

Gorkeer Rijk

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in de maanden: maart - juni - september - december
Editie: F.V. AMSAC

Postkantoor: Ledeberg 1

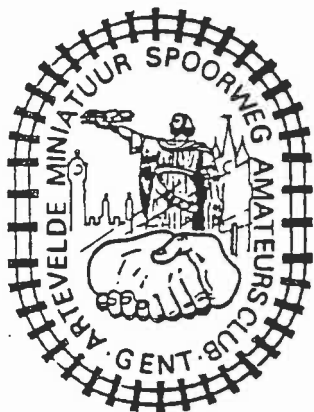


AMSAC nr. 25

1 juni 1992

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke uitgever: A. D'hoolaeghe, Peter Benoîtlaan 253, 9050 Gentbrugge



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB GENT

Feitelijke vereniging sedert 1956

HET BESTUUR:

Ere-Voorzitter:

VIERSTRAETE Frans
Eerste Stationschef te GENT SINT-PIETERS.

Voorzitter:

D'HOOLAEGE André
Peter Benoitaan, 253-9050 Gentbrugge (091/31.93.72)

Ondervoorzitter:

CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat, 16-9031 Drongen (091/27.68.41)

Sekretaris :

COCQUYT Hans
Bledekensstraat, 5-9031 Drongen (091/26.31.10)

Penningmeester:

VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat, 35-9000 Gent (091/22.75.66)

Commissaris:

DENEFF Robert
Latemstraat, 20-9840 De Plinte (091/82.64.43)

Commissaris:

BONTINCK Patrick
Destelbergenstr, 40-9040 St-Amandsberg (091/28.60.27)

Techn. Raadgever: MANNAERT Raoul

Aaigemstraat, 11-9000 Gent (091/21.17.06)

Techn. Raadgever: MANNAERT Luc

Tuinwijk, 24-9200 Dendermonde

LIDMAATSCHAP: Het lidmaatschap kan verkregen worden tegen betaling van 400 fr per werkingsjaar, geldende van 1 januari tot 31 december. De minimum leeftijd om lid te worden, werd vastgesteld op 16 jaar.

CLUBBLAD: Het clubblad van AMSAC verschijnt 4 maal per werkingsjaar en wordt gratis uitgereikt aan de clubleden.

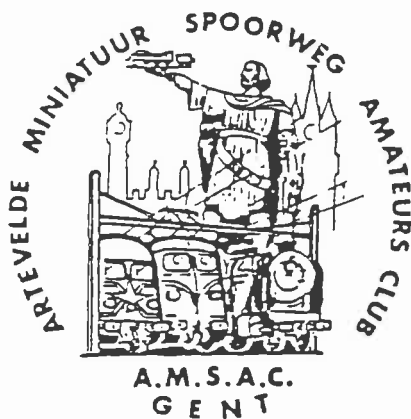
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het St-Pietersstation-spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkavonden gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met de heren CLAEYS Guy en/of MANNAERT Raoul, die de technische leiding op zich nemen.

De leden die teksten wensen te publiceren in het clubblad doen dat onder eigen verantwoordelijkheid

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via het bankrek.nº van de
ASLK:001-0899284-73 t.n.v. F.V. AMSAC-GENT

Niets uit dit clubblad mag worden vervoelvuldigd en/of openbaar gemaakt dmv druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever!

Alle briefwisseling gericht aan AMSAC, dient gezonden te worden aan het adres van de voorzitter: D'hoolaeghe André
Peter Benoitaan, 253-9050 Gentbrugge.



Inhoudstafel

	Blz.
Editoriaal	1
Clubnieuws	2
Spoorwegen zweren bij Belgische constructeurs	3
Flitstrein komt op gang	5
Automatisering à la carte	7
Nürnberg 92 - scenery	17
Agenda	25

Foto op de voerpagina: Railbus 4405 op de lijn 58 tussen Gent Sint-Pieters en Eeklo, gemaakt door de heer VLAMIJNCK Etienne

Agentschap "Krediet aan de Nijverheid"

Hans COCQUYT

Vierhekenstraat 5 A

9031 - DRONGEN

Tel. 091 - 36.24.33

Fax 091 - 36.24.67



Thuis in sparen

KANTOOR OPEN van maandag tot vrijdag van 9 tot 12u. en van 16 tot 18u.
woensdagnamiddag gesloten
zaterdagvoormiddag van 10 tot 12u.; ook op afspraak.

