AMSAC v.z.w CLUBBLAD

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

AMSAC v.z.w. nr. 72

Editie: JUNI 2004

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. 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

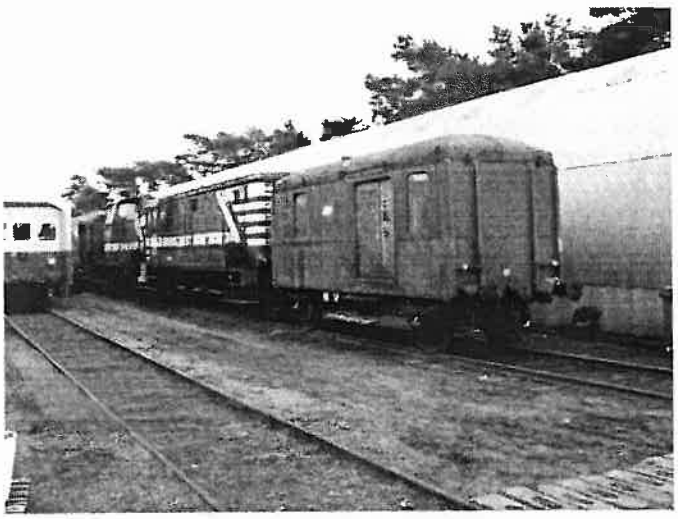
1 CLUBNIEUWS 2
1.1 Mededeling van de voorzitter. 2
1.2 Mededeling van de redactie 2
1.3 Mededeling van de penningmeester 2
2 TENTOONSTELLINGEN, RUILBEURZEN en EVENEMENTEN 4
3 DE TREIN IN 'T GROOT en 'T KLEIN 6
3.1 Goederenpakwagens 6
3.2 Nummering en schildering van de pakwagens 12
3.3 De pakwagen in model 21
4 TREINSPOTTING 26
4.1 Treinspotting door Marc Van Audenaerde 26

1 CLUBNIEUWS

1.1 Mededeling van de voorzitter.

Beste clubleden,

Voor de aanschaf van de pakwagen voor onze club verwijs ik naar het artikel "de trein in 't groot en 't klein" van Marc Van Audenaerde.



Ik wens iedereen een aangename vakantie.

Voorzitter Patrick Bontinck

1.2 Mededeling van de redactie

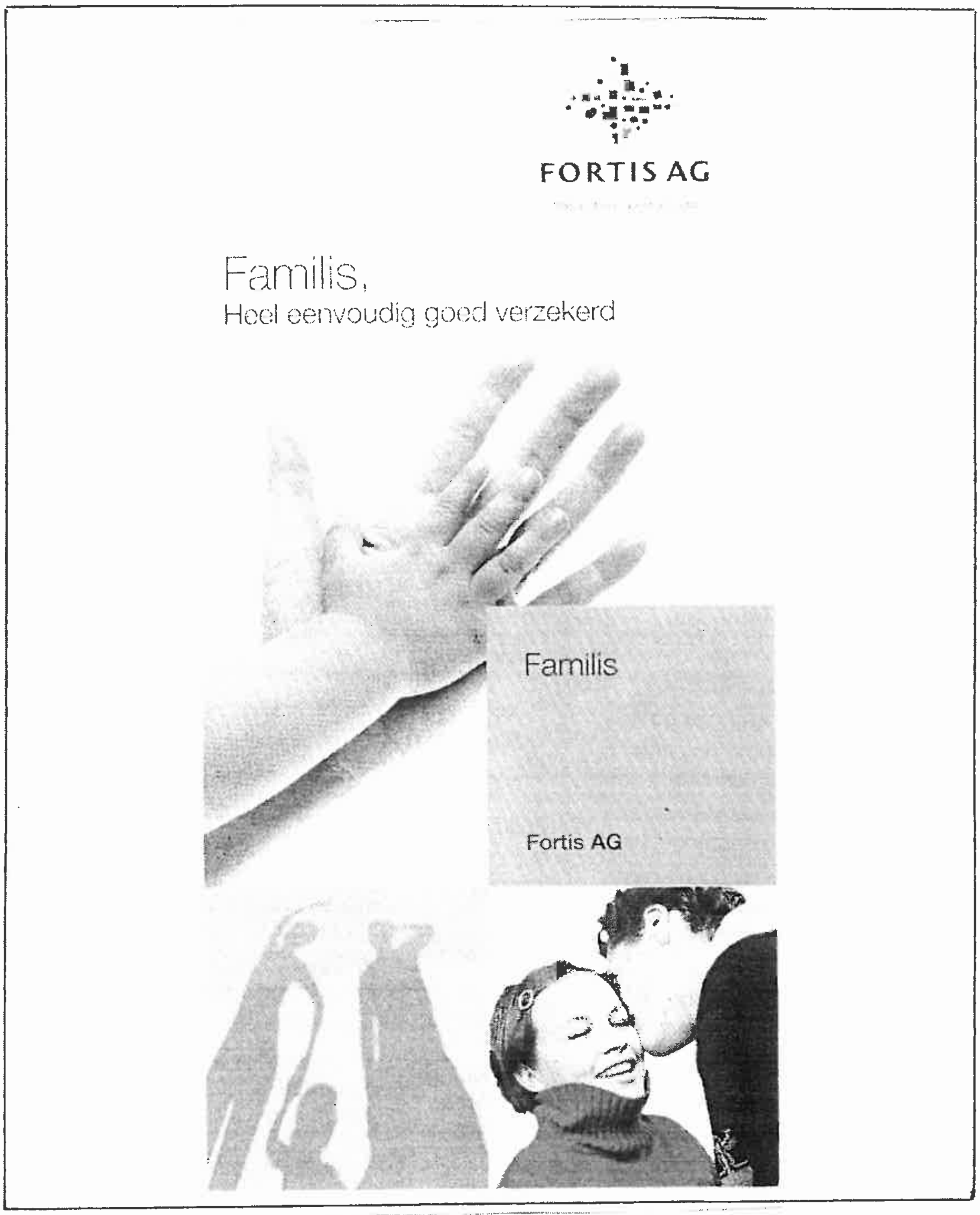
Beste clubleden,

De beschikbare AMSAC clubbladen in elektronisch formaat zijn beschikbaar op de AMSAC PC. Wie wil kan steeds een CD ROM versie zelf maken op de AMSAC computer, maar de leden die hun naam opgegeven hebben zullen de clubbladen vanaf nr. 69 op CD ontvangen.
Foto- en reisreportages m.b.t. treinvakanties, treintrips, bezoek aan treinmuseums, modelspoorwegclubs etc.. steeds welkom voor de volgende uitgave van het clubblad.

Redactie: Gino Bril

1.3 Mededeling van de penningmeester

Geen mededelingen van de penningmeester: Rik Gorleer



Hans COCQUYT
Vierhekkensstraat 5a
9031 DRONGEN

Tel. : 09/236.24.33

e-mail : hans.cocquyt@fortisbank.com

website : http://www.knci.be

2 TENTOONSTELLINGEN, RUILBEURZEN en EVENEMENTEN

De andere toeristische treinen in België:

Afkorting	Naam	Plaats	Lijn	Tractie
SCM	Stoomcentrum Maldegem	Oost-Vlaanderen (Gent)	Eeklo-Maldegem	Stoom en diesel
BVS	Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief	Oost-Vlaanderen (Dendermonde)	(*Dendermonde*)-Baasrode-Puurs	diesel
Vennbahn	Vennbahn VOe	Hoge-Venen (Eupen)	Eupen-Raeren-Bütgenbach/Trois-Ponts	Stoom en diesel
MTUB	Musée du transport urbain bruxellois	Brussel (Woluwe)	Woluwe-Tervuren	Elektrisch
RRR	Rail Rebecq Rognon	Waals-Brabant (Rebecq)	Rebecq-Rognon (*smalspoor*)	Stoom
CFB	De BocqSpoorweg	Maasvallei/Condroz (Ciney)	Ciney-Spontin-(*Yvoir*)	diesel
CFV3V	Chemin de fer à vapeur des trois vallées	Samber en Maas (Couvin)	Mariembourg-Treignes	Stoom en diesel
MAIF	Musée et train de Sprimont	Luik (Sprimont)	Industriële lijn te Sprimont	diesel
ASVi	Association pour la Sauvegarde du Vicinal	Henegouwen (Charleroi)	Buurtspoorwegen tussen Lobbes en Thuin	Elektrisch, diesel en stoom
TTA	Tramway Touristique de l'Aisne	Ardennen (Barvaux-sur-Ourthe)	Buurtspoorwegen tussen Erezée en Doschamps	diesel
	Tram des grottes de Han	Ardennen (Han-sur-Lesse)	Tramspoorlijn tussen de grotten en het dorpje Han	diesel

Ter herinnering:

TENTOONSTELLING MODELSPOOR	11 &12 september 2004	Mortsel
RUILBEURS zaal STAR	12 september 2004	Vilvoorde
RUILBEURS Antwerp Train Association	19 september 2004	Merksem
AMSAC RUILBEURS AMSAC	24 oktober 2004	Gent
Veenakkerstraat 1 Vormingstation Gent-Zeehaven	van 09 to 13 uur	
Inlichtingen : 0497/12.14.07 en 0472/25.38.78		
EUROSPOOR 2004	22, 23 & 24 oktober 2004	Utrecht
RUILBEURS zaal Den Hof	31 oktober 2004	Sint-Niklaas
RUILBEURS zaal STAR	28 november 2004	Vilvoorde
RUILBEURS Antwerp Train Association	12 december 2004	Merksem

treinmodelbouw

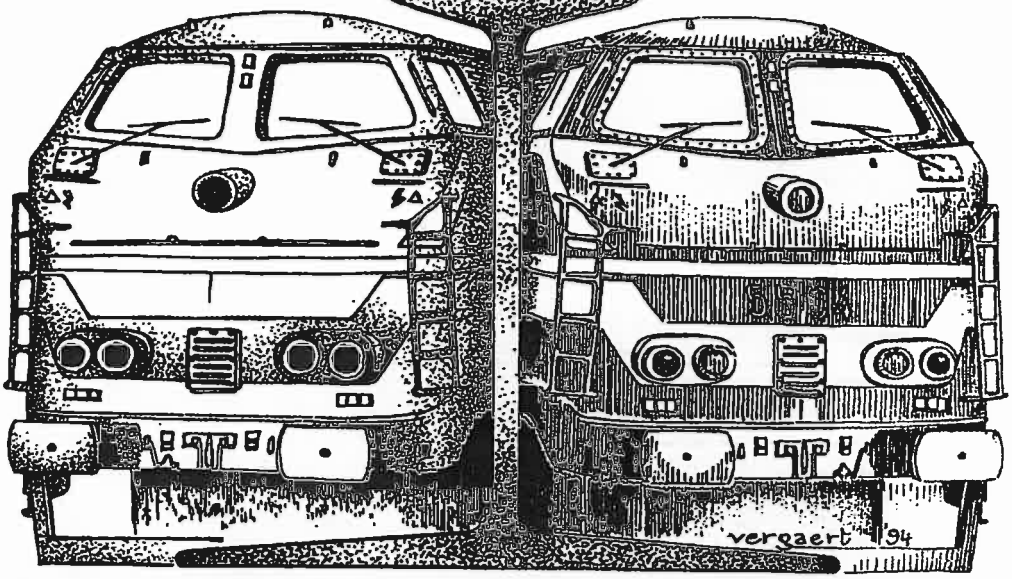
e-mail: go-rail@planetinternet.be

Go

Openingsuren:

Wo-do-vr : 9.00 – 19.00

Zat. 9.00 – 18.00



tel.en fax 09/227.68.41

Henri De Sagherstraat 16 B-9031 Drongen

KLEIN MODELLBAHN AUSTRIA

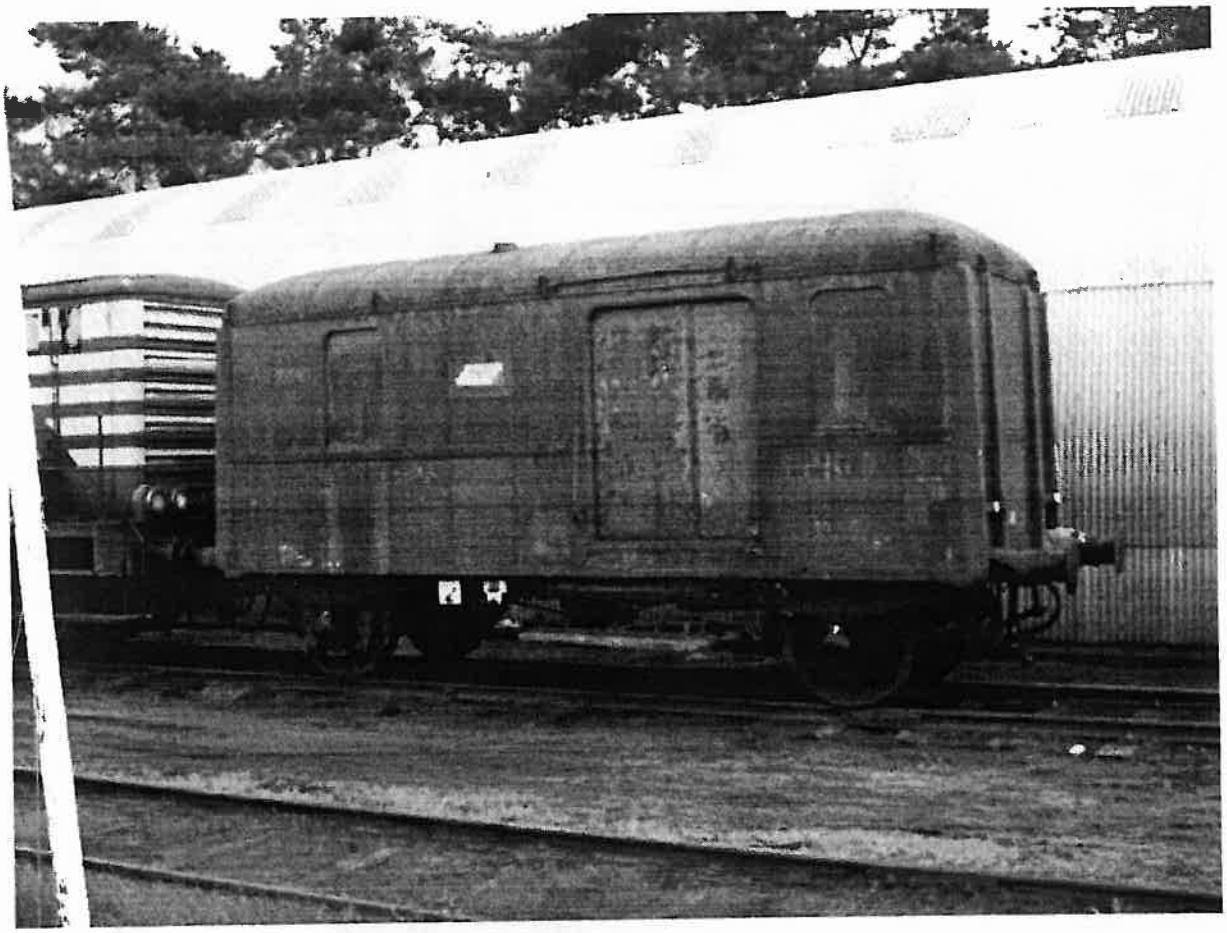
N M B S containerwagen «B-Cargo » € 38.40 (nu voorradig)

GO-RAIL

3 DE TREIN IN 'T GROOT en 'T KLEIN

3.1 Goederenpakwagens

Amsac is een aanwinst rijker.



19/04/04: Metalen pakwagen te Maldegem, klaar voor vertrek naar Gent-Zeehaven.

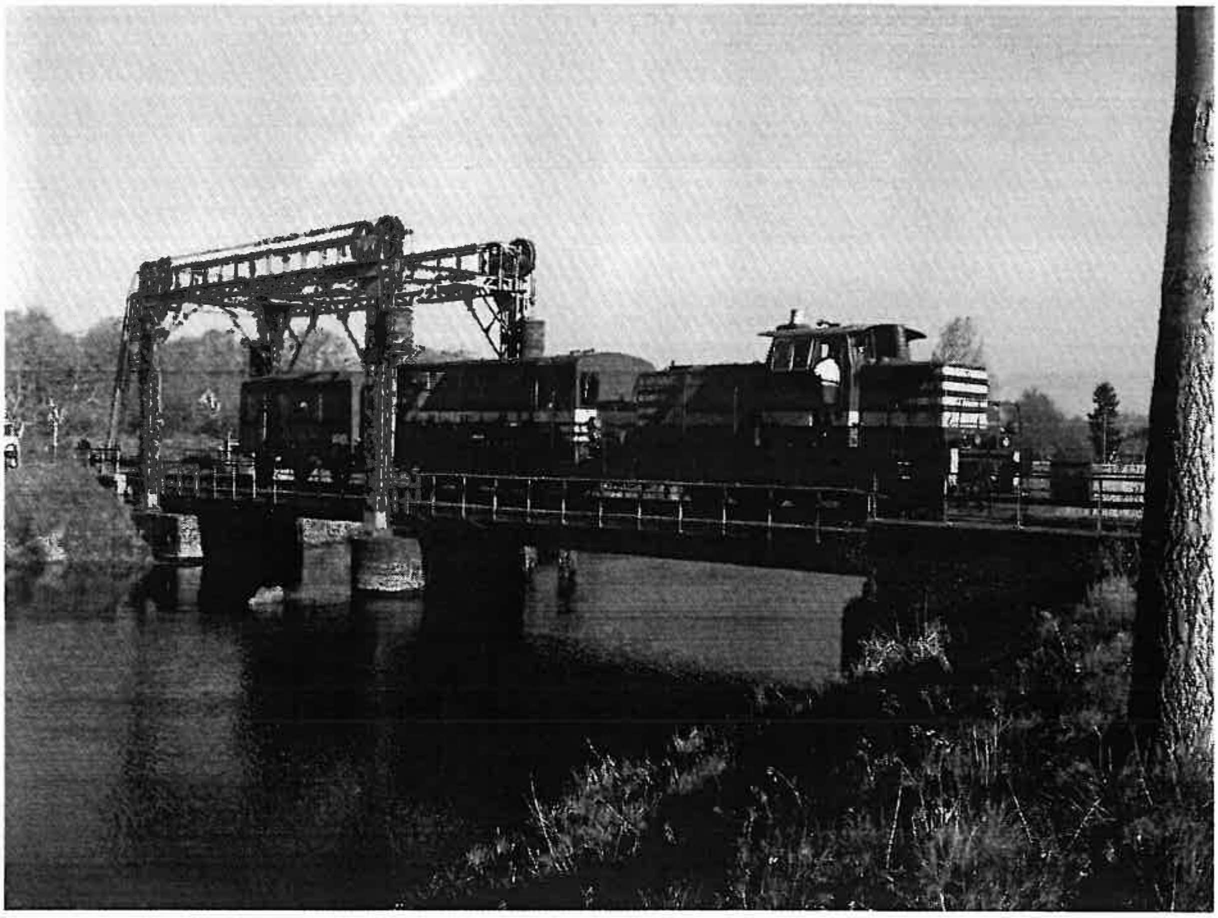
Enige tijd geleden werd het idee geopperd dat er bijkomende berging nodig was teneinde het "kot" te kunnen leeg maken. Tijdens de voorbereiding van het stoomfestival te Maldegem werd er gepraat over het goederenmaterieel in het station te Maldegem. Zij hadden o.a. een metalen pakwagentje te koop.

