

Het zelf maken van ladingen voor onze miniaturgoederenwagens. (Deel 1)

R. Balot

Ik vermoen wel te mogen zeggen dat op het gebied van geladen goederenwagens, de firma's ons een beetje stiefmoederlijk behandelen; eerst en vooral zijn de geladen wagens weinig talrijk en ten tweede zijn de ladingen niet origineel genoeg (zie de nieuwe wagen van Fleischmann nr 1451!).

Door dagelijks honderden goederenwagens aan mij te zien voorbij rollen, heb ik dan ook het idee opgevat zelf de ladingen voor mijn wagens te maken.

Hier komt nog eens het gezegde van pas: een modelbaanliefhebber werpt niets weg! alles kan dienen. Natuurlijk, niet iedereen geraakt aan het geschikte materiaal, doch U zult zien dat ge met heel weinig - mooie resultaten bekomt en afwisseling in de samenstelling van Uw goederentreinen.

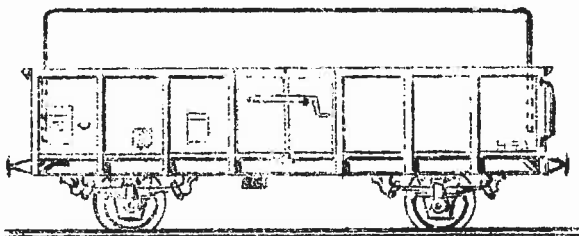
Ik zal nu enkele voorbeelden geven:

1. Open goederenwagen geladen met niyhout:

een blokje hout nemen en op maat zagen van de goederenwagen, zódanig dat het er juist in past; heel fijne ronde stokjes hout van + 2 cm lengte op dit blokje plakken en aan de zijkanten de stokjes recht zetten. Opgelet: niyhout moet "mooi" geladen zijn. Het blokje en al de stukjes hout moeten één geheel vormen, het rechtzetten langs de zijwanden heeft een dubbel doel: a) in de werkelijkheid wordt het zo gedaan om de lading vaster te zetten b) zodoende kunnen we de wagen heel gemakkelijk lossen!

2. Kalkwagens met dekzeil:

Dagelijks rijdt er tussen Merelbeke en Langerbrugge een trein waarin zich een 20 tot 30-tal open goederenwagens bevinden, komende van Andenne Seilles. Deze wagens worden navettewagens genoemd, t.t.z.: zij dienen voor niets anders dan voor het vervoer van kalk en uitsluitend tussen Andenne Seilles en Langerbrugge. Zo een stel heb ik me ook gemaakt.

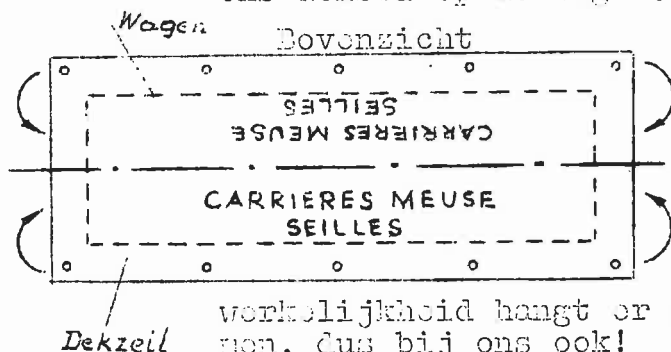


Daarvoor hebben we open goederenwagens nodig. In elke wagen wordt een stuk dik koperdraad geplaatst (zoals op bijgaande schets) en zodanig vastgezet (blokjes hout) dat het zich niet meer kan verplaatsen. Dan knippen we uit donkergrijs laken (of wit en verven

zoals ik het gedaan heb) een rechthoekig lapje, de afmetingen moet men zelf aanpassen, want die verschillen naar gelang de wagen. Op dit lapje brengt men nu de volgende tekst aan: (bij middel van de letters Decadry of andere, te koop in Grand Bazar bvb.; door met een stylo op deze letters te wrijven, maken ze zich los van het blad en komen op het lapje terecht)

