AMSAC v.z.w CLUBBLAD

Driemaandelijks tijdschrift
verschijnt in maart-juni-september-december
Postkantoor - Sint-Amandsberg

AMSAC V.Z.W. nr. 74

Editie: DECEMBER 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 3
1.3 Mededeling van de penningmeester 3
1.4 Clubnieuws vanwege Marc Van Audenaerde. 4
2 TENTOONSTELLINGEN, RUILBEURZEN en EVENEMENTEN 11
3 DE TREIN IN 'T GROOT en 'T KLEIN 13
3.1 Locomotief in het grootbedrijf: trek- en duwtreinen 13
3.2 Trek- en duwtreinen schildering. 21
3.3 Trek- en duwtreinen samenstelling 26
3.4 Trek- en duwtreinen in miniatuur. 27
4 REISVERHALEN, TREINSPOTTING, GELEZEN 38
4.1 Gelezen door Gino Bril 38
4.2 Treinspotting door Gino Bril 39
4.3 Laatste bijdrage van wijlen André D'Hoolaege 43
4.4 Opgemerkt door Rik Gorleer 45
5 TE KOOP, TE BESTELLEN, TE RUILEN 46
5.1 HO treinen en toebehoren te koop. 46
5.2 Uniek tijdschrift over de Gentse tram TE KOOP 46

CLUBNIEUWS

Mededeling van de voorzitter.

Beste clubleden,

Ter gelegenheid van de succesvolle AMSAC ruilbeurs en open-deurdag in oktober hebben enkele leden het interieur van de wagens een grondige poetsbeurt gegeven en orde op zaken gesteld. Onze wagens staan er nu weer kraaknet bij.

Bij deze open-deur dag waren de spoor - 1 fanaten terug in de weer om de nodige aandacht te trekken van de bezoekers waar ze zeker in geslaagd zijn en misschien groeit het kleine groepje nog met enkele liefhebbers in 2005.

Voor onze winteractiviteiten beslisten we om de HO-spiraal, kant dampoort, van bovenleiding te voorzien en Frederik verzorgt hiervoor de nodige bekabeling.

We constateren ook dat meer en meer op maandagavonden de leden heel wat oogverblindend HO materiaal komen demonstreren wat heel wat moed geeft aan de bouwers van de clubbaan om verder door te gaan. Zo hopen we dat tegen de volgende tentoonstelling een stuk nieuwe scenery kunnen presenteren.

Met de jaarwissel in het verschiet, maak ik hiervan gebruik om iedereen en zijn familie een gezond en gelukkig nieuwjaar te wensen. Ik dank de altijd trouwe leden voor hun bereidwillige medewerking.

Voorzitter Patrick Bontinck

Mededeling van de redactie

Beste clubleden,

In dit nummer hebben we een heel interessante foto-reportage en uitleg over de Belgische trek- en duwtreinen door Marc Van Audenaerde. Hij heeft er heel wat uurtjes aan gewerkt maar het resultaat mag er echt wezen. Om goed te kunnen genieten van de foto's gebruik je best de CD Rom versie van het clubblad, een PC met een goede video-kaart en monitor. (1024 x 1240 pixel weergave)

We zoeken evenwel nog mensen die artikels wensen te publiceren in ons clubblad. Uw ervaringen, bevindingen of tips over onze hobby kunnen steeds interessant zijn om mede te delen aan onze leden.

Bij voorkeur artikels leveren in word for windows en fotos in jpeg formaat op maandagavonden.

Verder wens ik iedereen prettige eindejaarsfeesten toe.

Redactie: Gino Bril

Mededeling van de penningmeester

Beste clubleden,

De jaarlijkse clublidbijdrage bedraagt nog steeds 30 Euro. Dit kan d.m.v. een bankoverschrijving, beschikbaar in het AMSAC clublokaal, vereffend worden. Ook via thuisbankieren kan dit geregeld worden.

Status van de clubkas is beschikbaar op de AMSAC PC.

Verder wens ik iedereen prettige eindejaarsfeesten toe.

De penningmeester

Rik Gorleer

Clubnieuws vanwege Marc Van Audenaerde.

Amsac open deurt...

De laatste open deur op 24 oktober was een daverend succes. Het aantal bezoekers overtrof alle verwachtingen. Zelfs na sluitingstijd, tussen 14 en 15u kwamen nog bezoekers opdagen. Er werd net als aan alle anderen tekst en uitleg verschaft over het reilen en zeilen van de club. Een enkeling was een beetje ontgoocheld dat er alleen maar met stoom gereden werd. Iemand vroeg mij wat er allemaal Belgisch was? Ik kon hierop alleen maar antwoorden dat alle rollend materieel, zowel locomotieven als rijtuigen als goederenwagens, Belgisch was en slechts een deel vertegenwoordigde van wat er op de markt gekomen was. De persoon in kwestie was sprakeloos en kon alleen maar slikken. Hij heeft in stilte zijn weg langs de clubbaan vervolgd en zijn ogen de kost gegeven. Het themarijden was een schot in de roos en zal bij volgende gelegenheden opnieuw toegepast worden.
Onder de bezoekers telden we ook enkele leden van de Antwerpse Modelbouwclub AMRA uit Wommelgem. Er werden afspraken gemaakt om op een vrijdagavond bij Amsac op bezoek te komen. Iets om verder naar uit te kijken.

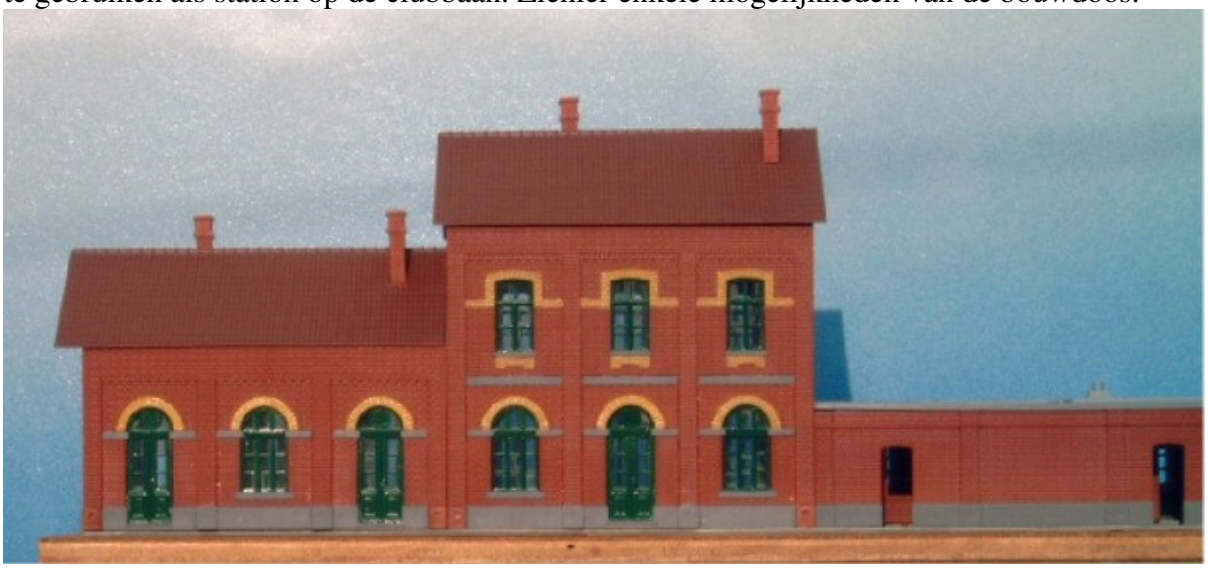
De volgende opendeur gaat door op zondag 20 maart 2005.

McDONALD'S

Fotos: Rik Gorleer

Clubstation (tekst en fotos Marc Van Audenaerde).

Onlangs werd de vraag gesteld wat de mogelijkheden zijn om het Belgisch station van Kibri te gebruiken als station op de clubbaan. Ziehier enkele mogelijkheden van de bouwdoos.



Het gebouw bestaat uit 3 delen: 1°: het hoofdgebouw met verdieping (middendeel).
2°: een bijgebouw, enkel gelijkvloers, met zadeldak.
3°: een laag bijgebouw met plat dak.

Het model kan op deze manier gemonteerd worden. Men bekomt aldus een klein station type "Etât Belge". Dergelijke kleine stations hadden slechts 2 of 3 sporen.
Wil men een groter gebouw, dan is het mogelijk om bijvoorbeeld 2 kits samen te voegen. U plaatst dan het linkse deel tegen elkaar, aan beide zijden geflankeerd door het hoofdgebouw. Het laag bijgebouw met plat dak dient dan wel vervangen te worden door een kort bijgebouw met zadeldak (nieuw te maken).
U kan ook het hoofdgebouw behouden, met links of rechts een dubbel bijgebouw met zadeldak. Je gebruikt hiervoor de achtergevel om de voorgevel te kunnen verdubbelen. Voor de achtergevel gebruik je dan een valse gevel.
De mogelijkheden zullen door middel van fotokopie eerst uitgetest worden.