Een vlugge beslissing drong zich op! Geen tijd voor een algemene vergadering, de knoop werd onmiddellijk doorgehakt. Zodoende werd op ene maandagavond de aankoop bekend gemaakt. Het transport werd door het Stoomcentrum Maldegem (SCM) geregeld en zou in de loop van april plaatsvinden. Op 20/04/04 vertrok de rangeerloc 8040, welke door het SCM aangekocht werd, vanuit Maldegem met de 8467 (voor BVS) en het metalen pakwagentje op sleep.

Na aankomst te Gent-Zeehaven werd eerst nog overleg gepleegd wie wat ging doen. Uiteindelijk werd beslist om de rangering uit te voeren met de 8040. Omstreeks

11u30 was het wagentje bij de Amsac rijtuigen geplaatst. Het was een plezier om nog eens met een 80 te kunnen rangeren.

Een unieke gelegenheid om het even te hebben over de goederenpakwagens. In het stoomtijdperk waren nog heel wat goederenwagens niet geremd, of in het beste geval voorzien van een handrem. Deze wagens werden dan bemand door een remmer.



20/4/04: Balgerhoeke: doorrit van 8040 + 8467 (BVS) + metalen pakwagen (AMSAC)

Alle goederentreinen werden begeleid door een treinwachter. Deze diende in de goederenpakwagen plaats te nemen. Wanneer nu de trein diende af te remmen gaf de machinist het voorziene signaal met de stoomfluit waarop de remmers de handremmen begonnen aan te draaien.

Om de remmen te lossen volgde dan een ander sein. Naarmate de wagens meer en meer met de Westinghouserem uitgerust werden, verminderde het aantal remmers op de wagens.

De treinwachter had de supervisie over het geheel, hij was o.a. verantwoordelijk voor de treinsamenstelling, de vervoersdocumenten en het aanvullen van het werkblad van de machinist. Hij wettigde eventuele vertragingen.

20/04/04: Gent-Zeehaven: aankomst van Z 25995: 8040 + 8467 + metalen pakwagen.

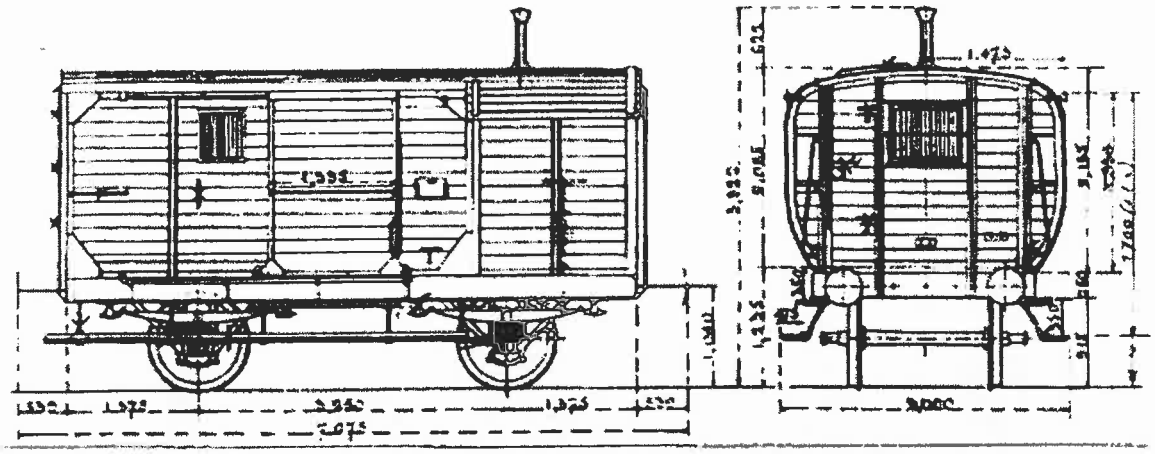
20/04/04: Gent-Zeehaven: het pakwagentje staat bij de clubrijtuigen.

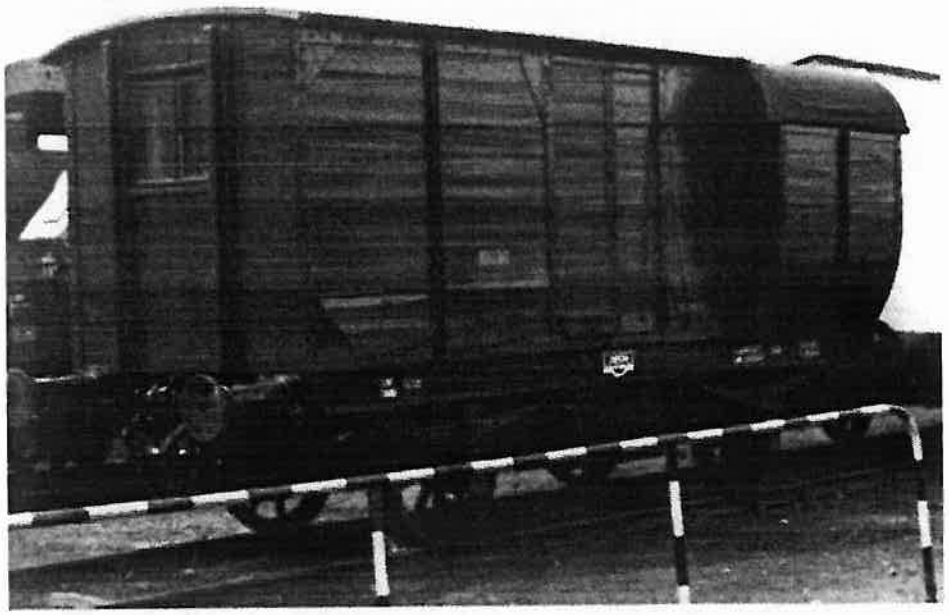
We geven nu een overzicht van de laatste, meest gekende types goederenpakwagens.

Van de befaamde fourgon ballon, zo genoemd wegens de bolle zijwanden, werden er vanaf 1872 in totaal 1614 stuks gebouwd.

Met een volledig houten kast hadden ze een lengte van 7,075m over de buffers. De vloeroppervlakte bedroeg 10,15 m2. Er werden 3 verschillende uitvoeringen gebouwd, waarbij de eerste versie opendraaiende deuren had, de volgende schuifdeuren.

Ze kregen een onderbroken nummering: Toen in 1948 de metalen pakwagens in dienst kwamen werden ze massaal buiten dienst gesteld. Eén pakwagen is bewaard gebleven en bevindt zich in de museumbewaarplaats te Leuven.