CARRIÈRES MEUSE
SEILLES

en dit tweemaal (dus telkens langs de zijkanten)
Nu prikken wij een vijftal gaatjes in het lapje en
bevestigen we met een fijne draad (zwart sterk garen)
ons deksel op de wagen. Nadat het vast zit, plooiën



we aan beide uiteinden van
de wagen het overblijvend ge-
deelte naar binnen en prikken
nog eens een gaatje doorheen
de overelkaar liggende gedeel-
ten een draadje erdoor, vast
maken en ons deksel ligt erop.
Het is echter nog niet gedaan!
het zijn kalkwagens en in de

werkelijkheid hangt er kalk tot op de wielen en de ren-
nen, dus bij ons ook!

Daarvoor hangen we hier en daar op de wagen en het
zeil een druppeltje Faller-lijn en dan wentelen we de
wagen eens goed in talkpoeder en we hebben een prach-
tige kalkwagen. Het vergt wel een beetje geduld, doch
het loont beslist de moeite.

3. Platte wagen geladen met zware boonstammen:

Dit is wel wat eenvoudiger: even naar het park gaan,
enkele takken opragen - op lengte zagen - schors afne-
men. Een stukje karton snijden op maat, zó dat het
juist in bvb. de Märklin-wagen nr 4914 past (maar er
nog gemakkelijk kan uitgenomen worden) en de boonstam
erop plakken, wanneer ge dan nog een heel fijn hals-
kettinkje op de kop kunt tikken, legt ge er uw boonstam
mee vast (opgelet voor de toetsring van de oga om het
kettinkje dat al jaren niet meer gedragen wordt, te
mogen aanslaan!)

Zeker niet bang zijn om boonstammen te maken welke
3/4 van de breedte van de wagen in beslag nemen, in
de werkelijkheid zijn het ook de zwaarste welke per
spoor vervoerd worden!

Vervolg in het volgend nummer (glaswagen, wagen met plaatijzer,
buisenwagens, enz ... enz ...

R. Balot.

n A r k l i n
t e s M o
t e n S h o d o
h A g
b u C o

Vervolg reisindrukken uit Oostenrijk door: R. Balot.