Er zijn voldoende voorbeelden beschikbaar. Treignes is een dubbel gebouw. La Croyère biedt eveneens mogelijkheden.

La Croyère nabij La Louvière. Van hieruit vertrokken alle bolneuzen.

Treignes, langsheen de lijn Mariembourg – Treignes.

Hans COCQUYT
Vierhekkensstraat 5a
9031 DRONGEN

Tel. : 09/236.24.33

e-mail : hans.cocquyt@fortisbank.com

website : http://www.knci.be

TENTOONSTELLINGEN, RUILBEURZEN en EVENEMENTEN

Overzicht 2005

BLANKENBERGE: 26-27-28 maart 2005

5de Internationale modelspoorweg tentoonstelling
in de 3 zalen van het Casino
Banen uit België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Britannië en Nederland
Live steam trains op de dijk

VILVOORDE: 9 januari 13 maart, 8 mei, 11 september, 27 november 2005

Ruilbeurzen
in Zaal Star, N De Brauwerestraat - Vilvoorde
vzw HOBBY RAIL

GENT-ZEEHAVEN zondag 20 maart 2005.

Ruilbeurs en open-deur dag (9.00 -13.00u)
In de clublokalen van AMSAC
vzw AMSAC

---

treinmodelbouw

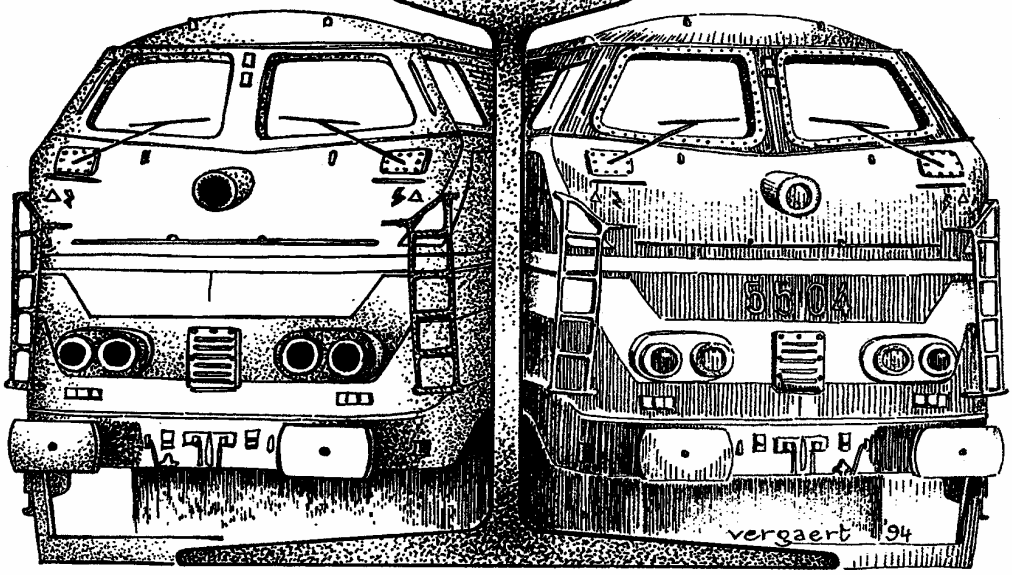
e-mail: go-rail@planetinternet.be

Go

Openingsuren:

Wo-do-vr : 9.00 – 19.00

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

DE TREIN IN ’T GROOT en ’T KLEIN

Locomotief in het grootbedrijf: trek- en duwtreinen.

Toen Märklin enkele jaren geleden de M2-rijtuigen op de markt bracht had ik beloofd om later nog eens op de stuurpostrijtuigen terug te komen. Ondertussen zijn er enkele modellen op de markt gebracht en wordt het stilaan tijd om deze belofte in te lossen.

In 1964 ging de NMBS op studiereis naar Frankrijk om er de gedragingen van een elektrisch trekduwstel te bestuderen. Een elektrische loc reeks 16.500 trok of duwde zonder problemen 8 rijtuigen tussen Paris-Nord en Creil of Crépy.

Terug in Brussel werd een voorontwerp opgemaakt voor elektrische trekduwtreinen samengesteld uit M2-rijtuigen en een loc reeks 22. Er konden echter geen M2’s aan de dienst onttrokken worden. In het najaar besluit men de combinatie van een dieselloc + M1’s (geleverd tussen 1935 en 1937) te bestuderen. In oktober 1964 werden op de lijn Hasselt – Diest – Aarschot - Leuven de eerste proeven ondernomen voor het duwen van een trein. In de bagageafdeling van een M1 BD-rijtuig wordt een volwaardige stuurpost ingebouwd. In 1965 en 1966 verbouwde de CW Mechelen 5 stellen, bestaande uit 1 BD-, 1B- en 1AB-rijtuig.

M1 stuurpostrijtuig als museumstel bij BVS te Baasrode.

Deze stellen onderhielden van juni 1966 tot mei 1971 de verbinding Spa - Verviers. Als gevolg van de goede resultaten werd in december 1966 begonnen met de ombouw van nog eens 7 stellen voor de verbinding Ottignies – Fleurus - Charleroi-West. Ze kwamen in 1967 geleidelijk in dienst. In 1969 werden nog eens 3 stellen verbouwd voor de verbindingen Antwerpen - Aarschot en Antwerpen – Mol - Hasselt. Er werd tevens opdracht gegeven om nog eens 15 stellen om te bouwen. Deze zouden worden ingezet tussen Charleroi en Mariembourg en tussen St.-Niklaas-Zwijndrecht-Antwerpen-Zuid.
In augustus 1971 begon de CW Mechelen aan de verbouwing van 5 stellen voor de verbinding Antwerpen - Boom en Antwerpen - Turnhout.
Ze werden verder nog ingezet tussen Mons – Blaton – Tournai, Mons – Jurbise – Ath, Ath – Tournai, Liège – Maastricht, Kortrijk – Poperinge en Geraardsbergen – Enghien – Soignies.

Enkele rijtuigen die op de verbinding Liège – Maastricht reden, werden van een derde frontlicht voorzien (o.a. 49067, 49092, 49116).
De M1 trek en duwstellen werden vanuit Hasselt (2 stellen), Mons (7), Chatelet (6) en Kortrijk(1) ingezet. Op de lijn St.-Ghislain – Quiévrain werden ze sporadisch gekoppeld aan een prototype reeks 60.

In 1978 werden 7 moderne M2 diesel trekduwtreinen samengesteld. Drie verzekerden de dienst Antwerpen – Neerpelt (2 in dienst + 1 reserve) en vier tussen Oostende – Brugge – Kortrijk (3 in dienst + 1 reserve). De diesel stuurpostrijtuigen hadden een platte neus.

M2 diesel stuurpostrijtuigen te Walcourt.
Let op plaats van het B-monogram en de grootte van de B op de neus.

De opgedane ervaring en enkele elektrificaties in het vooruitzicht leidden in april 1978 tot de beslissing om 8 elektrische trekduwers te bouwen. De stellen worden samengesteld uit M2 rijtuigen en elektrische locs reeks 25. In de CW Mechelen werden 8 BD-rijtuigen voorzien van een stuurpost. 11 AB en 35 B werden aangepast voor deze treinen. De elektrische stuurpostrijtuigen hadden een meer gestroomlijnde neus.

M2 elektrisch stuurpostrijtuig te Gent-Zeehaven.

Op 11 januari 1981 worden deze stellen in dienst gesteld op de verbinding Antwerpen – Aarschot – Leuven. In het najaar wordt ze eveneens ingezet op de lijnen Antwerpen – Aarschot – Hasselt en Antwerpen – Gent – Kortrijk.

M2 TDE te Gent-Zeehaven.

De M2 diesel trek en duwers hadden Antwerpen (5 stellen) en Chatelet (5) als depot. De elektrische stellen (5) reden vanuit Antwerpen.

M2 TDE te Gent-Zeehaven.

Een proef om de diensten Antwerpen en Neerpelt te verzekeren met een reeks 55 i.p.v. een 62 mislukte omdat het personeel van de stelplaats Kinkempois de mensen van Hasselt en Mol niet alle knepen van het vak leerden om met een 55er te rijden. Na ongeveer 10 maand waren alle 55ers terug te Kinkempois

Ondertussen is het "Arsenaal" van Mechelen begonnen om de nieuwe M4 rijtuigen (geleverd tussen 1977 en 1984) eveneens om te bouwen tot trek en duwer. 32 AD-rijtuigen worden verbouwd tot stuurpostrijtuig. Ze krijgen een stuurcabine die identiek is met die van de reeksen 11, 12, 21 en 27. Verder werden nog 91 B en 13 A-rijtuigen aangepast. Ze reden o.a. tussen Antwerpen – Brussel – Charleroi, Antwerpen – Gent - Kortrijk, St.-Ghislain – Brussel Luik – Verviers. De stuurpostrijtuigen 58056 tot 58065 werden aangepast voor de dienst naar Lille (25 kV).