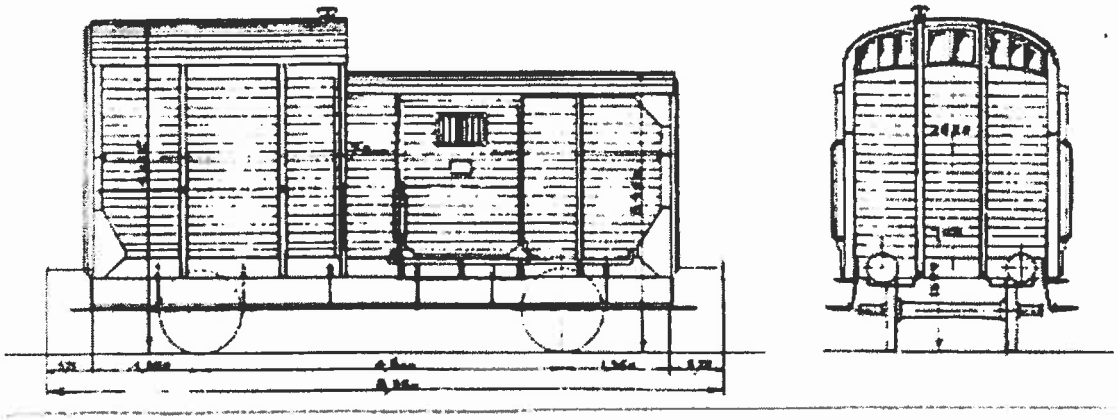




Begin de jaren 1900 ontwierp Ir Flamme een nieuw model pakwagen. Ze werden tussen 1910 en 1925 in 2 reeksen gebouwd. Er kwamen er 707 in dienst en werden als type 4010B ingeschreven.

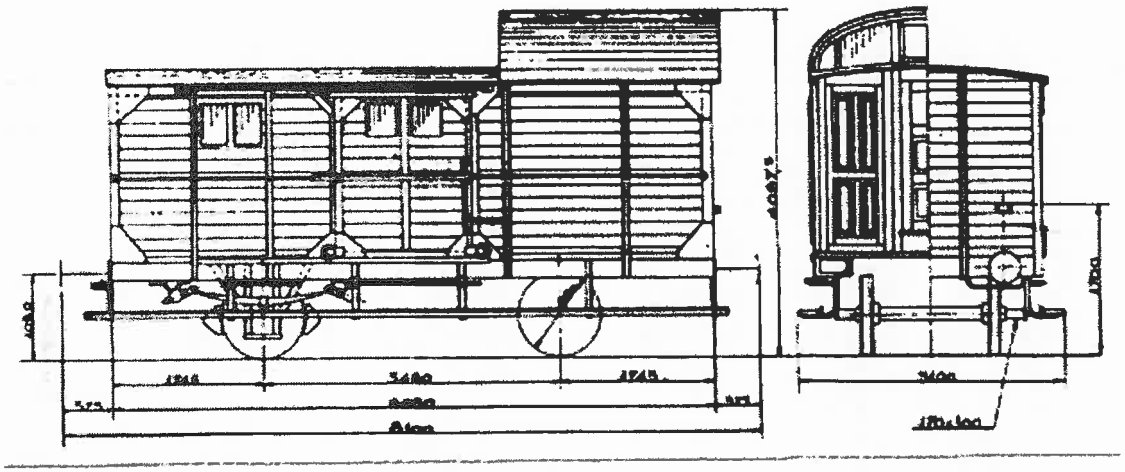
Ze waren 8,35m lang en hadden een vloeroppervlakte van 18,36m2. Ze kregen de nummers 11334 tot 12062 toegekend.

Eén pakwagen welke lange tijd in gebruik was bij het leger, werd na zijn buiten dienst stelling teruggegeven aan de NMBS. Na een voortreffelijke restauratie werd deze bewaard in het museum te Leuven.



Na WO I werden een 700-tal Duitse goederenpakwagens aan België afgestaan en als type 4020 ingeschreven. Met een lengte van 8,35m hadden ze een vloeroppervlakte van 17,78m2.

Langs de kant van de uitkijk hadden ze op beide hoeken een enkele toegangsdeur, deze was schuin geplaatst.



In 1948 werd een nieuwe metalen pakwagen gebouwd. Tot 1949 werden er in totaal 500 gebouwd. Ze hadden een lengte van 7,75m over de buffers en een vloeroppervlakte van 14,75m2.

De volledig geklonken kast is merkelijk smaller dan van de andere goederenwagens. Het geeft het pakwagentje een nog kleiner uitzicht. Ze waren oorspronkelijk voorzien van een uitkijk. Het zag eruit als een torentje bovenop het dak. Het bood de treinwachter de mogelijkheid om de trein te overzien.

De roet- en vuilaanslag bevuilden de ruiten van de uitkijk dermate dat deze na enige tijd afgeschaft werd. Het uitzicht van de pakwagen werd aldus ingrijpend gewijzigd.

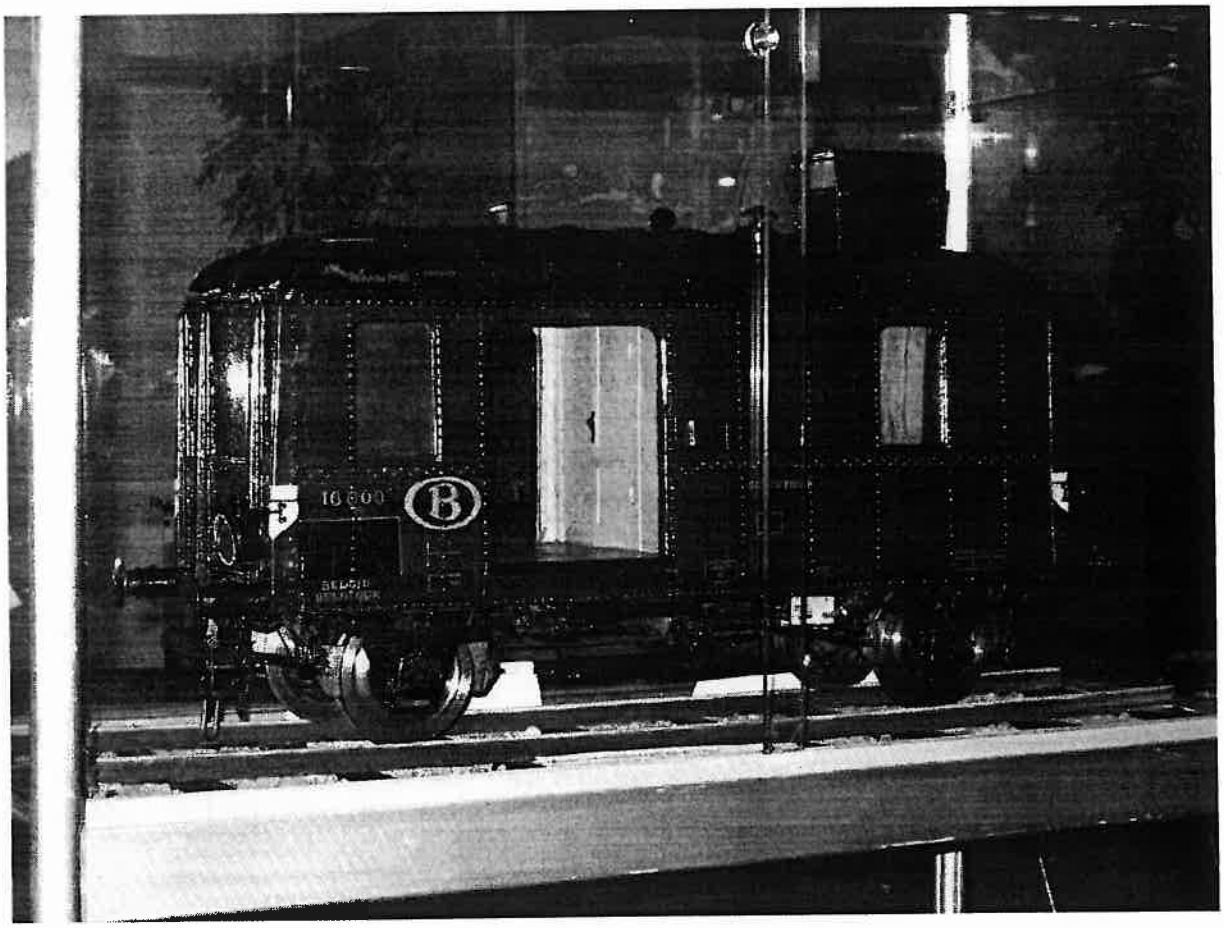
Ze waren op alle lijnen te zien en de laatste bleven tot eind de jaren zestig in dienst. Een aantal kreeg in 1965/66 zelfs nog de nieuwe UIC-nummering.

Na de buiten dienststelling werden er een aantal aan dienst Baan overgedragen als begeleidingswagen voor werktreinen. De dienst Baan te Hasselt had een uniek exemplaar dat voorzien was van uitklapbare delen. Het was geel geschilderd en werd gebruikt voor het nazicht van de tunnels. Het is bewaard gebleven in het spoorwegmuseum.