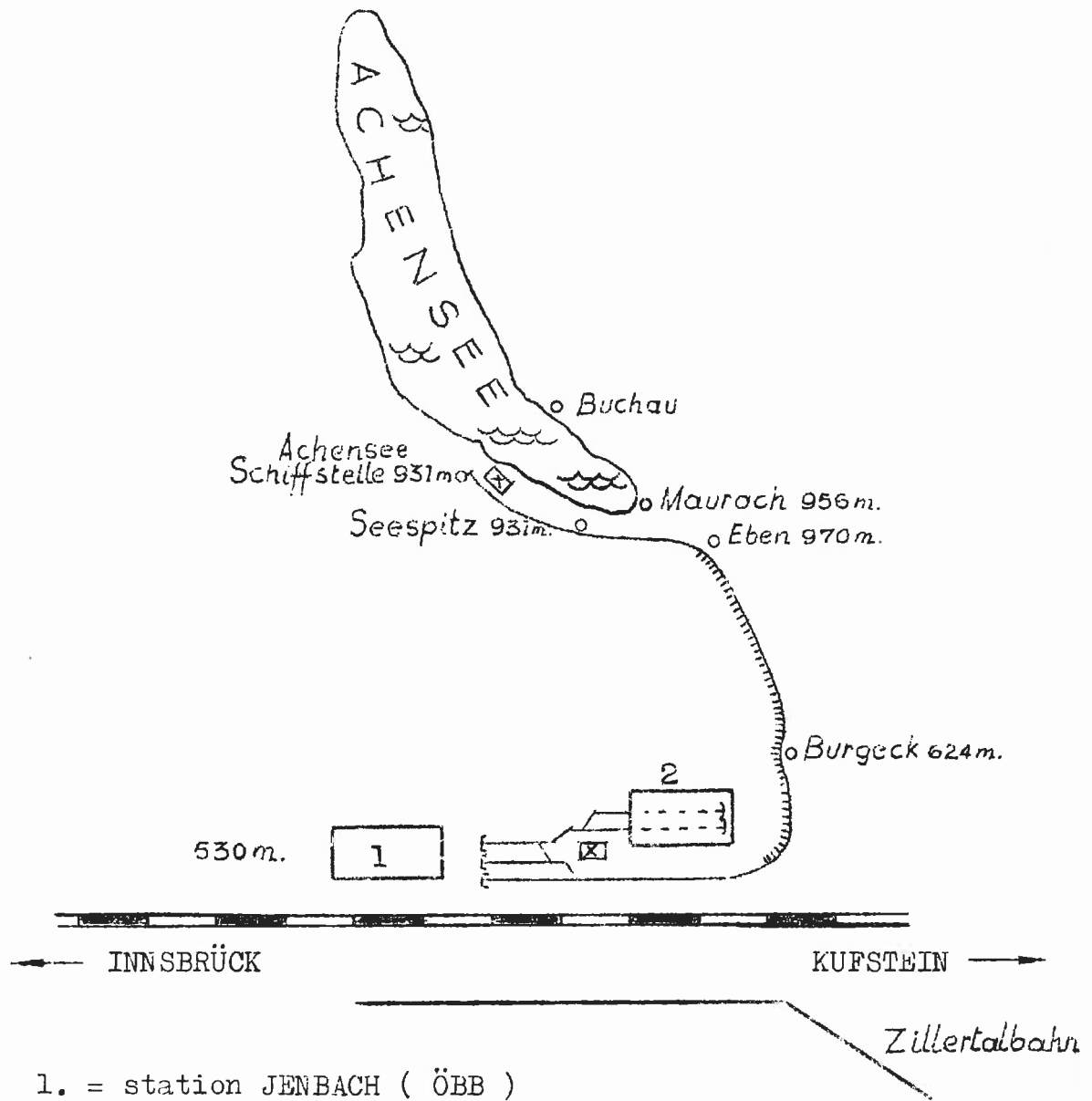
=====

Achenseebahn. Zoals ik reeds in ons vorig nummer schreef, heb ik tijdens mijn reis naar Oostenrijk ook een interessante tandradbaan bezocht, n.l. de Achenseebahn. ("see" beduidt in het nederlands meer).

Het lijntje (7 km) begint in het station Jenbach (O.B.B.) alwaar zich ook de lokomotiefloods bevindt, een watertank, alsmede opstelsporen voor de rijtuigen. Slechts enkele meter buiten het station begint reeds het gedeelte van de lijn welke met tandradaandrijving bereden wordt, dit is nog in de bebouwde kon zodanig dat ook de overwegen aldus bereden worden! Van zodra wij Burgeck bereiken ligt de lijn midden in de bossen, het is een prachtig zicht voor de liefhebbers van rook en stoom om dit kleine lokomotiefje één of twee wagentjes de geweldige steiging (tussen km 1,4 en 3;6: 160 0/00 !!) te zien opduwen; de beste plaats om zo'n ritje mee te maken is wel op het balkon van het rijtuigje dat aan de lok gekoppeld is, maar daarvoor moet ge er vlug bij zijn!

In Eben, het hoogste punt van de lijn, wordt de lijn als een normale spoorlijn uitgebaat, de lokomotief duwt niet meer doch sleept nu de "trein" naar het eindpunt van de lijn: Achensee Schiffstelle, alwaar de boten vertrekken. In dit eindstationnetje bevindt zich een waterzuil en eigenaardig: het water wordt uit de Achensee gepompt met behulp van de stoom uit de lok. Tijdens de terugreis bevindt het lokomotiefje zich steeds vooraan de trein, deze reis is niet zo interessant als de heenreis want vanaf Eben moet de loc praktisch niet anders meer doen dan remmen zodat we dan ook dat prachtige geluid van het zwaar stonende lokomotiefje zoals tijdens de heenreis, niet meer horen. (Trouwens een reis van Achensee naar Jenbach kost minder dan de heenreis, hetgeen wel te begrijpen is, want de stoker heeft nu niets meer te doen en er worden ook geen kolen meer verbruikt).

