

A. M. S. A. C. N^o 22 december 1974
Artevelde Miniatuur
Spoorweg Amateurs Club
Sokr. Rozier 44
B-9000 Gent.

17 DEC. 1974

Geacht Lid,

Dit boekje wordt U uitgereikt op onze jaarlijkse statuaire vergadering. Het is bescheiden van vorm, akkoord, maar indien ons boekje zichzelf wil uitbreiden tot één geheel met beschouwingen over miniatuurspoorwegen en reële spoorwegen; zouden wij graag onze leden willen uitnodigen om zelfgemaakte artikels in te sturen. Er is stof genoeg om ons boekje uit te breiden.

Wij danken nu reeds de H.H. Gentil Deconinck en Ronny Van de Walle voor hun zeer interessante beschouwingen over de spoorwegen in het algemeen.

Sta mij toe, nu wij toch aan de heropbouw van de clubreseau begonnen zijn; U de beschrijving van de B.C.K. - miniatuurspoorweg te geven.

De eerstkomende bladen zijn letterlijk overgenomen uit een rondschrjven, gericht aan de leden van A.M.S.A.C. op 30 maart 1961.

Om mijzelf en niemand pijn te doen, schrijf ik wel LETTERLIJK - want de artikels waren in de franse taal !!!

In de hoop U hiermede van dienst te zijn geweest, verblijven wij

hoogachtend,

voor het bestuur
de sekretaris.

RESEAU FERROVIAIRE A.M.S.A.C.
AVEC PARTICIPATION A.C.E.C.

Généralités.

- 1) Aspect - L'AMSAC présente un réseau ferroviaire à l'échelle 1/85^m (H.O.) reproduisant le trafic automatique sur une ligne à double voie, équipée de la nouvelle signalisation automatique belge. Les signaux sont construits à une échelle plus grande pour être mieux visible du public. L'ensemble est agrémenté d'un décor représentant plusieurs aspects d'agglomérations, de la campagne, etc ...
- 2) La voie - Il y a environ 80 m de voie utilisable sur une longueur de table de \pm 16 m. Seul le faisceau de tirage de la gare est fictif. Par rapport au sens de marche des trains le rail gauche constitue la masse, le rail central l'alimentation en courant de traction et le rail droit les circuits de voie. Les trois rails sont donc isolés entr'eux.
- 3) Le matériel roulant - est du type classique à essieux non isolés et fonctionnant à courant alternatif.
- 4) les signaux - sont une production exacte des nouveaux signaux belges et font simultanément office de signal et d'avertissement. Arrêt (rouge), passage normal (vert), passage au ralenti (double jaune), flèches aux aiguillages pris par le pointe (position de l'aiguillage) et chiffre (limitation de vitesse imposée).
- 5) Le pupitre de commande - un T.C.O. (tableau de commande optique) construit par les A.C.E.C. permet à l'opérateur de commander les mouvements dans la gare en rendant visuellement compte de ce qui s'y passe.

- 6) Tableaux optiques de signalisation - deux tableaux, dont l'un reprend plusieurs signaux de circuit et l'autre les signaux du passage à niveau non gardé, permettent au public de suivre aisément l'évolution de la signalisation en fonction du mouvement.
- 7) Passage à niveau non-gardé - est du type à un feu blanc clignotant (libre pour trafic routier) et deux feux rouges clignotants alternativement (non autorisé pour trafic routier).
- 8) Chassis à relais - sont l'âme de la signalisation assurant la sécurité, ils présentent un poste tout-relais construit par les A.C.E.C. selon plans A.M.S.A.C.

Montage:

- 1) tables - les 8 tables sont à boulonner ensemble, en débutant par les tables 4 et 5. Avec la précision voulue pour que les rails se présentent bien les uns en face des autres; il n'y a pas d'éclisses à mettre entre les rails des différentes tables.
- 2) T.C.O. - se fixe sur la table nr 3, à l'emplacement réservé à cet effet.
- 3) chassis à relais - se mettent en dessous des tables nr 2 et 3 (de préférence)
- 4) cablage - réaliser tout les ponts de table à table
 - réaliser les connexions des tables nr 2 et 3 vers les chassis à relais
 - réaliser les connexions des relais vers le T.C.O.
 - réaliser les connexions des relais vers les panneaux de signalisationToutes les connexions à réaliser sont repérées.