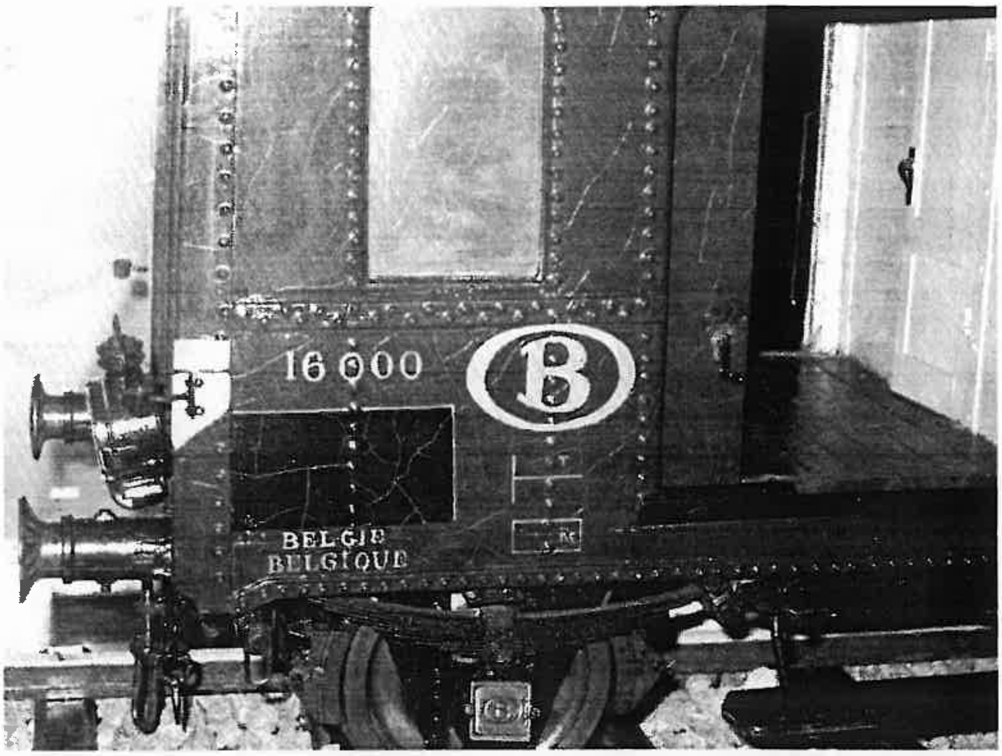
Een niet gering aantal begon een tweede leven bij dienst ES en werd er voorzien van platforms. Ze vormden stammen van 4 werkwagens. Een aantal werd verkocht aan firma's welke bovenleidingswerken uitvoerden. Engema te Melle beschikte over zulke wagens. Verder had CEI te Brussel en ABAY te Enghien dergelijke werkwagens in dienst.

3.2 Nummering en schildering van de pakwagens

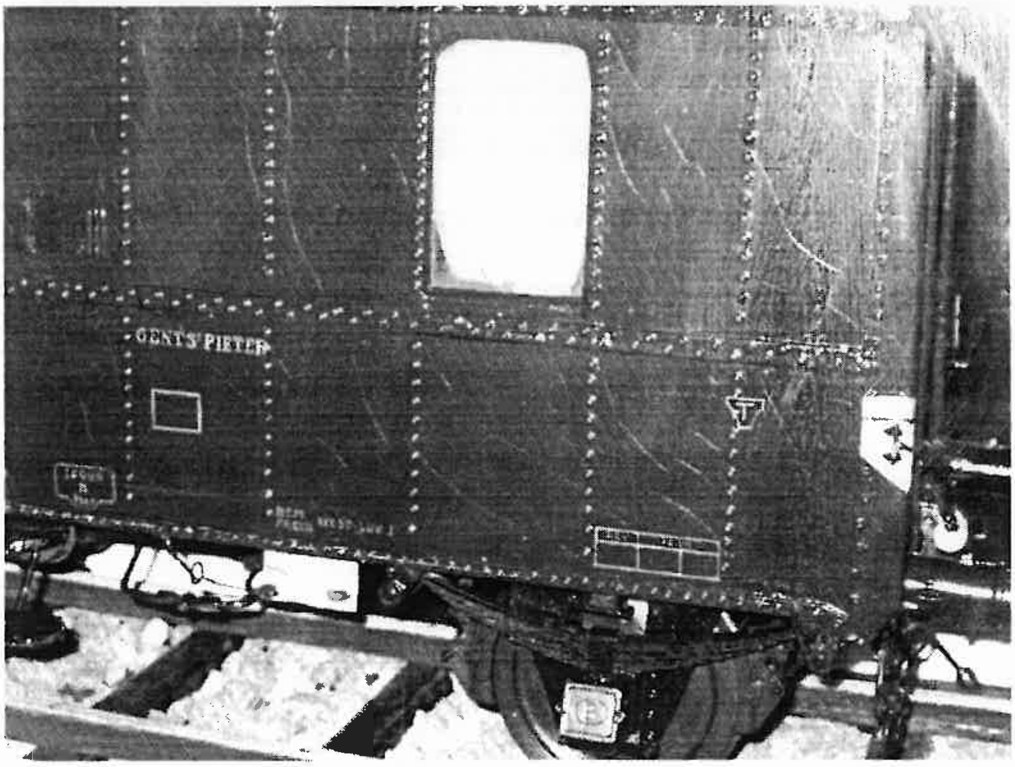
Alle pakwagens (fourgon ballon, type Flamme, ex-Duits en metalen pakwagen) waren donkergroen geschilderd. De metalen pakwagen was voorzien van een uitkijk en had een nummering 16000.



Schaalmodel op 1/10 gebouwd in CW Gentbrugge.



Schaalmodel op 1/10 gebouwd in CW Gentbrugge. Detail beschrifting.

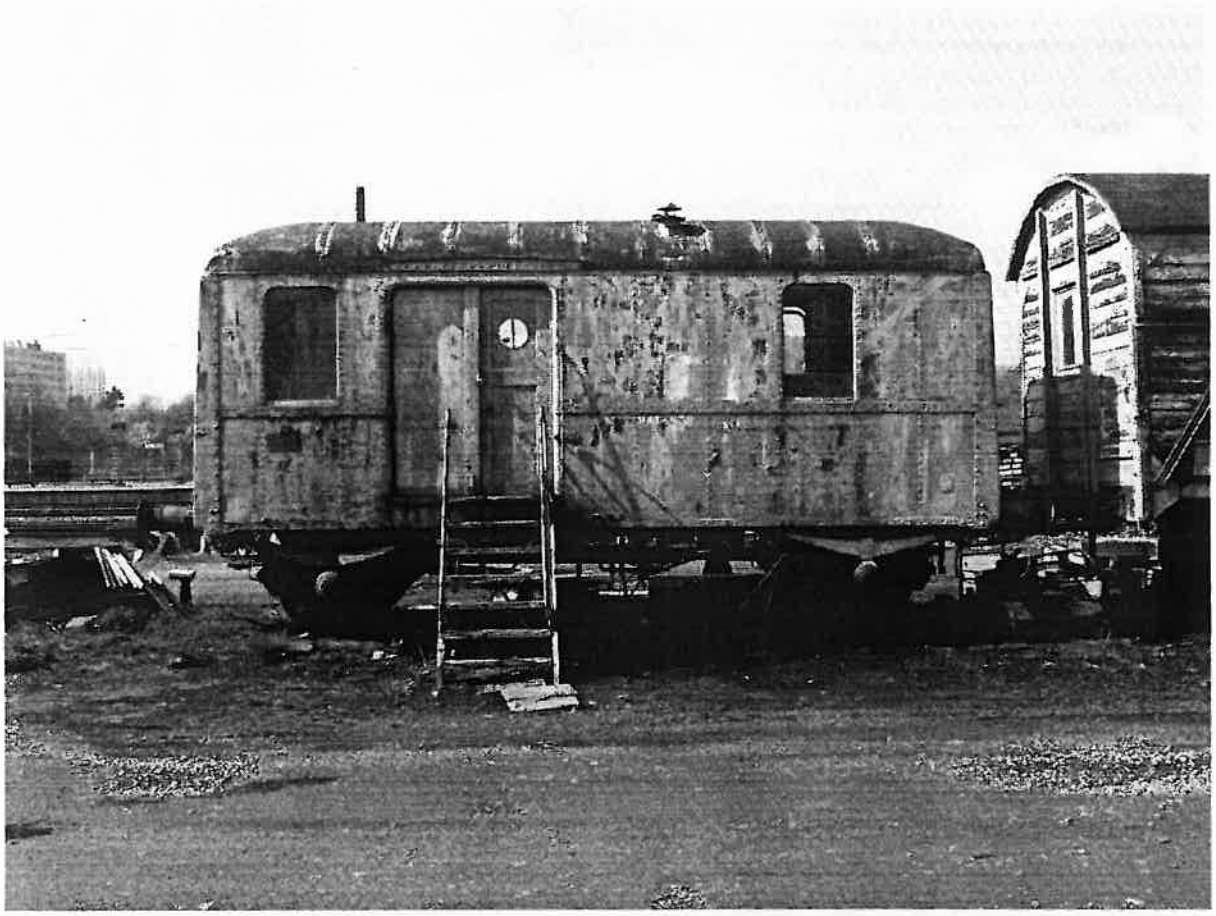


Schaalmodel op 1/10 gebouwd in CW Gentbrugge. Detail beschrifting.