Er zijn drie loks in bedrijf (bouwjaar 1899). Ook de rijtuigen stammen nog uit die tijd, er zijn twee gesloten en vier open.



1. = station JENBACH (ÖBB)

2. = locomotiefloods van de Achenseebahn

⊗ = waterzuil

~~~~~ = gedeelte van de lijn met tandrad

In tegenstrijd met de meeste andere tandradbanen (zoals de Scharfbergbahn o.a.) is deze baan slechts in bedrijf van mei tot einde september.

Ik zal wel nooit meer een ritje met de Achensee of Zillertalbahn maken (daarvoor zijn er nog te veel andere te bezoeken) doch om weer in de sfeer van die romantische treintjes te komen ....  
.... laat ik dan maar eens een plaatje spelen waarop o.a. een bergrit met de Achenseebahn opgenomen is, zoals op het ogenblik dat ik dit schreef het ook gebeurde.

-----

#### NIJWS UIT HET GROOTBEDRIJF.

=====

1. Dortmunder-Union verbant de auto! Dat er in de huidige tijd nog mensen zijn die het nut van de spoorweg begrijpen, bewijst wel het onlangs door een der grootste brouwerijen van Duitsland genomen besluit om tussen Dortmund en Hamburg het vervoer van bier te laten geschieden door de D.B. in speciale nieuwe tankwagens. Zodoende zullen per jaar tussen deze twee steden 120.000 hektoliter van het edele nat vervoerd worden per spoor, hiervoor waren vroeger 1.000 ritten met vrachtauto's nodig!
2. Einde 1968 zal de D.B. nog 2.000 stoomlokomotieven bezitten, ook hier is het einde in het zicht.
3. Konijntjes in de trein!! Wie kent niet de "bunnies" ? Het zijn nl. knappe dienstertjes die clubleden (heel deftig) verstrooien en gekleed gaan in een soort nauwsluitende kledij die vooral hun benen tot hun recht doet komen en opvallen door hun konijnenoortjes en hun grappige bontstaart. Wel , de Duitse Spoorwegen lopen hoog op met de "bunnies". En zo heeft de D.B. er enkele aangeworven om de reizigers te verstrooien in de T.E.E.-treinen "Helvetia" en "Blauer Enzian". Zij zullen frisse dranken schenken aan de zakenlieden op reis.....

Verslag over de aktiviteit en de werking van de club  
in het afgelopen jaar 1968.

---

Weer loopt het jaar teneinde en het ogenblik aangekomen is dat de statutaire vergadering wordt gehouden en Uw secretaris zijn verslag uitbrengt over de aktiviteit en de werking van de club in het voorbije jaar.

Het jaar 1968 betekende voor AMSAC een zware klap door het droevig overlijden van haar voorzitter de heer Jean MICHIELS.

Lang is het nog niet uit ons geheugen, pas acht maanden geleden, of op 21 april 1968 werd de club getroffen door het smartelijk verlies van haar voorzitter en stichter van AMSAC.

Niet alleenlijk was hij voor de leden een voorzitter van AMSAC maar hij was ook een ware vriend. Na een langdurige ziekte werd hij uit ons midden gerukt, maar zijn heengaan betekende ook een groot verlies in de schoot van zijn familie en voor de andere verenigingen waarbij hij was aangesloten als bestuurslid of lid.

Voor allen zal zijn voorzitterschap bij AMSAC en ook daarbuiten een blijvend voorbeeld zijn.

Als gevolg van dit droevig heengaan moest een nieuwe voorzitter bij AMSAC geboren worden. Onze eerste bestuursvergadering, na het overlijden van de heer Jean MICHIELS, werd gehouden op 3 mei 1968 en met algemeenschap van stemmen werd de heer BALOT Roland verkozen tot nieuwe voorzitter van onze club. Ik denk wel dat ieder lid van de club akkoord zal geweest zijn met de aanstelling van de heer BALOT Roland als nieuwe voorzitter en er geen principeel bezwaar heeft bestaan voor zijn aanduiding om deze taak op zich te nemen. In de hoop en dit voor het welzijn van de club en de goede gang van zaken, wens ik dat we nog lang aanspraak mogen maken op deze persoonlijkheid.