5) mise sur voies du matériel roulant - il y a lieu de former des trains en en mettant un par section de signalisation. Les locomotives d'aspect symétrique seront mises sur rail avec le frotteur de courant à l'avant. Il est conseillé de former des trains de 4 à 5 voitures voyageurs ou de 8 à 10 wagons à marchandises. Le nombre de trains idéal à mettre en service pour une exploitation rationnelle et spectaculaire de la signalisation est de 8.

Mise en service:

- connecter la prise de terre
- connecter le primaire du transformateur au réseau local (s'assurer que la tension convient)
- appuyer sur le bouton M.S.T. (mise sous tension) du T.C.O. à ce moment certains trains se mettront en mouvement pour s'immobiliser devant certains signaux.

Exploitation:

- les trains étant immobilisés il y a lieu de donner des départs sur le T.C.O. et autoriser des arrivées
- les itinéraires tracés sur voies principales restent exister et le réseau roule en automatique
- les itinéraires tracés sur voies dédiées se détruisent automatiquement après exécution.
- les boutons blancs du T.C.O. "demandent" des itinéraires les boutons rouges "demandent" des arrêts. Dans certains cas les arrêts sont annulés par l'automatisme.
- par l'interverrouillage électrique des relais et les protections dues aux circuits de voies il est impossible de tracer des itinéraires en contradiction.

Entretien:

- quasi nul pour la période d'une foire, la plupart du matériel étant neuf.

Conseils pratiques:

- si les trains s'arrêtent sans raisons valables, vérifier les fusibles; le cablage ou les coupures des C.V. dans les rails (rail droit par rapport au sens du roulement)
Il se peut en effet que par des chocs violents une coupure se soit formée et bloqué un signal au rouge
- en cas d'anomalies (déraillement etc ...) pousser sur un des boutons "alarme" se trouvent à plusieurs endroits du réseau; automatiquement les différents circuits électriques seront coupés. C'est à l'opérateur à réarmer par le bouton U.S.T. après la disparition de l'anomalie.
- après un déraillement éventuel vérifier les fusibles.

Liste des tensions:

- alimentation : 220 V mono
- relais : 40 V continu
- éclairage T.C.O. : 40 V mono
- éclairage signaux : 10 V mono
- traction lent : 11 à 12 V mono
- traction rapide : 14 à 15 V mono

Liste des symboles:

- R : rouge au signal
- V : vert au signal
- J : double jaune au signal
- : flèche verticale au signal (aiguillage pour voie principale)
- : flèche inclinée au signal avec indication de vitesse (aiguillage pour voie déviée)
- C V : circuit de voie
- P : pédale de C V
- P' : pédale de fin d'itinéraire (déverrouillage d'aiguillage)
- P'' : pédale de verrouillage d'aiguillage
- A et A' : aiguillage
- M : masse traction et relais
- m : masse éclairage à 10 V des signaux et décor
- D : éclairage décor
- X : boutons d'alarme
- F et F' : éclairage à 10 V (signaux)
- FF et FF' : éclairage à 40 V (T.C.O.)
- L : lampe T.C.O.
- T : traction grande vitesse
- t : traction à vitesse lente
- T ou S : traction dans une section de signal
- T' ou le N° du signal: traction dans la partie précédente la section d'un signal.

"" Belgien war früher mit seinen zahlreichen ländlichen Nebenbahnen ein Eldorado für Eisenbahnfreunde; sie sind heute fast alle verschwunden; letzte Reste unterscheiden sich nur unwesentlich von normalen Überlandstrassenbahnen.

Nahe der deutschen Grenze zwischen Visé und Herbestahl finden sich jedoch auf einer Kohlengrube bei Warsage noch drei der alten Schmalspur-Dampftramway-Lokomotiven im Dienst.

Auch auf dem Normalspurnetz der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) werden die Dampflokomotiven immer seltener. Interessant wegen ihres fremdartigen Aussehens und noch relativ häufig sind die nach dem Kriege aus Kanada gelieferten 1 D-Lokomotiven und die von der US-Wehrmacht übriggelassenen 2 C-Loks. Die letztere Baureihe ist besonders häufig in Courtrai anzutreffen

Belgien kommt dem Eisenbahnfreund mit seinen Bahnkarten sehr entgegen; so kosten Netzkarten 2. Klasse für fünf Tage ca. 32,- DM und für 15 Tage ca/ 72,- DM.