Eind de jaren vijftig, begin jaren zestig werd de uitkijk verwijderd. In dezelfde periode kreeg het goederenmaterieel de roodbruine kleur. Ze kregen een nummering van 7 cijfers. Sommige pakwagens werden herschilderd toen ze nog steeds voorzien waren van een uitkijk. In 1965 - 66 werd de UIC-nummering (12 cijfers) van toepassing. Hun nummering werd nu: 30 88 9490 0000 tot ...

03/1984: Merelbeke: ex-metalen pakwagen in gebruik bij dienst Baan.

De pakwagens welke later overgedragen werden aan dienst Baan kregen andere nummers: 30 88 9532 0000 tot ...



12/04/04: Gembloux: ex-metalen pakwagen in gebruik als magazijn bij dienst ES.

Als bovenleidingswagen werden ze ingeschreven onder de nummers 40 88 9572 0000 tot ...

Het laatste nummer van "onze" pakwagen was 46 88 9572 038-0.

Enkele weken geleden is Yves begonnen met schuurproeven. Het resultaat gaf ons de nodige moed om voorzichtig verder te zoeken. Delen van de originele beschrifting kwamen aan het licht en deden ons hart bonzen. Zouden we het originele nummer kunnen achterhalen?

Tot op heden vonden we volgende zaken terug: een gedeelte van het oude gele nummer op donkergroene achtergrond: vermoedelijk 16 ? 2 ?.

Op de eerste roodbruine schildering vonden we blijkbaar 1.001.701.

Op de tweede donkerbruine schildering staat voorlopig 30 88 ....

Ik vermoed dat er nog informatie terug te vinden is. Hiervoor moeten we een beroep doen op de foto's welke de laatste jaren in verschillende uitgaven te zien waren. Jaren geleden trof ik op 20/08/1994 in het station te Moerbeke-Waas een ganse verzameling ex-metalen pakwagens aan.

20/08/1994: Moerbeke-Waas.

Het zou me nu zeker een halve dag kosten om alles mooi en gedetailleerd te fotograferen. Toen ging het spijtig genoeg wel iets vlugger.

20/08/1994: Moerbeke-Waas.

Wat is nu de algemene toestand van de pakwagen?

04/04: Gent-Zeehaven: bovenaanzicht pakwagen.

Het dak is in goede staat. Op de dakrand waren er nog stukjes U-profiel gelast. Restanten van het platform als bovenleidingswagen. Yves heeft ondertussen de lasnaden doorgeslepen en de schuurvlakken met antiroest behandeld.
De kast is in goede staat uitgezonderd aan de deurdrempels. Daar moet in de hoeken een gedeelte van het plaatwerk vervangen worden. De houten opstaptreden moeten aan beide zijden vervangen worden.

Toen deze pakwagentjes als pakwagen buiten dienst gesteld werden, werden in zeer veel gevallen de schijfdeuren vervangen door een gedeeltelijke draaideur. Bij het Stoomcentrum te Maldegem konden we een originele schuifdeur voor deze pakwagen recupereren. Het slot moet hersteld worden. De deur is echter zeer eenvoudig te blokkeren aan de binnenzijde.
De deur zal terug geplaatst worden kant spoor. Voor de deur kant gebouw zal een replica moeten gebouwd worden.

Het interieur is nagenoeg kompleet. Alleen een houten scheidingswand werd gedeeltelijk afgebroken. Verder staat alles er nog in: Kast, zitbank, tafel, kolenvuurtje en kolenbak.

De schildering aan de binnenzijde blijkt eveneens twee of drie verflagen te hebben. Of we hier eveneens enige beschrifting van betekenis terug kunnen vinden is af te wachten. Er zijn hier en daar gaten in de houten vloerplanken.
Wat moet er nu met het pakwagentje gebeuren?.

Een groot deel van de leden is akkoord om de pakwagen aan de buitenzijde groen te schilderen met zwart dak. Nummering en beschrifting is op te zoeken. Oude foto's kunnen we niet publiceren wegens niet beschikbaar of copyright. We moeten ons hiervoor beperken tot enkele zeldzame foto's.
De kast zal eerst afgeschuurd worden en met antiroest (rode menie) behandeld worden. Het is de bedoeling om de verschillende oude beschriftingen op deze rode menie aan te brengen. Uiteindelijk zal het groen aangebracht worden.
Aan de binnenzijde wordt de pakwagen volledig gerestaureerd zoals in de tijd van toen. Op 20/04/2004 kon ik bij BVS te Baasrode een kijkje nemen in hun pakwagen en enkele foto's nemen.

20/04/04: Baasrode: metalen pakwagen in gebruik in BVS.

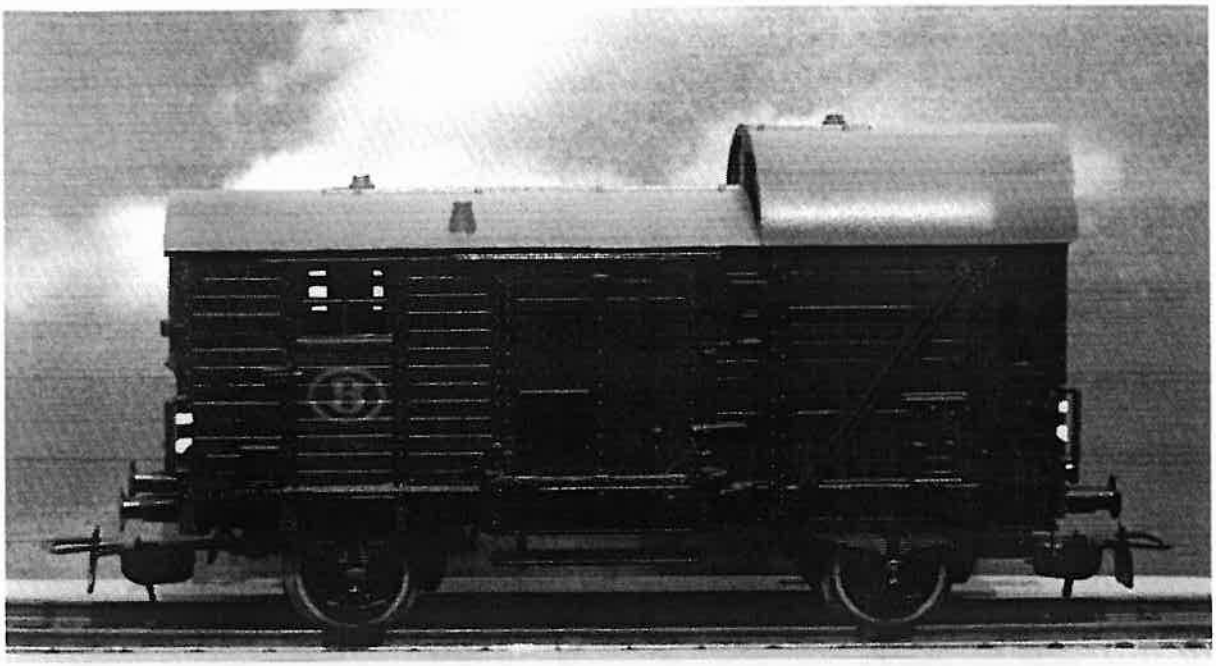
Deze is voortreffelijk gerestaureerd. We proberen even goed te doen. Een ganse reeks beelden van zowel pakwagens als van het interieur is beschikbaar in de bibliotheek, alsook op de PC.
Na restauratie zal de pakwagen gebruikt worden als magazijn. Er wordt echter niets verwijderd.
U ziet, er is nog heel wat werk voor de boeg.

09/2003: Olloy-sur-Viroin: metalen pakwagen in gebruik bij CFV3V.