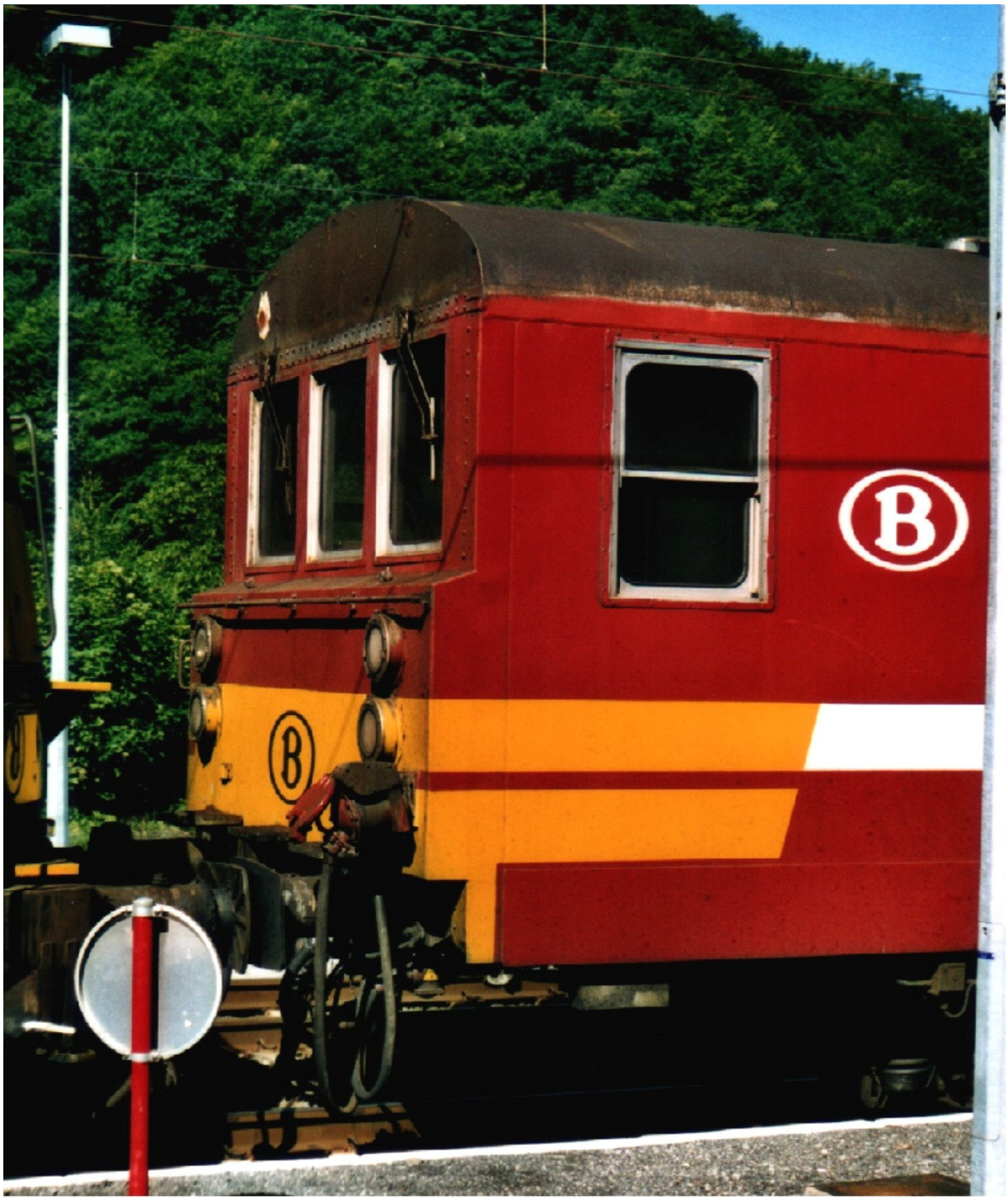
In 1983 bestelde de NMBS zijn eerste dubbeldekkers. Ze werden gebouwd als trek en duwstellen en zijn de eerste die niet moeten verbouwd worden. Ze worden enkel ingezet voor piekuurtreinen op de verbindingen Genk – Hasselt – Brussel, Huy – Namur – Brussel, Geraardsbergen – Halle – Brussel en Kortrijk – Zottegem – Denderleeuw – Brussel.
In de zomermaanden worden ze wegens hun grote capaciteit ingezet naar de kust.
Er zijn in totaal 15 A, 97 B en 18 BDx-rijtuigen gebouwd.

In internationaal verkeer werden elektrische trek en duwtreinen ingezet op de verbinding Brussel – Amsterdam. Ze waren samengesteld uit een elektrische loc reeks 25.5 (donkerblauw), NMBS I4 rijtuigen (A en AB), 3 NS rijtuigen (B) en een NS stuurpostrijtuig met verhoogde cabine. Ze werden in 1986 vervangen door nieuwe trek en duwstellen samen gesteld uit NS rijtuigen en een NMBS loc reeks 11.

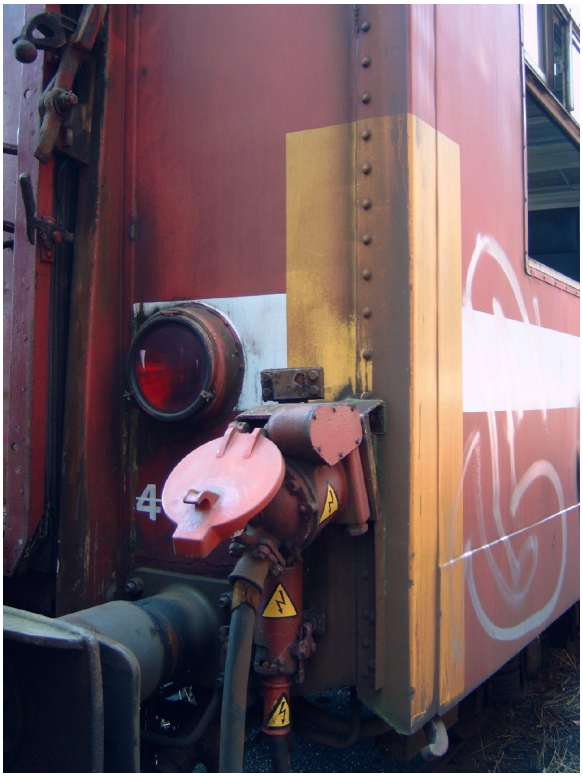
In de tweede helft van de jaren 90 werd een nieuwe reeks rijtuigen besteld: de I11. Ze zouden enkel met de nieuwe reeks 13 als trek en duwer kunnen rijden. Ze zijn geschikt voor 200 km/u. In januari 1998 kwamen de nieuwe I11 stuurpostrijtugen in dienst. Omdat BN nog bezig was met de bouw van de locomotieven reeks 13 werden de stuurpostrijtuigen pas later van een stuurtafel voorzien. Na het plaatsen van de stuurtafels rijden deze stellen op de verbindingen Oostende – Eupen, Oostende – Antwerpen en Antwerpen – Charleroi.

Trek- en duwtreinen schildering.

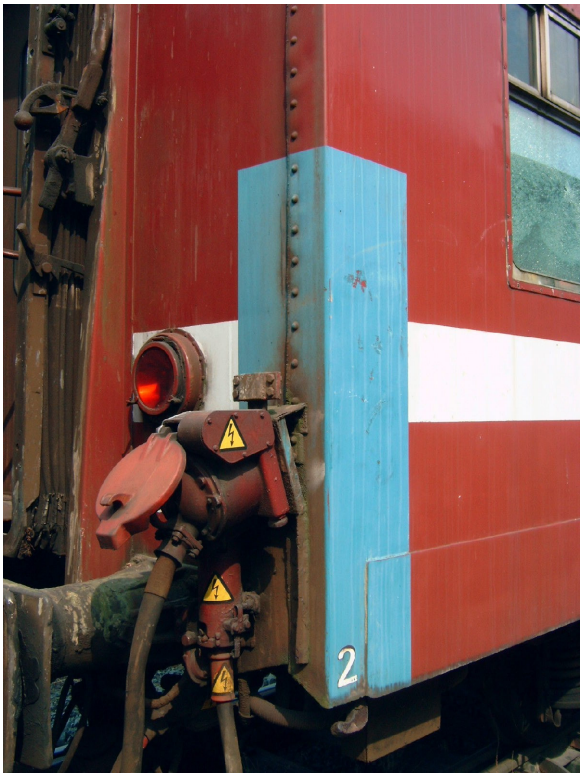
M1 stuurspostrijtuigen: 2 horizontale gele lijnen ter hoogte van de koplampen. De volgrijtuigen hebben geen speciale aanduidingen.