""

Dit waren berichten voor de vakantie maanden juli en augustus 1964 -- laten wij nu de huidige prijzen eens bekijken --

""Netzkarte für alle Strecken der Belgischen Staatsbahnen SNCB

	Preis	
	2. Klasse	1. Klasse
5 Tage	bfr 660,-	bfr 990,-
10 Tage	930,-	1400,-
15 Tage	1200,-	1800,-
5 Tage nach Wahl innerhalb von 14 Tagen	800,-	1200,-

Deze prijzen zijn NU geldig, wij schrijven juli 1974

Is de m.e. fout, of zijn alle prijzen met 100 % opgeslagen ?
Om U te helpen, de DM. zijn opgeslagen of gerevalueert met

onze B.Fr., in 1964 was de DM. maar BFr.: 12,50 ...

waard. Aan U de konklusie. Vergelijk eens de prijzen van hetzelfde lokje die U bezit tussen de koopjaren 1964 en 1974.

L A N D E N e n M A T E N

=====

of andere landen ... andere maten ...

spoor	- bræedte in mm	- engelse maten	- metrisch spoor	- aanmerking
1	45,0	3.8 in.	1:32	
O	32,0	7 mm = 1'-0"	1:43,5	traditie Märklin 1:45
S	22,5	3/16 in. 4,762 mm = 1'-0"	1:64	
EM	18,0	4 mm = 1'-0"	1:76	18 mm spoor in 1:76 in Engelse modellen
OO	16,5	4 mm = 1'-0"	1:76	16,5 mm spoor is het principe van de Eng/ modelfabrikanten
OO _{n3}	12,0	4 mm = 1'-0"	1:76	3-voet smalspoor in OO
OO9	9,0	4 mm = 1'-0"	1:76	2 1/2 voet smalsp. in OO
HO	16,5	3,5 mm = 1'-0"	1:87	NEM en NMRA
HO _m	12,0	3,5 mm = 1'-0"	1:87	1000-mm-smalspoor in HO Europa
HO _{n3}	10,5	3,5 mm = 1'-0"	1:87	3 voet-smalsp/ HO - USA
HO _e	9,0	3,5 mm = 1'-0"	1:87	700-800 mm smalsp. HO in Europa en USA
TT3	12,0	3 mm = 1'-0"	1:100	Britse TT-norm
TT	12,0	2 1/2 mm = 1'-0"	1:120	NEM en NMRA
OOO	9,0	2 mm = 1'-0"	1:152	Britse norm
N	9,0	2 1/16 mm = 1'-0"	1:160	NEM en NMRA
Z	6,5		1:220	Märklin traditie

Te Ronse hadden we drie kwartier oponthoud, we stapten af en deden onze boterhammen mee. In het ouderwetse buffet serveerde een mollige blozende vrouw ons lekkere hete koffie. Kamiel ontstak met veel omhaal zijn pijp, de geur verspreidde zich in het mufte lokaal. Samen praatten we wat over ons jarenlang werk op de stoomlokomotief. Alvorens terug op onze lok te klimmen, goten we nog een stevige borrel naar binnen. Met nog slechts drie wagens in sleep reden we het Walenland tegemoet.

Toen onze Roskoff 9.19 uur aanwees, rolden we Blaton binnen. We hadden ruim 40 minuten tijd om onze lok te draaien en water te nemen. Kamiel vond nog de tijd om hier en daar wat olie bij te spuiten. Met luide slagen werden de deuren van trein 8739 dichtgesmeten. We keerden terug naar Gent. In Leuze poetste ik de lantarens en de opschriften wat op. Met het fototoestel viel ik ons stoomdier langs alle kanten aan, ik besepte hoe dikwijls ik de foto's nog bekijken zou. Zwijgend brachten we onze lok naar Gent. Na nog een kleine rit bereikten we opnieuw depot Merelbeke. Met een droevige ruk zette ik voor de laatste maal de regelaar toe. Kamiel kon zich niet weerhouden nog één maal de oven vol te scheppen. Over een uur zou een andere ploeg de lok nog eens naar Antwerpen brengen.

Traag reden we op onze fietsen naar huis, Kamiel en ik spraken af rond drie uur in "De Spoorman" te zijn. Bij pint en pijp werden heel wat mooie herinneringen opgehaald, een schone tijd lag achter ons.