3.3 De pakwagen in model

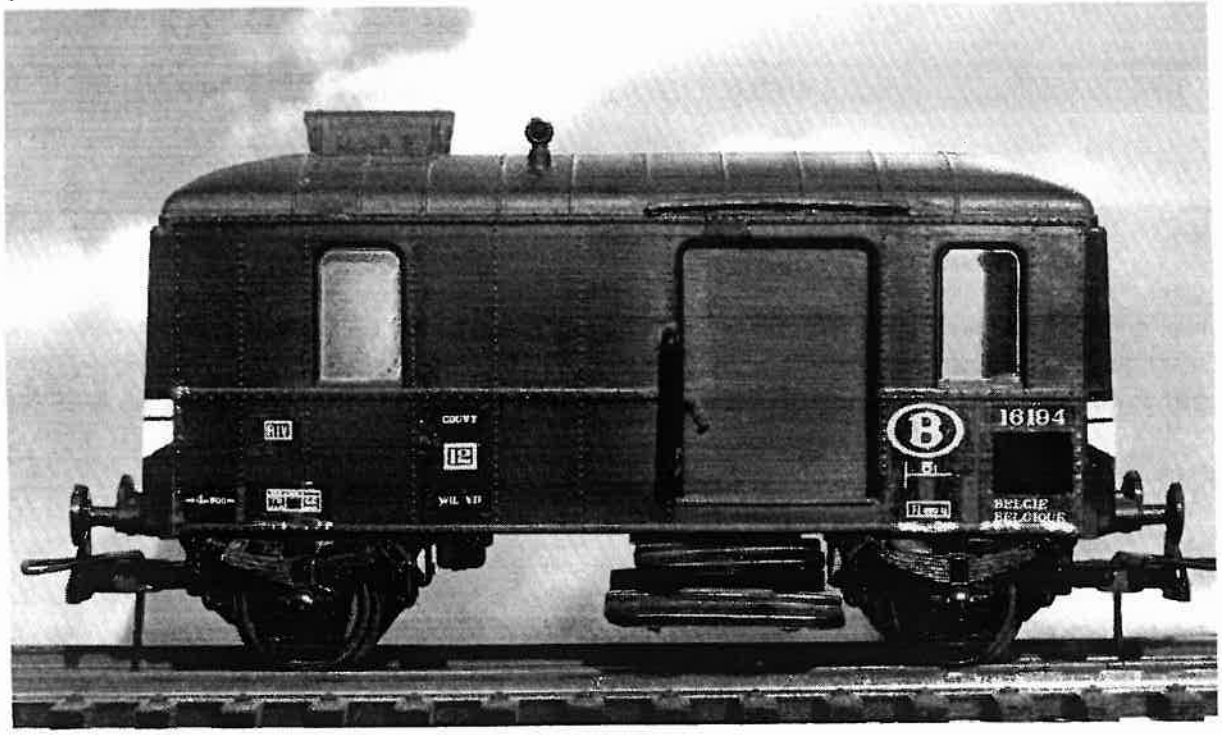
Het is eigenlijk heel bizar, maar een pakwagen is een soort wagen die heel stiefmoederlijk behandeld wordt in onze treinhobby. Misschien omdat er maar ééntje per trein nodig is.

Begin de jaren tachtig bracht Piko aan "Belgische"pakwagen uit.

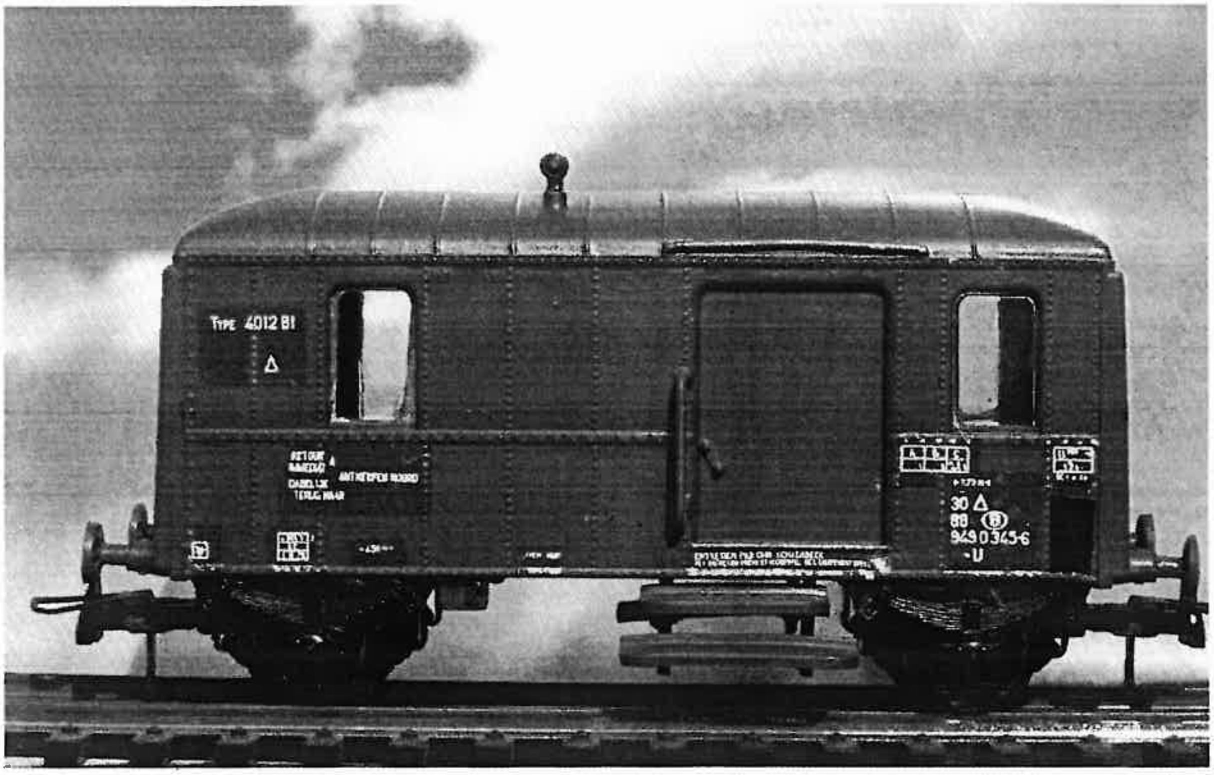


HO model Piko.

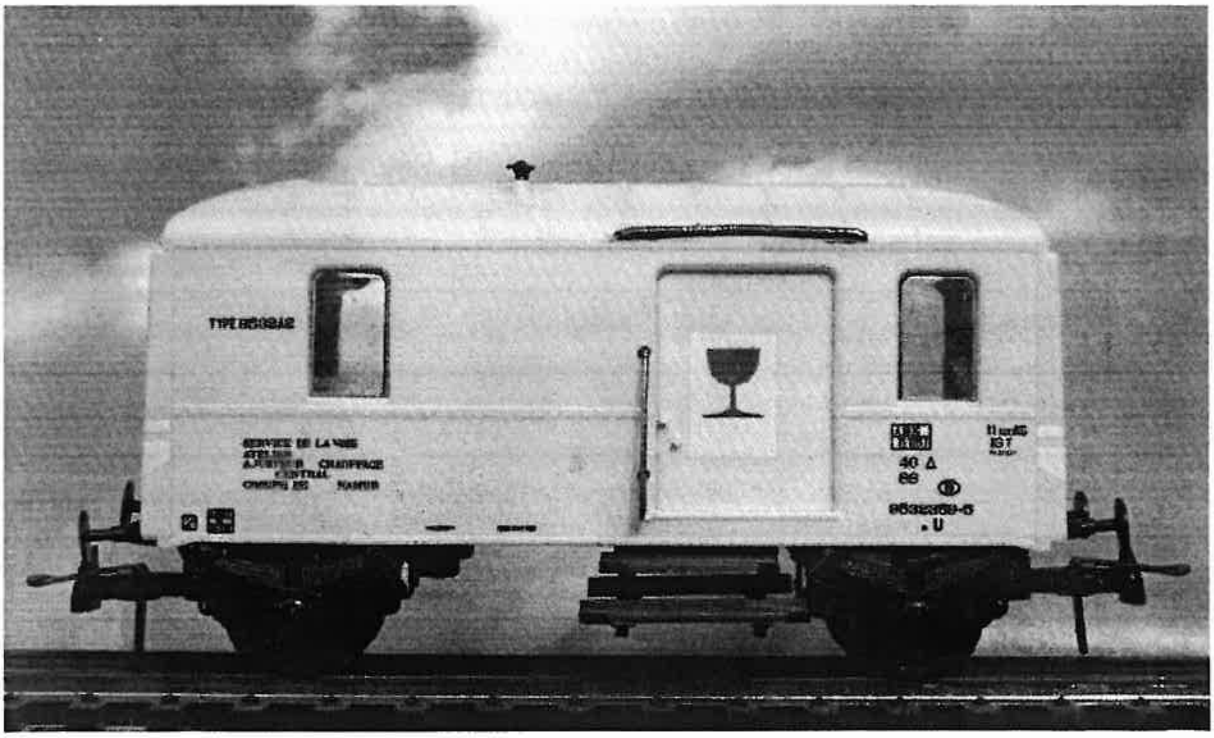
Een groen geschilderd Duits model voorzien van een B. Verder geen beschrifting. De pakwagen zat tevens in een set met een stoomloc T 81 + enkele goederenwagens. Op ruilbeurzen is deze sporadisch nog terug te vinden. Ongeveer in dezelfde periode bracht Dacker als invoerder van Liliput een reeks Belgische goederenwagens op de markt. Enkele Duitse rijtuigen welke na WO II in België gebleven waren werden eveneens geproduceerd.