M2 diesel stuurpostrijtuigen: bij de groene schildering was het front onderaan voorzien van een gele band. Een 2e brede gele band liep over de kopvensters. Op de zijkant waren er aan beide zijden 2 gele vlakken. Bij de bordeauxlivrei was er enkel een brede gele band over de volledige breedte van de neus. Op de zijwand werden 2 gele banden aangebracht.
Bij de elektrische stuurpostrijtuigen in groene schildering was de neus volledig geel. Op de zijwand liep het geel tot voorbij het stuurpostraampje. Op de neus werd het geel onderbroken



B



door een groene band ter hoogte van de koplampen. Later werd op de neus nog een blauwe band toegevoegd.

De volgrijtuigen kregen op de 4 hoeken gekleurde vlakken om aan te duiden dat het materieel geschikt was voor trek en duwtreinen, dit zowel bij de groene als bij de bordeauxschildering. De rijtuigen aangepast voor dieseltreinen waren voorzien van gele hoeken. Het AB rijtuig dat met de 1^{e} klasse afdeling verplicht kant dieselloc diende geplaatst te worden kreeg aan deze kant nog rode strepen op dit geel vlak.

De rijtuigen voor elektrische trek en duwers waren op de 4 hoeken voorzien van lichtblauwe vlakken. Later werd soms ook wel donkerblauw gebruikt. Soms werd het blauwe vlak bovenaan van een gele band voorzien. De rijtuigen van diesel trek en duwers mogen niet in elektrische stellen rijden. De rijtuigen aangepast voor elektrische trek en duwers mogen echter wel in dieselstellen geplaatst worden.

De M4 rijtuigen zijn bijna allemaal geschikt om als trek duw te rijden. Ze kregen dan ook geen speciale merktekens en hebben de klassieke bordeauxschildering of de lichtgrijze livrei. De stuurpostrijtuigen volgen deze livreien en werden enkel van een brede gele band op de neus voorzien. De stuurpostrijtuigen welke geschikt zijn voor het Franse net (25kV) kregen een blauwe band op de pakwagendeuren. De andere hebben de gewone witte band.

De M5 dubbeldekkers hebben de klassieke bordeaux schildering gekregen. Op de knik in de neus kregen ze een gele band welke doorloopt tot aan de eerste deur. Ter hoogte van de witte lichten kregen ze een brede gele band. Een brede witte band loopt over de zijkant van het rijtuig.

De I11 stuurpostrijtuigen kregen een “neus” zoals de locs reeks 13. Hun schildering is nagenoeg identiek. Het rijtuig is volledig wit met grijs dak. Onderaan de kast een brede blauwe band waarop alle beschrifting werd aangebracht. De neus is grotendeels geel met een wit vlak onderaan, ter hoogte van de lichten. Rond de kopvensters en bovenaan zit een zwart vlak.

De blauwe Beneluxtrek en duwers waren net als de Hondekoppen NS-blauw geschilderd met brede gele band onder de ramen. De deuren werden eveneens in het geel geschilderd.
De nieuwe stellen die in 1986 op de sporen kwamen waren bordeauxrood met een brede gele band en gele deuren.

Trek- en duwtreinen samenstelling.

De M1 trek en duwers waren als volgt samengesteld: 1 stuurpostrijtuig BDx, 1 of meerdere B rijtuigen en 1 AB rijtuig met de B-kant tegen de dieselloc reeks 60/61. Maximum 10 rijtuigen. Deze stellen kunnen ook gekoppeld worden met een loc reeks 51.

De M2 diesel reden met een stuurstandrijtuig, maximum 7 rijtuigen B of AB en aan AB rijtuig met de A-kant tegen de dieselloc reeks 62 of 55. Maximum 8 rijtuigen.
De elektrische M2 trek en duwers werden samengesteld met een stuurpostrijtuig en maximum 10 B of AB rijtuigen. Samen maximum 11 rijtuigen. Ze kunnen enkel geduwd worden door een elektrische loc reeks 25.

De M4 treinen bevatten een stuurpostrijtuig en A en B rijtuigen tot een maximum samenstelling van 12 rijtuigen. Er mogen echter 2 M4 trek duw stellen gekoppeld worden op voorwaarde dat de 2 stuurpostrijtuigen met de neus in dezelfde richting geplaatst worden en mits de maximum samenstelling van 12 rijtuigen te eerbiedigen. Ze kunnen gekoppeld worden met een elektrische locomotief van de reeksen 21 of 27. De diensten naar Rijsel (Lille) werden uitgevoerd met een loc reeks 12.
Bij de indienststelling van de nieuwe reeks 11 waren de Nederlandse Beneluxrijtuigen nog niet geleverd. De reeks 11 heeft dan met bordeaux M4 rijtuigen in trek en duw de dienst

verzekerd tussen Antwerpen en Kortrijk. Voorwaar een betere kleurstelling dan met het blauw/geel van de reeksen 12, 21 of 27.

De maximum samenstelling voor M5 rijtuigen is 8 stuks. Zelfs als gesleept stel moet het stuurpostrijtuig aanwezig zijn omdat dit de elektrische apparatuur voor de andere rijtuigen bevat.

De eerste trek en duwtreinen in internationale dienst reden tussen Brussel en Amsterdam. Ze waren samengesteld uit een stuurpostrijtuig NS, 3 B-rijtuigen NS, één AB en één A rijtuig I4 NMBS. Dit alles gekoppeld met de donkerblauwe loc reeks 25.5.

De nieuwe NS Beneluxrijtuigen die in 1986 verschenen werden in stellen van 6 rijtuigen samengevoegd: 1 stuurpostrijtuig, 2 B, 1 BDk, 1 AB en 1 A rijtuig. De stellen werden later uitgebreid tot 7 rijtuigen.

Trek- en duwtreinen in miniatuur.

In 1998 brachten OVB (een samenwerking tussen Olaerts, Verborgh en Baillien) de M1 rijtuigen op de markt. Ze waren zowel in een set van 4 als los verkrijgbaar. Men had de keuze tussen een A, AB, B en BD rijtuig. In 2002 werd het stuurpostrijtuig op de modelbouwmarkt gegooid. In eerste instantie was dit enkel verkrijgbaar in een set van 4 rijtuigen. Voor de 4 rijtuigen waren telkens 3 verschillende nummers beschikbaar. In 2003 werd het stuurpostrijtuig ook afzonderlijk verkrijgbaar.

Al deze rijtuigen zijn mooi gedetailleerd, vooral de rijen klinknagels vallen op. De beschrifting werd fijn aangebracht. Een aantal onderdelen zoals voettreden, handrelingen, luchtverversers op het dak, ophangbeugels voor de vouwbalgen en ruitenwissers moeten nog aangebracht worden. Dit is echter geen onoverkomelijke opdracht. Alles samen een mooi stel rijtuigen. De reeks 60 van Kleinbahn zorgt voor de traktie.

In de jaren 80 bracht Jocadis in wit metaal het kopdeel van zowel het diesel als elektrisch stuurpostrijtuig op de markt. Hiermee kon men een Lima BD rijtuig ombouwen tot stuurpostrijtuig. Het kopdeel diende wel nog geschilderd te worden.

Lima met Jocadis dieselkop.

We dienden tot 2002 te wachten alvorens Märklin een elektrisch trek en duwstel op de markt bracht. Het is samengesteld uit de loc 2505 + een B, een AB en een BDx. De rijtuigen hebben de bordeaux schildering en een zeer fijne beschrifting. Ze zijn uitgerust met stroomgeleidende koppelingen. Het stuurpostrijtuig is voorzien van een sleepcontact.
In 2004 kondigde Märklin de M2 dieseltrek en duwer aan. De rijtuigen zijn afzonderlijk verkrijgbaar en hebben nu de groene schildering. De traktie kan verzekerd worden door een Märklin 55 of een Roco 62.

In de jaren 90 bracht Lima de M4 rijtuigen op de markt, echter enkel de A en B-rijtuigen. Nadat de bordeaux versie uit was kwam ook nog de grijze livrei op de markt. In 2001 vulde Os.Kar de leemte op en bracht zowel de stuurpostrijtuigen als de pakwagens AD en BD in beide schilderingen op de markt. Bij de bordeaux versie is de verlichting met te grote leds uitgevoerd wat het uitzicht toch wel beïnvloedt. Bij de grijze versie werd een kleiner formaat gebruikt. Het oogt dan ook beter. Het bordeaux rijtuig is voorzien van een blauwe band.
De tractie wordt verzekerd door een Lima reeks 27. Een reeks 11 kan ook nog.