Rekeninghoudend met zijn beroepsbezigheden bij de N.M.B.S. en de tijdelijke overplaatsing naar een ander groepsnet, is het hem onmogelijk alle vergaderingen bij te wonen. Om deze reden acht ik het tot onze plicht, tijdens zijn afwezigheid, hem te steunen voor het verder bestaan van AMSAC.

Wij stellen ons volledig vertrouwen in onze nieuwe voorzitter die deze taak op zich heeft genomen, verder het voorzitterschap

waartenemen van onze club.

Zonder het werk van het verleiden te verloochenen, wil hij de toekomst en het leven van de club op een veilig sein stellen door de opbouw van een vernieuwde groepering. Ons ledenaantal groeit langzaam maar zeker. De evolutie van de club zal zeker ieder lid niet onverschillig laten. Op grond van deze overtuiging hebben wij achtereenvolgens een actie gevoerd en de eerste initiatieven van ons werkjaar werden een succes.

Er werd een uitstap uitgeschreven om een bezoek te brengen aan de T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne) te Brezée. Deze uitstap had plaats op 16 juni 1968 en waarbij de leden die deze autocarrit meemaakten een blijvende herinnering zullen behouden. Nog meerdere bezoeken aan réseaubanen werden in overweging genomen, doch die ingevolge ziekte van de ecstgenote van de réseauhouder moest worden afgelast of de plaats van de ligging van de réseau te ver afgelegen waren en de onkosten voor de verplaatsing te groot waren evenredig met het doel van dit bezoek. Andere voorstellen komen nog aan de beurt.

Hier wil ik wel een kleine hulde brengen aan de heer HAEYEN Albert en de heer VANDER STUYF Laurent, die alles in het werk stelden om de contactname te verzekeren met de verschillende eigenaars of uitbaters teneinde deze bezoeken al dan niet te laten doorgaan.

Verder kregen we dan de verschillende film- en diasvoorstellingen die werden gehouden in de 'blauwe zaal' van de Rijksuniversiteit te Gent en in ons eigen clublokaal van het St. Pietersstation. De theoretische lessen die werden gegeven, de uitgifte van ons clubblad met de verslagen over de vergaderingen en de teksten ingebracht door de leden zoals de beschrijving van de Belgische stoomlocomotieven, de prijsvragen uitgeschreven en waarbij telkens mooie prijzen zijn aanverbonden bij de juiste inzendingen, de schikkingen getroffen voor de verdere opbouw van onze clubréseau. Bovendien is een groeiende bekommernis voor de verdere uitbouw van onze club en zijn réseau duidelijk voelbaar.

Een lofwaardig woord mag hier wel uitgesproken worden aan het adres van de heer Frans SCHELLYNCK, die dank zijn tussenkomst, wij mogen beschikken over de 'blauwe zaal', die er voor zorgt dat het

clubblad gratis aan de leden kan worden uitgereikt en die de prijshampers uitschrijft.

Mogen we ook niet vergeten de heer De Coninck Gentil, die als lid, ervoor zorgde de tekst te laten verschijnen in ons clubblad over de Belgische stoomlokomotieven.

Ons clubblad werd in een nieuwe laag verf gezet maar bij de club zelf werd met een nieuwe opvattingsgeest van weg gestoken. Het welslagen hangt nu af van de stootkracht van onze leden die het programma verder zullen uitwerken en alvorens over te schakelen naar het volgende punt van deze dagorde wil ik U er attent opmaken dat het ogenblik aangekomen is dat het lidgeld, of 150,-fr kan afgegeven worden aan de heer Vander Stuyf Laurent, schatbewaarder bij de club.

Ik dank tevens in naam van het bestuur de leden die hebben bijgedragen tot de verdere opbouw en bestaan van onze club.

Wij verwachten een flinke opkomst van de leden die willen meewerken aan de publicaties van raadgevingen of andere teksten teneinde deze te laten verschijnen in ons clubblad.