Vandaag rijd ik met lok 6211 naar Zottegem, verveeld kijk ik wat naar buiten. Slechts af en toe moet ik een hendeltje wat verdraaien. Aan een gesprek valt niet te denken, je enige gezelschap is een ronkende dieselmotor. Met weemoed denk ik terug aan die laatste dag toen ik met Kamiel in de warme gloed van de oven stond.

Ronald.

DE SLIJPTREIN SPENO INTERNATIONAL

door Ronald Van de Walle

Naar aanleiding van de interessante reeks dia's, gepresenteerd op 15 oktober 1974 door de heer D'hoolaeghe, over een slijptrein op het Belgisch spoorwagennet, volgt hier een vrije vertaling uit Eisenbahn-Kurier 42 over die trein. Het handelt hier weliswaar over de D.B., maar die trein is dezelfde als degene bij de Belgische spoorwegen.

"In vroegere jaren was het heerlijk om zien: twee of drie stoomloks op weg met een slijptrein. Doch ook hier heeft de modernisering reeds de hand op gelegd; tegenwoordig gebruikt men een slijptrein van de Zwitserse firma Speno International. Deze firma is zeteld in Genève en verhuurt haar treinen zowat in alle delen van de wereld. Zij is de enige firma die materiaal heeft waarmee in één beweging alle bewerkingen kunnen gedaan worden; zowel het loopvlak, de binnenkant en het profiel worden bijgewerkt. Al deze functies worden vanuit één controlewagen bestuur

Bij normaal rijden kan de trein 60 km/u halen; tijdens het slijpen wordt de snelheid teruggebracht tot 3,25 km/u. Dit nieuwe systeem betekende een grote vooruitgang: van 1961 tot 1971 werd het aantal kilometer geslepen spoor maar liefst vertwintigvoudigd! Darenboven worden de onderhoudskosten voor het spoor ook minder groot, aangezien nu alle reparaties in één keer gedaan worden.

Hier de samenstelling van de trein:

-
- lokomotief: is een universeel type van de S.N.C.F.
Qua vermogen komt dit lokje overeen met een KOF 1 van de D.B., of onze eigen tweeassige rangeerdiesels
 - rijkantslijpwagen: die wagen heeft 10 slijpkoppen, elk aangedreven door een elektrische motor van 5,5 ps bij 3300 t/min
Die wagen slijpt het loopvlak van de rail
 - profielslijpwagen: die wagen herprofileert het spoor. Voor dit werk bezit de wagen zes elektrische motoren van 7,5 ps bij 3600 t/min
Van dit wagentype kunner er meerdere exemplaren in de trein aanwezig zijn.
 - kontrolewagen: van hieruit wordt elke functie in- en uitgestuurd
 - woonwagen: voor overnachting enz ////
 - een wagen met o.a. een dieselmotor

Ronald.

DE DUITSE BAUREIHE 50 BIJ DE N.M.B.S.

door Ronald Van de Walle.

Misschien kopen enkele A.M.S.A.C.'ers de Märklin nouveauté van '74: een model van de goederenlok BR 50. Sommigen zullen hem misschien verbelgischen, of hebben de Fleischmann versie reeds in bezit. Daarom dit klein artikeltje over het belgisch hoofdstuk van de BR 50.

De gegevens komen uit het boek "Onze onvergetelijke stomers" en uit Eisenbahn-Kurier 41.

IN 1943-44 WERDEN IN BELGIE HEEL WAT 1E LOKS GEBOUWD VOOR DE DEUTSCHE REISCHSBAHN, DIE LOKS BEHOORDEN TOT DE BR 50 UK (übergangskriegsbauart).

Van de 200 bestelde loks werden er 186 geleverd. De andere 14 waren nog niet volledig klaar tijdens de bevrijding, die loks bleven dan ook

in België en kregen eerst de nummers 2500-2512, later 25 001- 25 013. Al deze lokomotieven werden gestationeerd in Latour. Ook werd er nog een 25 023 bijgevoegd. Hier volgen de loks met hun bouwer:

25 001	Cockerill	25 008	La Meuse
25 002	Angl.Franco.Belge	25 009	"
25 003	Couillet	25010	"
25 004	La Meuse	25 011	"
25 005	"	25 012	"
26 006	"	25 013	Cockerill
25 007	"	25 023	La Meuse

De laatste lok van die 14 werd reeds in 1958 afgedankt, zodat geen enkele lok méér dan 15 jaar gereden heeft.

Na de oorlog kreeg de N.M.B.S. eerst nog eens 9 BR 50 bij, zij droegen eerst de nummers 2513-2521; later 25 014-25 022.