2505

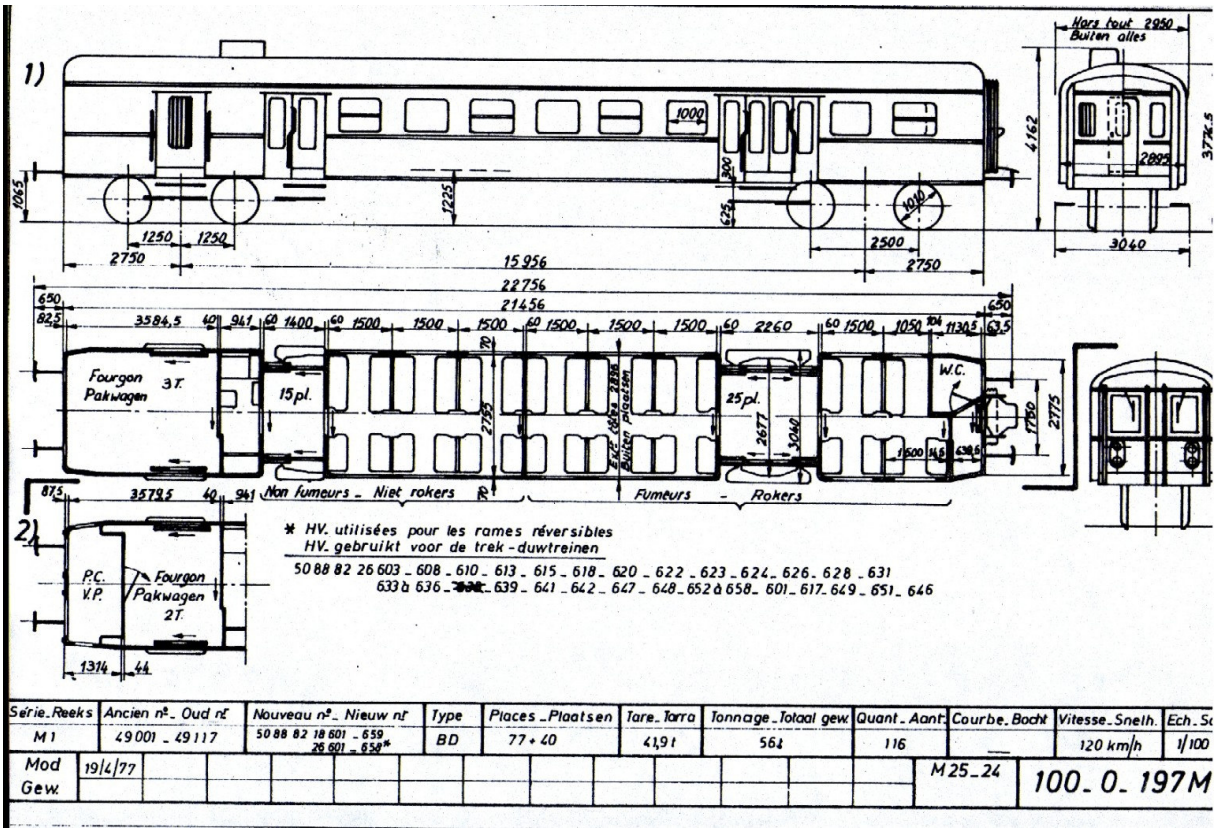
2734
2734

In 2002/2003 bracht L.S. Models de I11 rijtuigen met verschillende nummers op de markt. De stuurpostrijtuigen zijn tot op heden nog niet uitgebracht.

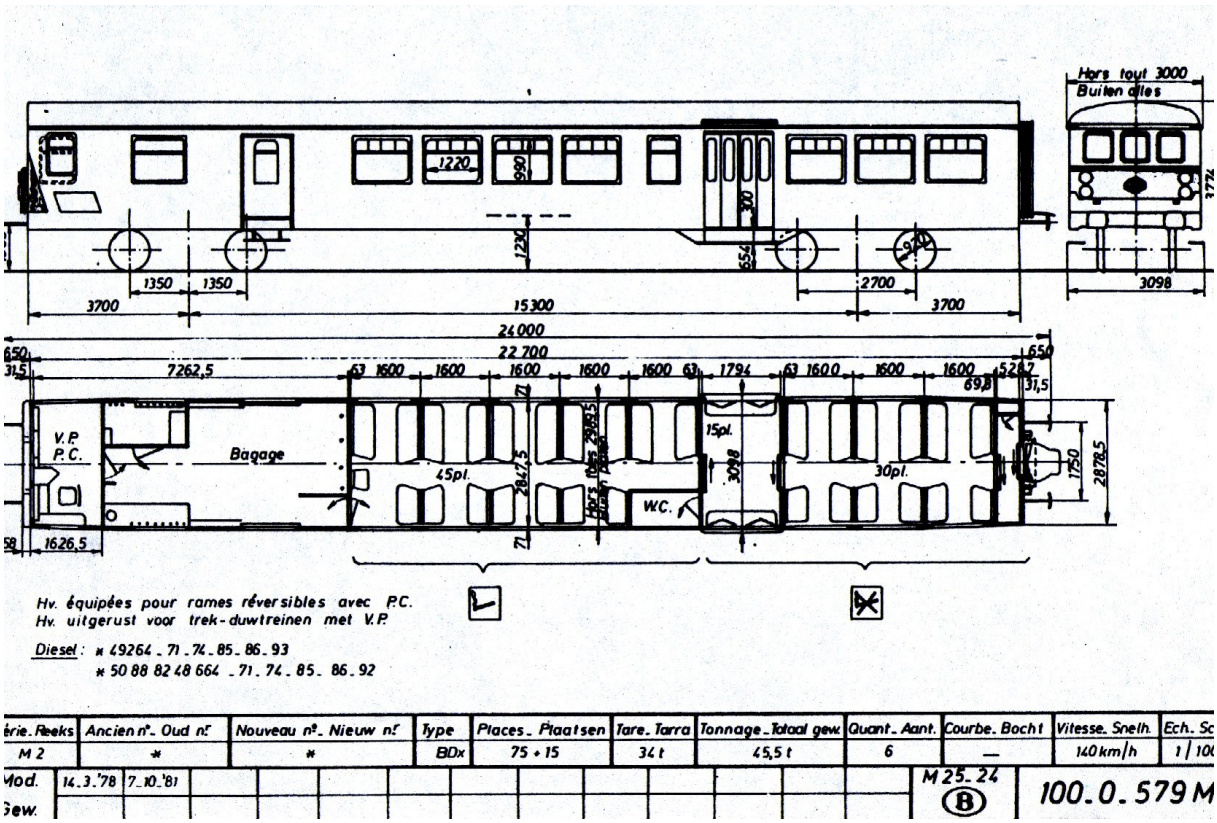
Voor de Beneluxtrek en duwer kunnen we terecht bij Lima die zowel de loc reeks 11 als de NS rijtuigen op de markt bracht. Met het faillissement bij Lima is het wel stevig zoeken om deze nog op de occasiemarkt te vinden. Laat ons hopen dat deze binnen enkele jaren terug beschikbaar zal zijn.