Wat nu de toekomstplannen betreft, zoals reeds werd vermeld in het verslag van de vergaderingsavond van 19-11-1968; zal de heer voorzitter kortelings les geven over de toepassing van de Belgische seinrichtingen, alvorens over te schakelen naar de Duitse seinen. De heer Vander Stuyf Laurent zal zijn lessen verder zetten over de eerste beginselen inzake electriciteit.

Ik laat het woord nu aan de heer Schellynck Frans die U verslag zal uitbrengen over de filmavond van 25-11-1968 gegeven in de "Blauwe Zaal" van de Rijksuniversiteit te Gent.

Ik dank U voor de aandacht en leve A.M.S.A.G.!

De secretaris.

=====

DUIJERS : Wie had nooit horen spreken, of kende niet de fameuse  
----- duwers (meestal tenderlokomotieven) welke gebruikt werden om lange zware goederentreinen, al zij het dan puffend en zwaarrokend, steile hellingen te laten nemen ....

Nochthans, vernuftige mensen zijn onbetwistbaar deze die aan het hoofd staan van de Japanse Spoorwegen. Want, om zoveel mogelijk reizigers in de treinen te kunnen stoppen, werven zij "duwers" aan. De Japanse Spoorwegen hebben er reeds 2.577 in dienst. Meestal studenten die iets willen bijverdienen en sterk bedreven zijn in judo en karate. Het bleek vooral in de winter moeite te kosten de passagiers met doorgaans dikke jassen in de treinen te krijgen. Of ze nu met zachte hand "ingeduwd" worden weten we niet .... men hoopt toch miljoenen reizigers op tijd op hun werk te krijgen.



## Verslag over de statutaire vergadering van 3.12.1968.

-----

Op 3.12.1968 en onder een zeer grote belangstelling nielid A.M.S.A.C. zijn statutaire vergadering. De aanwezige personen had een getal sterkte van 17 leden.

De heer BALOT Roland, voorzitter van onze club, opende deze vergadering en dankte de aanwezige bestuursleden en leden voor hun aanwezigheid en de talrijke opkomst.

Hij bracht excuus uit voor de twee afwezige bestuursleden namelijk de HH. DE POUAOCQ Ernest en MARBEM Gilbert respectievelijk afwezig ingevolge ziekte en schoolbezoek.

De heer voorzitter bracht ons, in clubverband, zijn toekomst plannen ter kennis als zou de club voor een tweede maal een bezoek brengen aan Brezée of de T.T.A.. Verder zouden er in de toekomst nog meerdere filmavonden worden ingericht, netzij gegeven in de 'blauwe zaal' of in ons eigen clublokaal.

Weldra liet de heer voorzitter het woord aan de secretaris die verslag uitbracht over de vergadering van 19 november 1968 om daarop onmiddellijk het verslag uit te brengen over de activiteit en de werking van de club in het verlopen dienstjaar 1968.

Spreeker bracht eerst hulde aan haar overleden voorzitter en stichter van de club, de heer Jean MICHIELS, in datum van 21 april 1968. De aanstelling van haar nieuwe voorzitter, de heer Balot Roland, tijdens de bestuursvergadering van 3 mei 1968. De actie die gevoerd werd, tijdens het verlopen jaar, om de club op een hoog peil te houden. In zijn spreekbeurt werd vervolgens hulde gebracht aan de verschillende bestuursleden en leden die het hunne hadden bijgedragen omdat alles dat werd ondernomen door de club, in de best mogelijke termen van uitvoering zou slagen. Kortom het relaas van dit verslag zult u volledig kunnen vernemen in ons clubblad.

Hierop bracht de heer SCHELLINCK Frans verslag uit over de filmavond ingericht door A.M.S.A.C. en vertoond in de cinemazaal van de Rijksuniversiteit te Gent op 25 november 1968. Verslaggever bracht ons terug in een sfeer of schoon we terug de rolprent voor ogen kregen en volgens eigen verklaring, slechts in telegramstijl.

