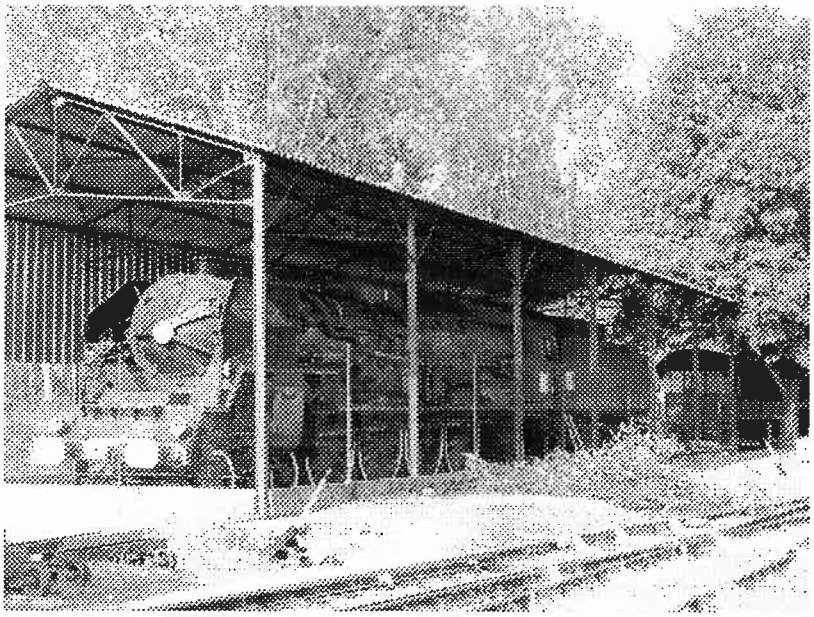
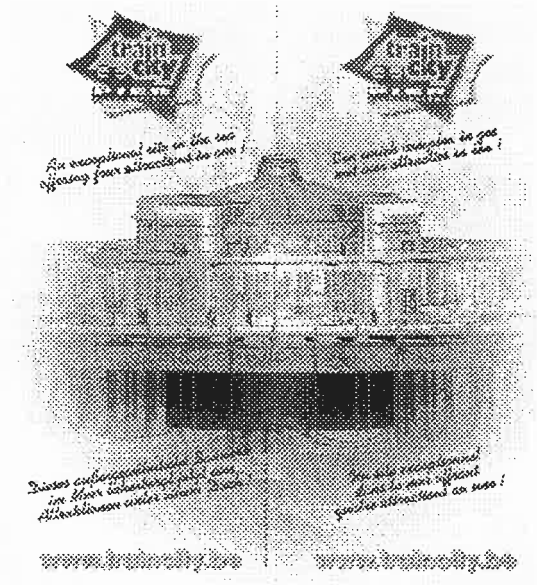
Office du Tourisme Maison de l'Isle

Tel : 05 57 53 44 30 - Fax : 05 57 53 44 31

www.cf-guitres.rail-france.org







----------Tekst en foto's: Gino Bril