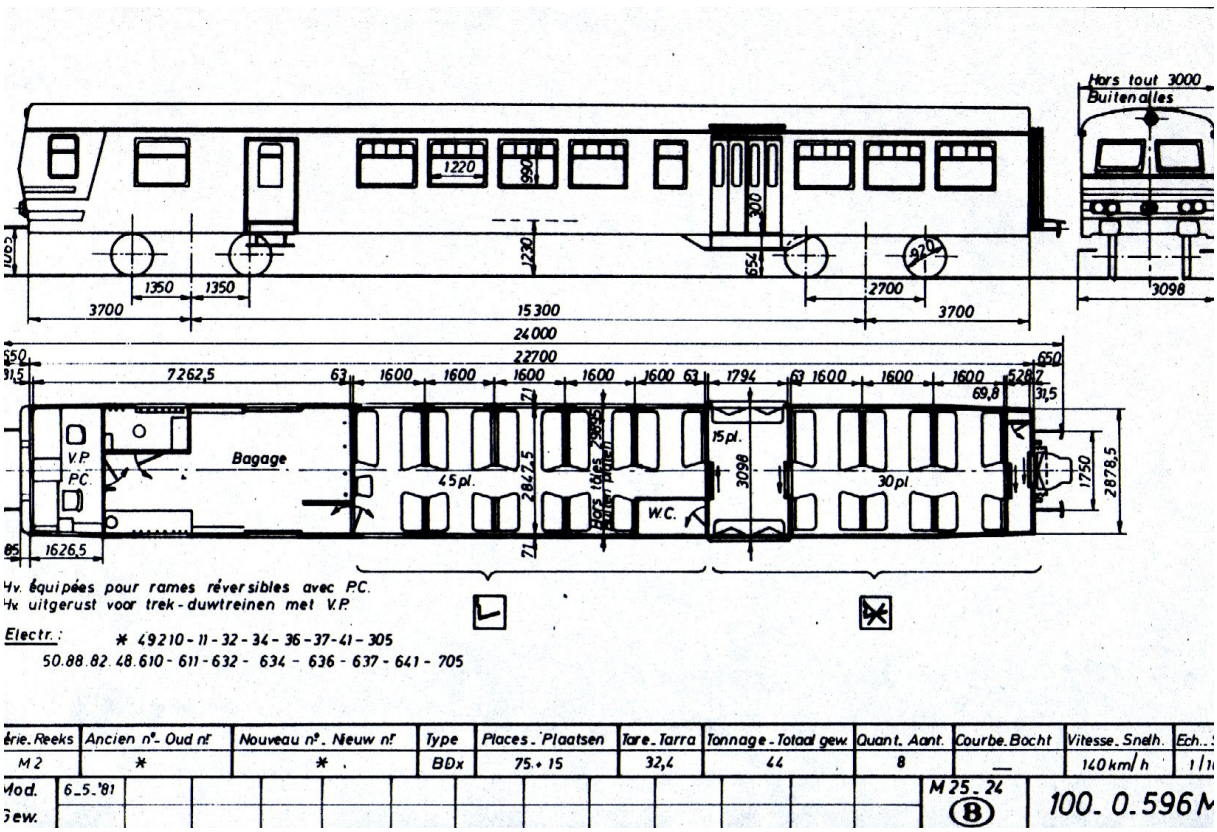
De M5 dubbeldekkers zijn tot op heden nog niet op de markt gebracht.

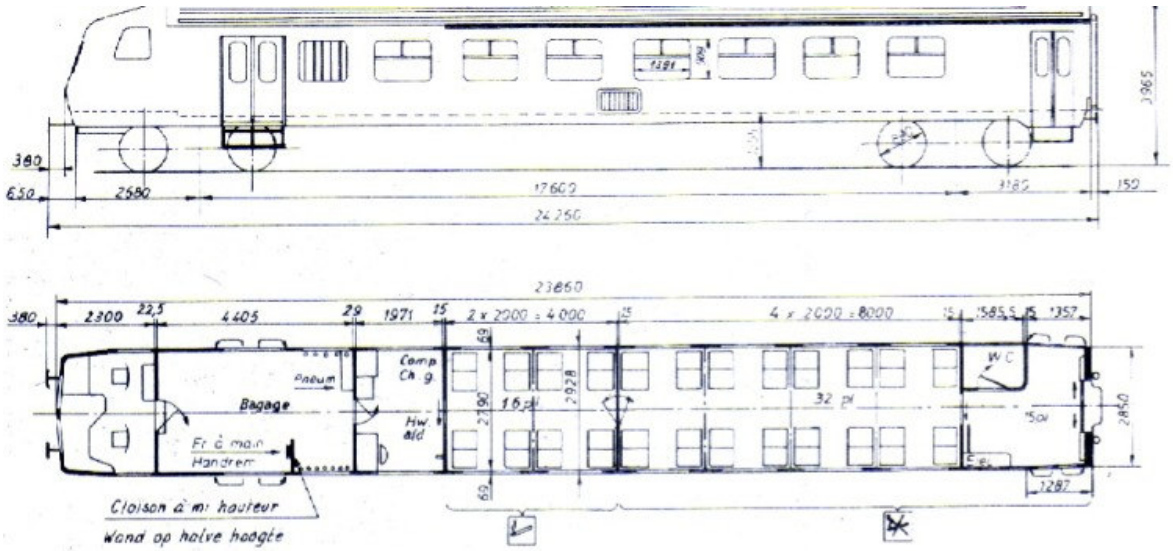
Tekst en foto's: Marc Van Audenaerde.

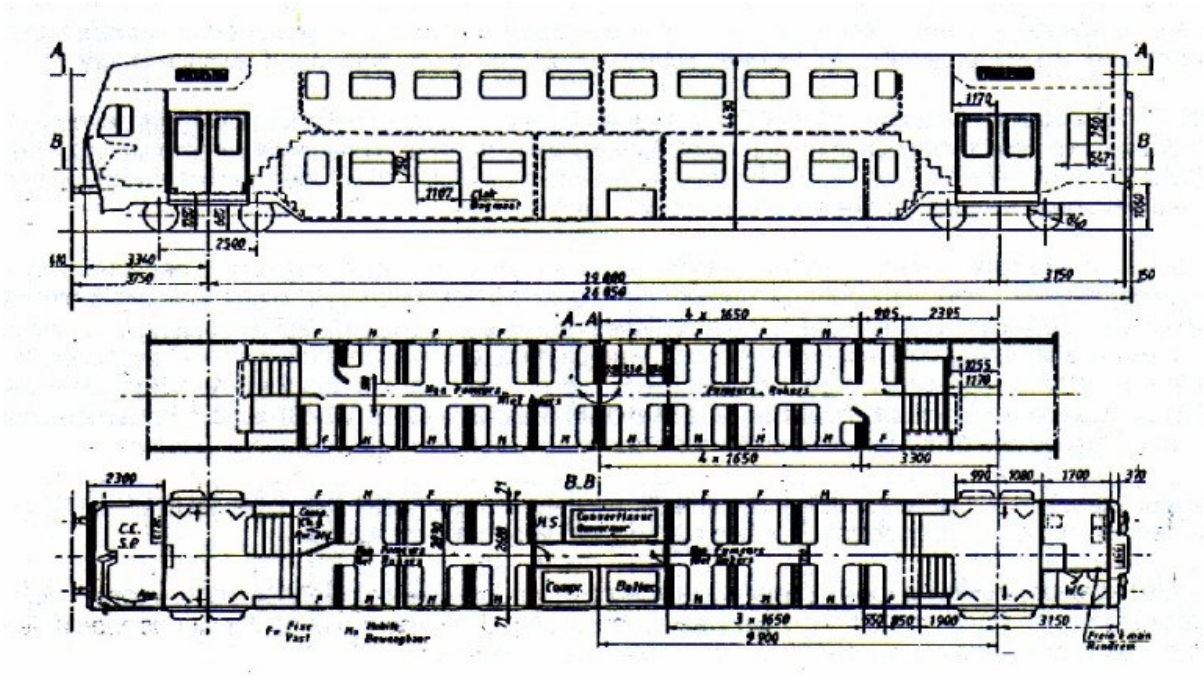

1)
Hors tout 2950
Buiten alles
Fourgon
Pakwagen
3T.
15pl.
25pl.
W.C.
Non fumeurs - Niet rokers
Fumeurs - Rokers
2)
P.C.
V.P.
Fourgon
Pakwagen
2T.
* HV. utilisées pour les rames réversibles
HV. gebruikt voor de trek-duwtreinen
50 88 82 26 603 - 608 - 610 - 613 - 615 - 618 - 620 - 622 - 623 - 624 - 626 - 628 - 631
633 à 636 - 639 - 641 - 642 - 647 - 648 - 652 à 658 - 601 - 617 - 649 - 651 - 646
Série - Reeks
M1
Ancien n° - Oud nr
49 001 - 49 117
Nouveau n° - Nieuw nr
50 88 82 18 601 - 659
26 601 - 658*
Type
BD
Places - Plaatsen
77 + 40
Tare - Tarra
41,9 t
Tonnage - Totaal gew.
56 t
Quant. - Aant.
116
Courbe - Bocht
Vitesse - Snelh.
120 km/h
Ech. - Sc
1/100
Mod
Gew.
19/4/77
M 25 - 24
100 - 0 - 197M

IIII


Hors tout 3000
Buiten alles
1220
990
300
1230
654
920
1350
1350
3700
15300
2700
3700
3098
24000
22700
650
31,5
7262,5
63
1600
1600
1600
1600
1600
63
1794
63
1600
1600
1600
528,7
69,8
31,5
V.P.
P.C.
Bagage
45pl.
15pl.
30pl.
W.C.
3098
1750
2878,5
1626,5
Hv. équipées pour rames réversibles avec P.C.
Hv. uitgerust voor trek-duwtreinen met V.P.
Diesel : * 49264 - 71 - 74 - 85 - 86 - 93
* 50 88 82 48 664 - 71 - 74 - 85 - 86 - 92
série. Reeks
Ancien n°. Oud n°
Nouveau n°. Nieuw n°
Type
Places. Plaatsen
Tare. Tarra
Tonnage. Totaal gew.
Quant. Aant.
Courbe. Bocht
Vitesse. Snelh.
Ech. Sc
M 2
*
*
BDx
75 + 15
34 t
45,5 t
6
—
140 km/h
1 / 10
Mod.
Gew.
14.3.'78
7.10.'81
M 25.24
B
100.0.579 M