Vervolgens gingen we over tot de feitelijke verkiezing van het bestuur, dus de herkiezing van voorzitter en bestuursleden.

Geen enkel lid had zich kandidaat gesteld of geen enkel bestuurslid had zijn ontslag ingediend binnen de voorgeschreven termijn. Het volledig bestuur was herkiesbaar.

De eerste stemming die werd gehouden was deze tot de aanduiding van de voorzitter. De uitslag van deze verkiezing was de volgende: de heer BALOT Roland 15 stemmen, de heer SCHELLINCK Frans 1 stem en één blanco stem.

De heer BALOT Roland mocht hierop een hartelijk applaus in ontvangst nemen voor zijn vernieuwde aanstelling tot voorzitter van onze club.

Onmiddellijk daarop had de verkiezing plaats van de andere kandidaten bestuursleden waarvan de uitslag als volgt was weergegeven:

de heer HAEYEN Albert kwam uit de stembus met 15 stemmen, DE BOEVE Oscar met 16 stemmen, D'hoollaeye André met 16 stemmen, VALDER STUYF Laurent met 16 stemmen, SCHELLYNCK Frans met 15 stemmen, DE POURCQ Ernest met 14 stemmen en MAREL Gilbert met 11 stemmen.

Ieder verkozen bestuurslid behoudt zijn functie in het bestuur waarvan hij in het verlopen jaar het medezeggenschap op zich had genomen. Hiermede was het nieuw bestuur verkozen voor het jaar 1969. Laat ons aannemen dat de leden het volledig vertrouwen schenken in dit nieuw verkozen bestuur maar dat ook het bestuur mag rekenen op de volledige medewerking van de leden.

Intussen had de uitteling plaats van het clubblad en de uitreiking van de prijzen verbonden aan de prijskamp die werd uitgeschreven door de heer Schellynck F., terwijl het kasboek van de club, dat wordt bijgehouden door de heer schatbewaarder Vander Stuyf Laurent, aan een controle werd onderworpen voor nazicht door de heren Dr. VAN MOL Dominique en DE CONINCK Gentil. De boekhouding werd door deze twee verificateurs juist bevonden en om het nog juister te bepalen een teveel in kas van 7 franken. De stand van onze kas was op dat ogenblik 3971,50fr. en bij de sluiting van deze vergadering was onze kas gestegen tot 5120,50fr. Door de bijragen die werden gestort als lidgeld door de aanwezige leden tijdens deze vergadering.

Drie inzendingen werden door de leden ingestuurd als antwoord op de prijsvraag waarbij de volgende leden de juiste oplossing hadden opgegeven. De heren De Coninck Gentil, Puers Robert en De Meyer Fernand. Deze drie leden mochten elk een mooie prijs in ontvangst nemen geschonken door een handelaar in miniatuur spoorweg materiaal uit het Gentse.

De heer Schellynck F. gaf hierbij de volgende merken en type van locomotief die in aanmerking konden komen als antwoord op de gestelde vraag:

- |                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. Tnensoo: BLS       | 4. Electrotrain: tender loc |
| 2. Ruco: Ae 4/4 II    | 5. Antal: Ho motrice        |
| 3. Tempo: 1) V 160    | 6. Eheim: araisine VW       |
| 2) rangeer loc        |                             |
| 3) Amerikaanse diesel |                             |

En dat alle deze punten, vermeld op de lagorie, achter de rug waren werden de statuten van onze club onder de loupe genomen die in de toekomst de benaming zal dragen van ' Het Reglement van Inwendige Orde '.

De herziening van de opeenvolgende artikels nam heel wat tijd en discussies in beslag.

Voorlopige wijzigingen werden aan sommige artikels gegeven die later nogmaals zullen herkauwd worden alvorens definitief hun vast karakter te krijgen en de publicatie in het clubblad zal verschijnen.