Die negen loks gingen in juni 1950 naar de D.B. over en kregen terug hun oud nummer.

Drie van die loks hebben ook nog eigendom geweest van de U.S.Forces, namelijk 2515, 2516 en 2521.

De loks 2522 en 2523 hebben ook bestaan, doch deze keerden al in 1946 terug naar Duitschland.

Hier volgt een lijst van die loks met eventueel hun laatste depot:

25 014	50 133	
25 015	50 434	
25 016	50 1314	in 1950 afgedankt in Bw WüPP-Vohwinkel
25 017	50 1439	op 21-3-73 afged. in Bw Paderborn Soest
25 018	50 1539	op 12-4-73 afged. in Bw Oberhausen Ostf.
25 019	50 1774	
25 020	50 3052	
25 021	<u>44</u> 1804	
25 022	50 1458	

Zaals je ziet is er één 44 tussen de 50'ers geslopen. Die lok ging in 1951, nadat ze ook in 1950 naar de D.B. ging, over naar de S.N.C.F.

Tenslotte kreeg de N.M.B.S. in 1950-51 nog eens 140 loks der BR 50 bij. Al deze 140 lokomotieven werden gerangschikt onder het type 26. Deze loks werden verdeeld over volgende depots: Ans, Herbstahl, Kinkempois, Montzen, Ronet, Schaarbeek en Welckenraedt.

In 1956 werd de laatste 50 afgesteld; 12 loks werden in 1952 aan Denemarken verkocht.

Ronald.

MUSEUMSPOORLIJNEN

door Gentil Deconinck.

De spoorweg heeft de laatste 20 jaar een ware evolutie ondergaan. Veel van het vroegere spoorwegromantisme is teloorgegaan. De stoomloketieven hebben plaats moeten ruimen voor snellere en meer economische treinen, die of elektrisch worden aangedreven, of door krachtige dieselmotoren worden voortgestuwd. Op technisch gebied is er enorm veel veranderd. De diverse spoorweguitrustingen, waaronder: seinrichtingen, wisselbediening, overwegen, dispatching enz...., zijn allemaal uitgerust met de laatste snufjes van de electronica en worden bediend door speciaal opgeleid en technisch geschoold personeel.

Niettegenstaande we nu, in het moderne tijdperk leven van de auto, de snelheid op onze A-wegen, expresstreinen, straalvliegtuigen, hovercraft en dergelijke meer, bemerken we een soort heimwee, een terugkeren naar het vroegere, het romantisch tijdperk.

Overal in de moderne maatschappij krijgt de antiek een grote plaats toebedeeld. Zo zien wij dat oude meubelen, allerhande gebruiksvoorwerpen, oude wapens, muziekopnamen, prentkaarten enz. worden verzameld en aangekocht. Voor soms zeer hoge prijzen. Zelfs oude koetsen en antieke auto's zijn zeer intrek. Dus moesten wij ons in het geheel niet verwonderen, dat zeer velen nog eens graag met een oud, puffend, zuchtend, zwarte rook uitproestend, stoomtreintje willen meerijden. Daar wordt voor gezorgd door stoomtreinliefhebbers. In verschillende landen kan men in het zomerseizoen het mooie landschap bewonderen vanuit zo'n romantische trein. Vooral in het buitenland zijn er op verschillende plaatsen "museumbanen" ontstaan.

Daar wordt gebruik gemaakt van oude en afgedankte spoorlijnen, waarmee met stoomloks en oude herstelde spoorrijtuigen een toeristische uitstap kan maken, vaak door hele mooie beboste landstreken. Dat deze ondernemingen groot succes kennen moet niemand verbazen. Want wie van onze jongere generatie heeft dat meegemaakt? Niemand!

Dus gaan de ouders of zelfs grootouders met de moderne jeugd, samen genieten van zo'n uiterst gezellige, apparte en zeer leerrijke stoomrit. En heel fier toont de Pa of Bonpa hoe het er in "hun tijd" aan toe ging. Want helaas ! is zo'n rokend en stomend ding, dat gevoed wordt met kolen en gelaafd met water, iets wat men alle dagen niet tegenkomt. Wie zich de moeite wil getroosten om even naar onze buurlanden of verder te rijden, kan daar zijn gading vinden.

In Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk zijn er talrijke spoorbaantjes ontstaan. Doch vooral Engeland, de bakermat van de "Ijzeren weg" is het land met de meeste museumsmoorweglijken ter wereld.

Er zijn er ongeveer 37 waar men de stoomlos in volle aktie kan gadeslaan. Sommige zijn heel oude en kleine broerjes, maar andere zijn jongere en grote sneltreinloks, die majestatisch hun lange sierlijke rijtuigen naar hun bestemming brengen.

Ook bij ons in het noorden van de provincie Luxemburg vinden wij zo'n prachtige stoomtram. Het treintje zwoegt zich puffend en hijgt tussen de mooiste omgeving van België. Het is er de warmste streek van ons regenachtig landje, dus zeker het proberen waard.

Een overzicht brengen van al deze museumspoorbaantjes zou te verleiden, maar wat op dat gebied te vinden is in onze buurlanden en de toeristische landen bij uitstek : Oostenrijk en Zwitserland, kan wel even interressant zijn in verband met de vakantieperiode.

Zoals reeds hierboven aangestipt is er in eigen land niet veel; maar toch hebben we het reeds vermelde stoomtramlijntje in de Ardennen, de T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne) te Pont d'Erezée, provincie Luxemburg. In bedrijf iedere zaterdag, zondag en feestdagen van half april tot einde oktober.

Een ander tramlijntje, ten noorden van de provincie Luik, dicht bij Wezet, is de "Tram Bleu" van Trembleur naar Dalhem. Dit is een gewezen metersporig baantje dat dienst deed voor een kolenmijn. Er wordt uitsluitend gereden met diesellokomotieven-traktoren, maar men is van plan in de toekomst een stoomlokje uit Duitsland aan te kopen en in dienst te brengen.

Vermoedelijk komt het dit jaar in het zuiden van de provincie Namen, nog een toeristisch baantje in dienst, maar dan op normaal spoor, tussen Nismes en Treignes; een oude lijn van de Belgische spoorwegen. Vier lokomotieven werden reeds aangeschaft uit verlaten kolenmijnen en enkele rijtuigen type Nord Belge, zullen waarschijnlijk van de N.M.B.S. worden afgekocht. Deze nieuwe vereniging noemt zich "Chemin de fer des Trois Vallées". Verdere gegevens ontbreken nog.

Er bestaat ook een plan om de enkelsporige lijn, Tilburg-Turnhout, waar verleden jaar in juni de laatste goederentrein heeft gereden, als museumbaan in te richten op initiatief van de Tilburgse V.V.V.

Ook toekomstmuziek, maar dan heel dicht bij ons, namelijk te Maldegem, waar een schroothandelaar verscheidene industrieloks in bezit heeft en ze weer gebruiksklaar wil maken. Hij zou trachten een akkoord te maken met de N.M.B.S., om op een gedeelte van de oude lijn tussen Eeklo en Brugge, de toelating te bekomen om ritjes in te leggen. Afwachten dus !

Onze Noorderburen bezitten een viertal museumbanen. Niet ver van Gent, is deze van de S.G.B. (Stoomtram Goes-Borsele) op Zuid-Beveland te Goes. Op een oude normaalsporige bietenlijn wordt er tussen Goes-Hoedekenskerke en Oudelande (16 km) met stoomtreinen gereden, iedere tweede zaterdag van de maanden april tot september. Interessant is wel dat naast de industrielokomotieven met enkele van ons welbekende Belgische oude houten coupérijtuigen wordt gereden.

Verder in Nederland hebben wij nog:

- de Tramweg Stichting, Hoorn-Medemblik (20,1 km).

Er wordt gereden afwisselend met stoom en diesel van eind april tot half juni, iedere zaterdag en van van midden juni tot half augustus, ook op zondag.

- de M.B.S. (Museum Buurtspoorweg), lijnHaaksbergen-Enschede (11 km) afwisselend stoom en diesel, alle zaterdagen van April tot sept.

- Zuid Holland de N.S.S. (Nederlandse Smalspoor Stichting) te Katwijk (Watertoren) naar drie verschillende eindpunten in de duinen van de Leidse Suinwaterleiding, totaal 11,7 km, spoorbreedte 700 mm. Er wordt gereden met stoom en open aanhangrijtuigen; de zaterdagen van de zomermaanden, maar ook op andere dagen volgens toeristenopkomst.