Hors tout 3000
Buiten alles
1220
990
300
1230
654
920
1350
1350
3700
15300
2700
3700
3098
24000
22700
650
31,5
7262,5
63
1600
1600
1600
1600
1600
63
1794
63
1600
1600
1600
528,7
69,8
31,5
V.P.
P.C.
Bagage
45pl.
15pl.
30pl.
W.C.
3098
1750
2878,5
1626,5
Hv. équipées pour rames réversibles avec P.C.
Hv. uitgerust voor trek-duwtreinen met V.P.
Electr. : * 49210 - 11 - 32 - 34 - 36 - 37 - 41 - 305
50.88.82.48.610 - 611 - 632 - 634 - 636 - 637 - 641 - 705
série. Reeks
Ancien n°. Oud n°
Nouveau n°. Nieuw n°
Type
Places. Plaatsen
Tare. Tarra
Tonnage. Totaal gew.
Quant. Aant.
Courbe. Bocht
Vitesse. Snelh.
M 2
*
*
BDx
75 + 15
32,4
44
8
—
140 km/h
Mod.
Gew.
6.5.'81
M 25.24
B
100.0.596 M





Tekeningen: NMBS.

REISVERHALEN, TREINSPOTTING, GELEZEN …

Gelezen door Gino Bril

'MÄRKLIN' IN VOLLE CRISIS

KINDEREN WILLEN GEEN TREINTJES MEER

Märklin-directeur Eric Goris: «We gaan modernere treinen op de markt brengen.» *Foto Lukas*

BRUSSEL – Crisis bij de spoorwegen. De mini-spoorwegen welteverstaan. Steeds meer jongeren halen hun neus op voor modeltreintjes en laten de hobby over aan de ouderen. «Van de tien klanten die wij over de vloer krijgen, zijn er negen ouder dan vijftig jaar», klinkt het bij tal van Vlaamse winkels die gespecialiseerd zijn in modeltreinen. «Het doelpubliek voor de treintjes vergrijst en zal langzaam uitsterven.» Bij de belangrijkste fabrikant, 'Märklin', heeft men alvast bijna 400 banen gesnoeid, maar houdt men de moed erin: «We gaan meer inspelen op de interesses van tienerjongens. Een miniatuurmodel van de trein uit de Harry Potter-films is een eerste stap.»

«Zeker tachtig procent van onze klanten is ouder dan veertig jaar», zegt ook Eric Goris, *Märklin*-directeur voor België en Luxemburg. «Die tendens bestaat al enkele jaren. Tussen 6 en 12 jaar zijn jongens ook vandaag nog warm te maken voor modeltreinen, maar eens in hun puberteit haken ze af. Grootste boosdoener is de spelcomputer. Met de bouw van een modelspoorbaan ben je gauw enkele dagen bezig. Jongeren hebben daar niet langer het geduld voor. Met een spelcomputer zijn ze binnen enkele seconden al aan de gang.»

Märklin deelde onlangs mee dat in de fabriek in het Duitse Göppingen 361 banen sneuvelen. Vorig jaar zakte de wereldwijde omzet met 3,5%, en ook voor 2004 wordt een daling verwacht. «Al zitten ook de goedkope Chinese concurrenten daar voor veel tussen», meent Goris.

TE DUUR

Ligt het er niet gewoon aan dat tienerjongens treinen saai vinden? «Neen. Moderne treinen als de TGV oefenen ook aantrekkingskracht uit op tienerjongens. Ook met de recente productie van de Harry Potter *Hogwarts*-trein, een exacte kopie uit de film, proberen we tienerjongens aan te spreken, en dat lukt aardig.»

«Vergeet het», zegt Geert Dewulf van de Brugse groothandel *Modelbouwcentrum*. «Alleen een mirakel kan *Märklin* er nog bovenop helpen. Bij de 25 winkels waaraan ik lever, noteerden ze een omzetverlies tot 35%. De prijs is gewoon veel te hoog. Neem nu die Harry Potter-trein. Goed idee, maar de basisset kost wel bijna 300 euro. Wat zouden tieners geïnteresseerd zijn?»

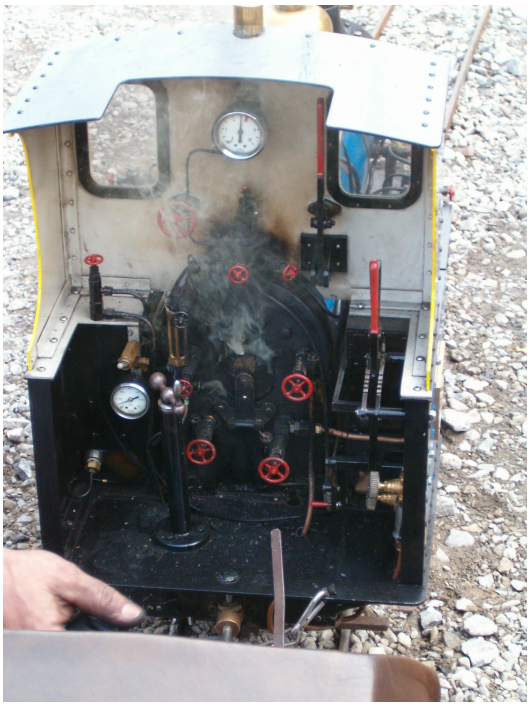
«Vergeet ook niet dat het speelgoedaanbod vandaag zo uitgebreid is dat kinderen niet meer per se ooit een trein cadeau krijgen. Er zijn nochtans opa's die het proberen, hoor, en een treintje kopen voor hun kleinzoon. Maar zo goed als zeker blijven ze er dan zelf mee zitten.»

Vraag maar aan François De Boer (66) uit Deurne. «Veertig jaar geleden heb ik een treintje gekocht voor mijn zoon. Die moest er niks van weten, dus bleef ik er zelf maar mee 'spelen'. En ook mijn kleinzoon van 15 is er niet warm voor te krijgen. Hij heeft enkel oog voor zijn computer. Jammer: voor tienerjongens zouden miniatuurtreinen net een interessante hobby zijn. Ze kunnen vanalles bijleren: over elektriciteit, elektronica, zelfs tuinarchitectuur. 'Computerspelletjes spelen, is veel plezanter', zegt mijn kleinzoon dan. Ik vrees dat ik een van de laatste machinisten ben.»

(StV)

VOORAL OPA'S BOUWEN NU NOG MINI-SPOORWEGEN: «Van de 10 klanten die modeltreinen kopen, zijn er negen ouder dan vijftig jaar»

Treinspotting door Gino Bril



Life steam in Mariembourg - station Treignes

de prachtige militaire train - Mariembourg

52 467

SA 03

Laatste bijdrage van wijlen André D'Hoolaege

André (geboren te Gentbrugge op 21 april 1926), was jarenlang een heel actief voorzitter en lid van onze AMSAC club. André is overleden op 8 oktober 2004, we zullen hem echt missen.

22 LIJST VAN HET NMBS TRACTIEMATERIEEL DAT TOEGELATEN IS OP VREEMDE NETTEN

Net	Lijnstuk		Reeks van toegelaten tractiematerieel (de MS worden met hun nummer vermeld)
CFL	Alle lijnen uitgezonderd :	HL	51,52,53,54,55(1),62-63,82,84(8401 à 847)
	- Troisvierges - Wilverdange		ES 200 (201 à 212)
	- Kleinbettingen - Steinfort		
	- Ettelbruck - Bissen		
	- Tehange - Langergrund		
	Het geëlectrificeerd net (3 kv - 25 kv)	HL	12,13,15,16
	Gouvy - Luxembourg	HL	73
		MW	43,45
		HL	13,15,16
	Sterpenich - Luxembourg	HL	13,15,16, HLE van 1181 tot 2760
			73
		MW	43,45
		MS	Alle met uitzondering van 901 tot 952
DB	Montzen - Aachen - W.	HL	51,52,53,54,55,62-63,80,82,84
		MW	46
	Welkenraedt - Aachen - Hbf	HL	15,16,18,22,23,25,26,27,28,51, 52,53,54,55,62-63,75,80,82,84
		MW	46
		MS	reeks 00 en 05
	Aachen - Hbf - Aachen - W	HL	16,18,51,52,53,54,55,62-63,75,80,82,84
		MW	46
	Aachen - Hbf - Aachen	HL	51,55,75,80,82,84
	- Rothe - Erde		
	Aachen -Hbf - Köln, Dortmund	HL	16
	Aachen - Hbf_koln-Dortmund-Dusseldorf	TGV	PBKA 4301 4307
NS (2)	Zelzate - Terneuzen	HL	In enkele tractie- HE 51,52,53,54,55,62-63,77
	Essen - Roosendaal	HL	11,12,15,21,22,23 (100) ,25,26,27,28, 51,52,53,54,55,62-63
		MS	801 tot 844, 901 tot 952 (1MS per trein)
		TGV	PBA(sncf) + PBKA
	Roosendaal - Amsterdam	HL	HKV 11,25.5
		TGV	PBA(sncf) + PBKA
	Roosendaal - Kijfhoek	HL	KM 11,25.5
	Hamont - Weert HL 51	HL	51
	Visé - Maastricht(3)	HL	21,22,23 (50) ,25,25.5,26,27,51,52,53,54,55, 62-63,71
		MS	- max. 2 per trein : 301 à 440 - max.3 per trein : * zonder beperking : 595 à 782 * uitzonderlijk 153 à 270