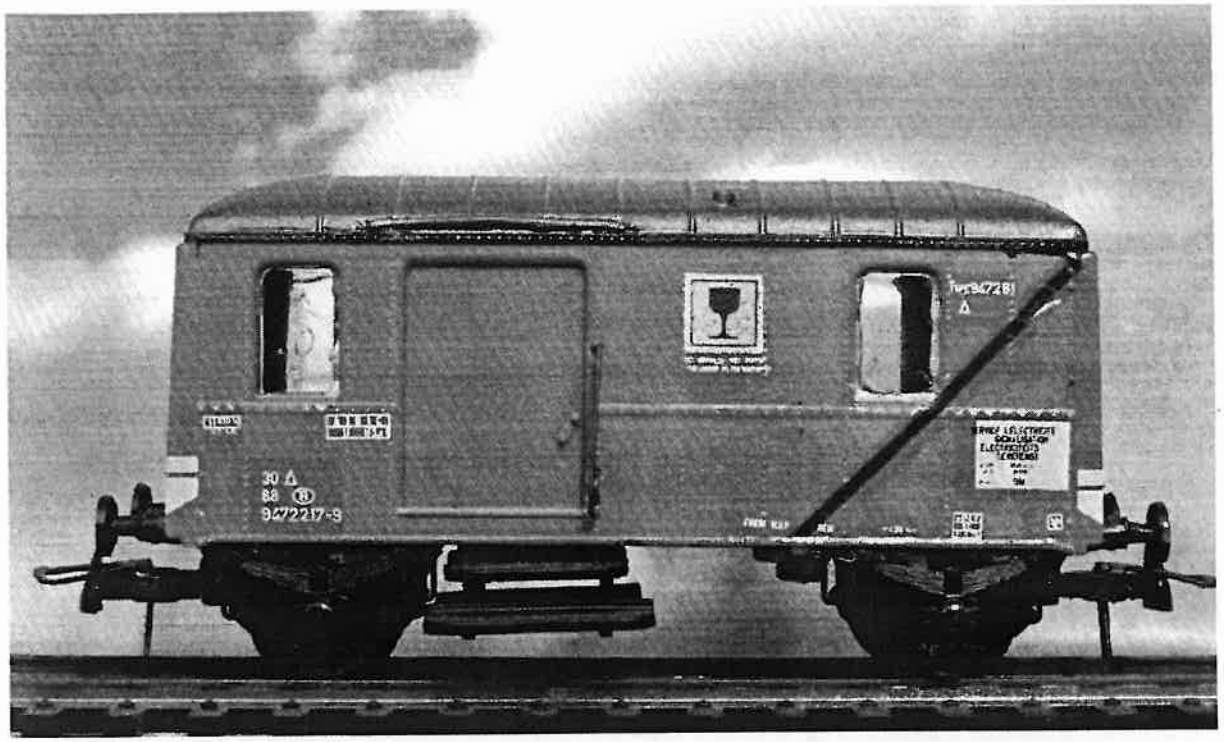
HO model Dacker in groene versie



HO model Dacker in bruine versie



HO model Dacker in grijze versie



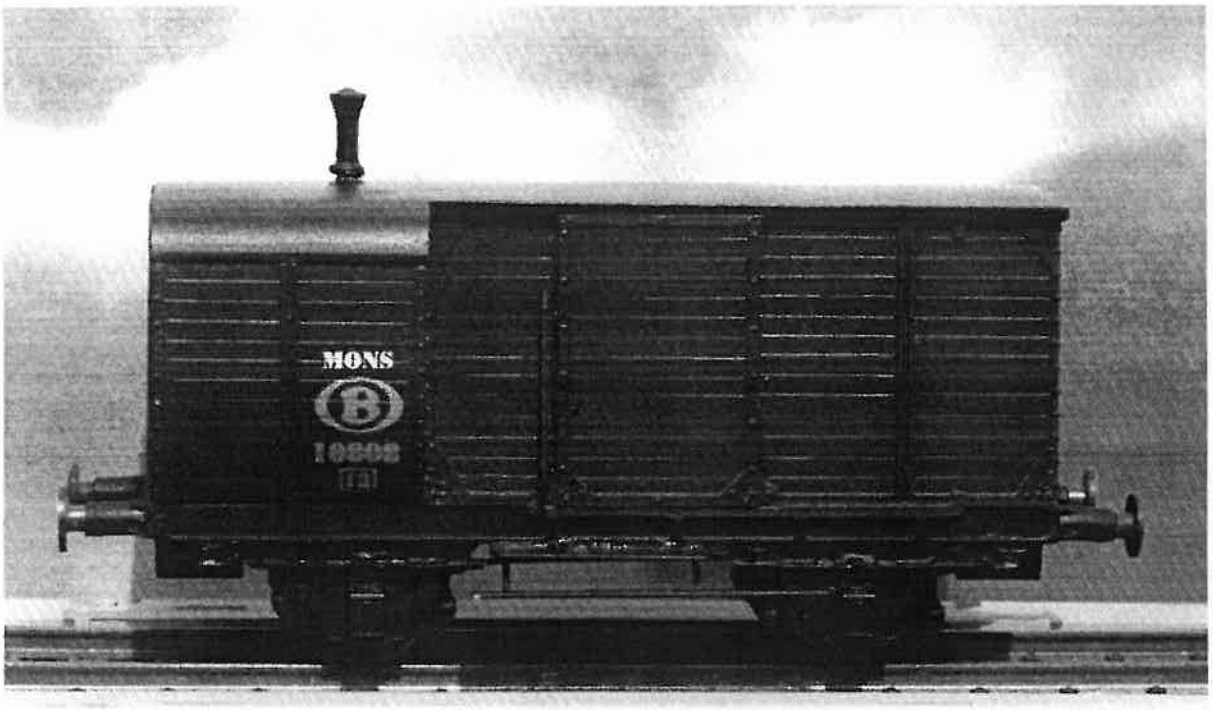
HO model Dacker in blauwe versie

In 1985 kwam het befaamde metalen pakwagentje op de markt. Er was keuze tussen de groene versie met uitkijk, de roodbruine versie, een grijze en een blauwe.

Als bovenleidingswagen was er zowel de groene als de bruine versie als een zeldzame gele versie naar keuze. Sommige modellen waren beschikbaar als bouwpakket, andere waren enkel als kant-en-klaar model op de markt.

Jaren na het faillissement van Dacker bracht Sprim-Hobby verdere uitvoeringen op de markt. Deze modellen zijn niet courant in de detailhandel verkrijgbaar maar men vindt ze op sommige ruilbeurzen. Zoeken maar.

In 2003 bracht Jocadis te Edingen een model uit van de fourgon ballon.



HO model fourgon ballon uitgebracht door Jocadis

Een klein wagentje, mooi op schaal, niet goedkoop, maar een uniek model. Kast en onderstel zijn vooraf gemonteerd. Moeten nog aangebracht worden: de verschillende handgrepen en de lange voettrede. De voettrede moet nog geplooid worden. Het grootste probleem is hier om een degelijke foto te bemachtigen.

In Railrevue nr 34 vinden we op blz 56 tot 59 enige documentatie betreffende de verschillende goederenpakwagens. In het volgend nummer 35 gaat het verder op blz 83 tot 87. Een enig model dat gezien zijn uniek karakter er zeker mag zijn. Inzetbaar in goederentreinen met voornamelijk twee-assige goederenwagens. Verder verscheen er in Modelspoormagazine nr 23 op blz 14 tot 23 een artikel betreffende de Belgische goederenpakwagens. Heel interessant om dit nog eens te bekijken.

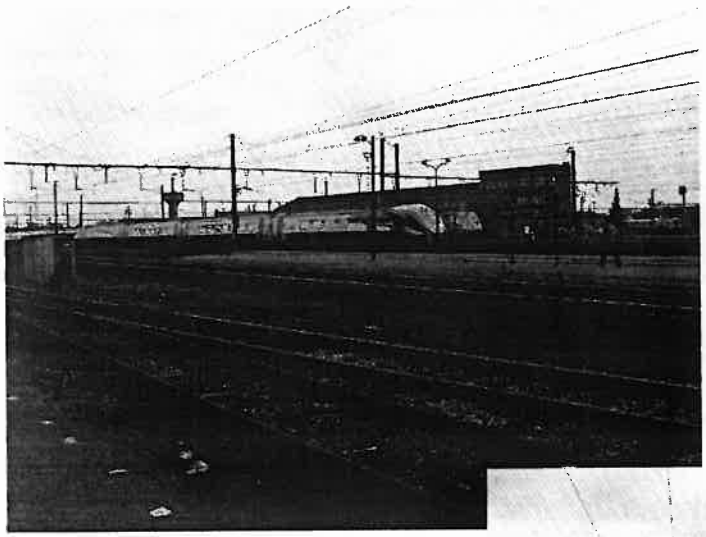
Tekst en foto's: Marc Van Audenaerde

Tekeningen: NMBS.

IIII

4 TREINSPOTTING

4.1 Treinspotting door Marc Van Audenaerde



Op 09/04/04 was er terug een stel van MML op de baan.

Het reed naar Merelbeke, vervolgens naar Gent-Zeehaven en dan terug richting Gent.

De foto's werden genomen te Merelbeke en aan de vertakking Noord driehoek Ledeberg (Moscoubrug).

IIII