Duitschland:

- In Baden-Württemberg hebben wij vijf museumspoorlijnen.
 - 1) Achertalbahn, Achern-Ottenhöfen, 10,4 km
normaalspoor met stoomtraktie, iedere tweede zondag van mei tot september
 - 2) Haltingen-Kandern, 13 km
normaalspoor met stoomtraktie, de eerste zondag van mei tot oktober
 - 3) Hechtingen-Gammert, 27 km
normaalspoor met stoom, één zondag in de maand van mei tot oktober
 - 4) Metzingen-Urach, 10,4 km
normaalspoor met stoom, van mei tot oktober, de vierde zondag van iedere maand
 - 5) Jagssttalbahn, Möckmühl-Dörzbach, 33,6 km
smalspoor met stoom, van mei tot september op vastgestelde zondagen
- In Niederhausen/Vilzen-Asendorf, 7,9 km
Smalspoor met stoom en benzin-autorail, de zondagen vanaf Pasen tot einde juni. In Juli, augustus en september de zaterdagen s'namiddags en s'avonds
- In Nordrhein-Westfalen
Geilenkirchen-Langenbroich-Schierwaldenrath, 10,4 km
Meterspoor met stoom en diesel, de zondagen einde maart tot begin december en ook s'zaterdag tusschen mei en oktober in de namiddag
- In Oberbayern
 - 1) Chiemseebahn, Bahnhof Priem-Hafen - Priem/Stock, 1,8 km
Meterspoor met stoom, alle dagen volgens de zomerdienstregeling van de D.B.
 - 2) Tegelseebahn, Schaftlach-Tegelsee, 12,4 km
Normaalspoor met stoom, op vastgestelde zondagen van mei tot oktober

Frankrijk:

- 1) Ardèche, Tournon-Lamastre, 33 km
meterspoor met stoom en diesel, van mei tot Allerheiligen
op vastgestelde dagen
- 2) Haute Loire-Ardèche, Dunières-St. Agrève, 38 km
meterspoor met stoom en diesel, van mei tot november,
iedere zaterdag en zondag
- 3) Bas-Rhin, Rosheim-Ottrot, 8 km
normaalspoor met stoom, de eerste zondag van juli tot sept.
- 4) Loiret, Pithiviers-Bellébat, 4km
smalspoor met stoom, alle zondagen van mei tot oktober
- 5) Moselle, Abreswiller-Grand Soldat, 6 km
smalspoor met stoom en diesel, begin mei tot oktober,
s' zaterdags en s'zondags van midden juli tot eind september
alle dagen
- 6) Haute Savoie, Chamonix-Montenvers, 5,2 km
meterspoor met stoom, elektrisch en diesel, van mei tot
half oktober; stoomritten de zaterdag in mei, juni en sept.
- 7) Somme, Le Crotoy-Noyelles, 8 km
smalspoor met stoom, van Pasen tot 1 oktober, de za en zo
- 8) Somme, Froissy-Cappy(Dompierre), 1,5 (6 km)
smalspoor met stoom, de zondagen vanaf 1 mei tot eind okt.

Oostenrijk:

- 1) Kärnten (Karinthië), Gurktalbahn, Treibach-Althofen tot
Pöckstein-Zwischenwässern, 3,3 km
smalspoor, stoom en diesel op vastgestelde dagen
- 2) Salzkammergut, St. Wolfgang-Schafberg, 5,9 km
meterspoor; stoom en diesel, begin mei tot begin oktober
- 3) Steiermark, Preding/Wieseldorf-Stainz, 11,3 km
smalspoor, stoom (toeristen) en diesel (goederenverkeer),
stoomritten op algemene aanvraag
- 4) Steiermark, Hochschneebergbahn, Puchberg-Hochschneeberg, 9,7 km
meterspoor, stoom, begin mei tot begin oktober
- 5) Steiermark/Bundesland Salzburg, MurtalBahn, Unzmarkt-
Mauterndorf, 76,1 km
smalspoor, diesel en stoom, gans het jaar dieseltrektraktie;
stoomritten van half juli tot half september, volgens koers-
plan en op speciale aanvraag
- 6) Steiermark, Weiz-Birkfeld (Ratten), 23 km
smalspoor, stoom en diesel, de zaterdagen van half juli
tot half september
- 7) Tirol, ZillertalBahn, Jenbach-Mayrhofen, 32 km
smalspoor, stoom en diesel, gans het jaar volgens koersplan;
mogelijkheid tot zelfbesturing van een lokomotief
- 8) Tirol, Achenseebahn, Jenbach-Seespitz, 6,7 km
meterspoor, stoom; einde mei tot einde september

9) Voralberg, Montafonerbahn, Bludenz-Schrundz, 12,7 km
normaalspoor, stoom, zomermaanden en weekeinde volgens
koersplan; mogelijkheid tot zelfbesturing van een lok
Zoals men ziet, kan men in Costenrijk bij drie banen, de Murtel,
Zillertal en Montafonerbahn, zelf een lokomotief besturen. Men
moet tijdig een aanvraag dienen en het is niet goedkoop.