	Visé - Maastricht - Sittard	HL	- HKM 25,5
	Gans NS Net	HL	77(5) (nr 7771 - 7790) + 55 (nr 5507/5517/5523/5528/5533)
SNCF	De Panne - Bray - Dunes - Duinkerke	HL	51,62-63
	Moeskroen - Tourcoing	HL	15, 12, 84(40), 85(40), 90(40)
	Moeskroen - Lille	HL	12, (51,52,53,54,55)(6)
		AM	max. 2 per trein : 441 à 490
	Blandain - Lille	HL	12, (51,54,55)(6)
		MS	max. 2 per trein : 441 à 490
		MW	
	Quévy - Feignies	HL	82
	Quévy - Aulnoye	HL	12,15,16,18,51,52,53,54,55,62-63 (100)
		MS	max. 2 per trein : 441 à 490
	Aulnoye - Maubeurge	MS	max. 2 per trein : 441 à 490
	+ (bocht LQV-JT)		
	Aulnoye - Creil	HL	12
	Creil - Paris-Nord	HL	12
	Erquelinnes - Jeumont	HL	15,16,20,21,22,23,25,26,27,28, 60-64, 73,74
		AM	AM
	Erquelinnes - Aulnoye	HL	12, (51, 55)(6)
	Athus - Longwy	HL	(51(90), 52(90), 53(90), 54(90), 55(90), 62-63(90)) voorlopig niet van toep. !
	Zoufftgen (grens CFL)-Thionville	HL	13 (in US), (15, 16, 18)(6)
	Zoufftgen (grens CFL) - St Louis	HL	13 (in US tot Metz) (16,18)(6)

Opmerkingen :

(1) De HL 5505, 5510, 5515, 5519, 5529, 5531 en 5540 zijn uitgerust voor een electrische verwarming van de trein en zijn slechts zo toegelaten op de lijn Gouvy-Luxemburg en Kleinbettingen-Luxemburg.
(2) De getallen tussen haakjes naast de tractievoertuigen vermeld staan : bv. 51 (90) duiden de maximum toegelaten snelheid voor deze reeks tractievoertuigen op het beschouwde lijnstuk.
(3) De reizigerstreinen die stoppen in Eijsden mogen maximum vier rijtuigen hebben, als gevolg van de perronlengte. Groepsleider werkvoorbereiding Maastricht en R4N kunnen na overleg afwijken van deze beperking. In dit geval nemen zij, in overleg, de nodige maatregelen om de veiligheid van de reizigers te waarborgen.
(4) HL5501,5506,5511,5512,5514 uitgerust met TVM430, en UM of enkel DT
(5) Enkel toegelaten in UM met korte neus in rijrichting (zie nota M32 - 231.53.37/1.100 dd18/08/2003)
(6) Loc technisch toegelaten doch niet uitgerust met KVB, dus niet toegelaten voor normaal verkeer.

Opgemerkt door Rik Gorleer

Beste modelspoorder,

Heb je op het TV laatavondnieuws de recordpoging gezien om met 150 Märklinlocs (1/87) 5 Hbis (1/1) voort te trekken?
Ze is geslaagd. Wat te verwachten was.
Dit brengt mij bij de organisator: een winkelier uit Ingelmunster, gekend om zijn stunts.
Ben eventjes gaan grasduinen op zijn webstek en ben daar - denk ik - een woestijndier (= kemel) van formaat tegengekomen: een 55'er in de keuren van Vos Logistics (zie foto).

Voor zover ik weet heeft Vos Logistics alléén 4 of 5 62'ers van de NMBS overgekocht, deze laten opkalefateren in Merelbeke en dan ingezet voor vrachtvervoer in Nederland (al dan niet samen met NS 1200'en). Eén daarvan is geschilderd in 't zwart met een oranje band, de andere zijn blauw met gele band en vormen de reeks 6700.

Moest u dus op een zwak moment de goesting bekruipen om naar Ingelmunster te gaan, doe gerust maar laat u niet vangen aan een 55 in Vos-livrei. Tenzij je zin hebt om een 55 te verkleinen tot een 62.
Mocht ik toch fout zijn, geef me gerust een seintje.

Groetjes
Rik

TE KOOP, TE BESTELLEN, TE RUILEN …

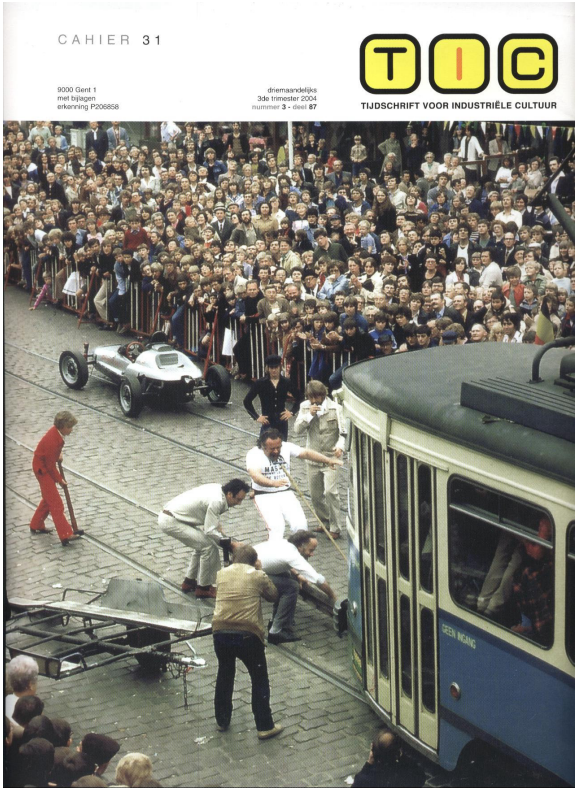
HO treinen en toebehoren te koop.

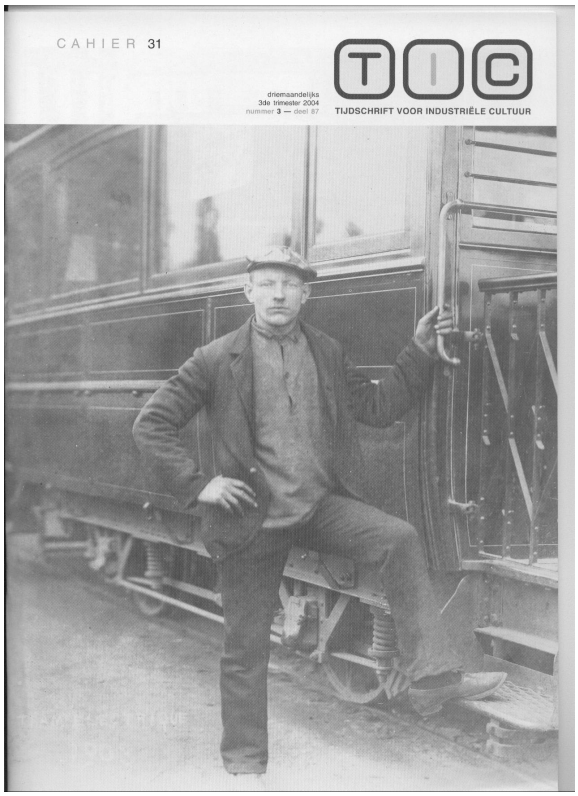
Wegens beëindigen van hobby verkoopt VAN CROMBRUGGE MARCEL zijn HO treininstallatie. Voor meer informatie zich wenden bij Daniël DELATHAUWER.

Uniek tijdschrift over de Gentse tram TE KOOP

Speciaal nummer van TIC (Tijdschrift voor Industriële Cultuur) m.b.t. de Gentse tram is nog te bestellen bij:

Dhr. DELATHAUWER Daniel
Achterstraat 73 - 75, 9040 Sint-Amandsberg
Tel 09/228.85.21 of GSM 0477/793730





Het nummer bevat tal van interessante gegevens, mooie fotos en artikels gaande van de accumulatorentram tot de elektrische trolleytram.
Een must voor de tramliefhebbers.