Deze zwaar beladen vergaderingsavond werd besloten door de heer voorzitter die de aanwezigen dankte voor hun talrijke opkomst. De klok wees 22u.45' aan toen de deuren van het clublokaal werden dichtgemaakt en de tijd was aangekomen dat iedereen vol-laan naar zijn haarestede terugkeerde.

De secretaris.

Vervolg: Reisindrukken uit het (st)-oeroude Engeland.  
=====

1. de te bezichtigen "Miniature railways".

Stapleford Miniature Railway - Melton Mowbray  
Hilton Valley Railway - Nr. Bridgnorth  
Marine Lake Miniature Railway - Rhyl.  
Pier Miniature Railway - Southport  
Pleasure Beach Railway - Blackpool  
Santa Fe Railway - Bell Vue Zoo, Manchester  
North Bay Railway - Scarborough  
Miniature Railway - Bridlington  
Audley End Miniature Railway  
Miniature Railway - Gillingham  
Dreanland Miniature Railway - Margate  
Druisilla's Country Tea and Luncheon Rooms -Berwick  
Miniature Railway - Christchurch  
Miniature Railway - Weymouth  
Miniature Railway - Exmouth  
Miniature Railway - Paignton Zoo  
Miniature Railway - Minehead

2. de te bezichtigen "Cliff railways".

Lynnton-Lynmouth. Water balance  
Aberystwyth Electric  
Douglas, I.O.M. Electric  
Saltburn. Water balance  
Scarborough 4 railways. All electric  
Southend-on-Sea. Electric  
Margate. Electric  
Broadstairs. Electric  
Hastings. 2 railways, one diesel, one water balance  
Bournemouth. 3 railways, all electric  
Torquay. Electric  
Bridgnorth. Electric

3. de te bezichtigen "Mineral lines".

Derwent Valley Light Railway. Nr. York  
Middleton Railway. Leeds

4. de te bezichtigen "Tranways & electric railways".

Great Orme. Cable Railway  
Douglas Horse Tranway  
Snafell Mountain Railway  
Manx Electric Railway  
Blackpool Tranways  
Southend Pier Railway  
Eastbourne Miniature Tranway  
Volks Electric Railway. Brighton

5. de te bezichtigen "Independant & narrow gauge railways".

Vale of Eheidol. (BR). Aberystwyth - Devill's Bridge  
Talylllyn Railway. Towyn-Abergynolwyn  
Fairbourne Railway. Fairbourne  
Festiniog Railway. Portmadoc-Tan-y-bylch  
Snowdon Mountain Railway  
Welshpool & Llanfair Railway. Llanfair Caereinion-Castle  
Ravenglas & Eskdale Railway. Ravangals-Dalegarth  
Lincolnshire Coast Light Railway. Humberstone  
Cadeby Light Railway.  
Romney, Hythe & Dunchurch Railway. Hythe-Dungeness  
Blucbell Railway. Horsted Keynes-Sheffield Park  
Bicton Woodland Railway. Bicton Gardens, East Budleigh

6. de te bezichtigen "British Rail".

Royal Albert Bridge, Saltash  
North Devon Railway, Coleford-Barnstaple-Ilfracombe  
Severn Tunnel  
Cambrian coast line  
Britannia Bridge. Menai Straits  
Chester & Holyhead line. Coast route with some steam

Wirral lines. Compact network of busy minor lines  
London-Manchester-Liverpool. Electrified lines  
Lakeside branch, Furness  
Shap Summit  
Settle & Carlisle  
Manchester-Sheffield (G.C.) electrified line  
Peak district (St. Pancras-Manchester line)  
Lickey incline  
Liverpool Street-Clacton, express electrics  
Waterloo-Bournemouth. Last steam main line services  
Weymouth quay lines  
Teignmouth-Dawlish  
Isle of Wight. Positively the last year of steam (1966)

SCOTLAND.

Museums: Royal Scottish Museum, Edinburgh  
Transport Museum (Road only) Edinburgh  
Museum of Transport, Glasgow

Miniature Railway: Kerr's Miniature Railway, Arbroath

IRE & NORTHERN IRELAND.

Museums: Transport Museum, Belfast.

7. spoorwegbedrijven welke in de eerst komende jaren te bezichtigen zullen zijn:

Dart Valley Railway. Totnes-Ashburton  
Welsh Highland Railway  
Keighley & Worth Railway  
Midland & Great Northern Joint. Sheringham  
Rother Valley Railway. Tenterden, Robertsbridge  
Hayling Island Railway  
Hampshire Narrow Gauge Railway. Bishops Waltham.

S.

=====