Zwitserland:

- 1) Baselland, Waldenburgerbahn, Liestal-Waldenburg, 14 km.
smalspoor, stoom en diesel en elektrisch, stoomritten
één zondag van mei tot oktober
- 2) Bern, Brienz-Rothorn Bahn, 7,8 km
smalspoor, stoom en diesel, weekeinde van juni tot half okt
- 3) Bern, Sentalbahn, Flamatt-Gümnenen, 12 km
normaalspoor, stoom; bij mooi weer van einde april tot
begin van oktober iedere zater- en zondag
- 4) Bern, Schynige Platte Bahn, Wilderswil-Schynige Platte,
7,3 km; smalspoor, elektrisch en stoom, van half mei tot
half oktober
- 5) Bern und Solothurn, Worblaufen- Worb Dorf, 12 km
Worblaufen-Solothurn, 33 km
meterspoor, elektrisch en stoom, van mei tot oktober
stoomritten naar Worb Dorf, iedere vierde zondag van de
maand, naar Solothurn de tweede zondag van de maand
- 6) Luzern, Vitznau-Rigi Bahn, 6,9 km
normaalspoor, elektrisch alle dagen, stoomritten in de
zomer iedere woensdag en zaterdagmorgen, verder volgs
overeenkomst.
- 7) Waadt, Chemin de Fer Touristique Blonay-Chamby, 3 km
meterspoor, stoom en elektrisch, van mei tot oktober,
op zaterdag en zondag
- 8) Zürich, SihltalBahn, (Zürich) Selnau-Sihlbrug, 19 km
normaalspoor, elektrisch en stoom, stoomritten tijdens
de zomerverlofperiode iedere woensdag en zondagnamiddag;
speciale ritten, ook in de winter naar overeenkomst.

Wie de plas wil oversteken en in Engeland gaan rondneuzen,
heeft keus genoeg onder de 37 verschillende museumbanen.
Ze allemaal opsommen zou een gans boekje vullen, daarom enkele

- 1) Devon, Totnes-Buckfastleigh, 11 km
- 2) Eiland Man, Douglas-Port St. Mary/port Erin
- 3) Eiland of Wight, Havenstreet-Woolton, 2,6 km
- 4) Kent, Tenterden-Bodian
- 5) Lancashire, Haverthwaite-Lancashire, 5,6 km
- 6) Shropshire, Bridgenorth-Hampton-Loade, 4,3 km
- 7) Somerset, Cranmore Station-Shepton Mallet, 4 km
Depot-Areal van Radstock North Station
Taunton-Minehead, 40,2 km
- 8) Sussex, Sheffield Park-Horstead Keynes, 7 km
- 9) Yorkshire, Keighley-Oxenhope, 7,6 km
Grosmond-Bickering, 28,8 km

Schotland, Five : Lochty-Knightward, 3,2 km

Verder een zevental smalspoorlijntjes in Wales.

Zoals we zien is er keuze genoeg voor de liefhebbers die houden van een rit met de stoomtrein. Buiten Europa zijn Australië, New Zeeland en de Verenigde Staten van Amerika, gekend voor hun talrijke museumlijnen.

Voor al de Amerikaanse stoomlokomotieven, met indrukwekkende schoorstenen en koevangers voor de wielen, worden nog dikwijls in filmopnamen.

Wie meer wil weten over museumspoorlijnen, spoorwegmusea en monumentenloes kan ik van harte het volgend boek aanbevelen:

E I S E N B A H N M U S E N , D E N K M A L L O C K S
Touristikbahnen in aller Welt

door Anton von Hornstein

uitgegeven door Orell Füssli Verlag
Zürich, Zwitserland

prijs ongeveer 330,- Fr

In ons volgend boekje een artikel over:

Spoorweg- en Trammusea.

Gentil Deconinck.