Editoriaal

Geachte Clubleden,

In mijn hoedanigheid als voorzitter en verantwoordelijk persoon van onze vereniging, een verantwoordelijkheid die moet uitgevoerd worden naast een gezonde medewerking vanwege de leden, wil ik er nogmaals de aandacht op vestigen op de door mij vastgestelde onregelmatigheden.

Treurenswaardig moet ik echter vaststellen dat, aan mijn mededeling van maandag 30 maart laatstleden maar weinig aandacht werd geschonken. Dat mijn vraag om de goede verstandhouding met het personeel van de NMBS te eerbiedigen maar weinig invloed heeft gehad bij de leden.

Ik herhaalen leg er nogmaals de nadruk op dat het ten strengste verboden is de sporen over te steken, laat staan zich in de spoorbundels te begeven. Dergelijke feiten maken het voorwerp uit van een onmiddellijke ontslagname van het lid in kwestie.

Ik wil onder geen enkel voorwendsel moeilijkheden ondervinden met het spoorwegpersoneel, die tenslotte instaan voor de goede gang van zaken in het station.

Wanneer ik persoonlijk er zin in heb om enkele foto's te maken binnen de omschrijving van het station, wat echter verboden is in het kader van de reglementering bij de NMBS, dan begeef ik mij naar het loket en schaf mij een perronkaartje aan. Kostprijs 10 fr, geldigheidsduur 1 uur !

Achteraf begeef ik mij tot de Onderstationschef met dienst en breng hem op de hoogte van mijn aanwezigheid en mijn bedoelingen hieromtrent. Deze persoon zal mij spontaan de toelating verlenen van foto's te nemen in het station met de opmerking mij binnen de perken van de perrons op te houden.

Het is echter niet toegelaten uw aanwezigheid op de perrons te verrechtvaardigen, buiten de uren en dagen van de vergaderingen, door het vertonen van uw lidkaart.

Tevens bracht ik u ter kennis te hebben moeten vaststellen, dat kinderen die met hun vader meekomen om de spoorbaan eens te aanschouwen, eens ze in het lokaal aanwezig zijn de kinderen aan hun lot worden overgelaten en een vrije loop nemen op het perron. Feiten die zich ook voordeden op 4 mei laatstleden. Ze lopen spelenderwijze op het perron of gaan zonder enige vorm van verantwoordelijkheid vanwege de vader een tiental keren naar het toilet, niet om het gebruik van de toiletten te benutten maar in de eerste plaats om te kunnen spelen op het perron.

Persoonlijk heb ik menigmaal aanwezige kinderen moeten aanmanen het perron te verlaten en het clublokaal terug te betreden.

Waar blijft de verantwoordelijkheid van de ouder tegenover het kind ?
Waar blijft de verantwoordelijkheid van de ouder tegenover het spoorwegpersoneel ? Tegenover de treinbestuurders ?

Buiten dit vergrijp heb ik ook moeten vaststellen dat kinderen niet het minste respect vertonen voor het aangebrachte décor op de clubspoorbaan. De kinderen gaan met beide ellebogen gaan leunen op het décor. Geplaatste bomen worden afgebroken en nog zoveel meer.

Aangezien aan deze maatregel geen gehoor werd gegeven ben ik verplicht om een nieuwe maatregel toe te passen.

In de toekomst zijn kinderen beneden de 14 jaar niet meer toegelaten in het clublokaal.

Ik verwittig eenieder dat ik er de hand zal aanhouden deze maatregel toe te passen zoals hierboven is omschreven.

Ook heb ik moeten vaststellen dat de maandagavond, bij de ingebruikname van de clubbaan, onregelmatigheden naar vortreden. Er zijn namelijk leden die vroegtijdig naar de club komen met het inzicht hun persoonlijk spoomaterieel eens te laten rijden. Goed, dit bevordert de stimulans van de club. MAAR dat de één en dezelfde persoon 3 à 4 treinstellen gaat plaatsen op de spoorbaan brengt wel een vorm van egoïsme naar voren. Daarop komt een tweede lid met 3 à 4 treinstellen op de baan en een derde lid die iets laattijdig het clublokaal betreedt heeft geen schijn van kans meer ook eens gebruik te maken van de clubspoorbaan.

Moeten we overgaan tot het opstellen van een beurtrol ?

'k Geloof van niet. Dat ieder lid die wenst de spoorbaan te gebruiken begint met één treinstel op de baan te plaatsen. Een treinstel van degelijk materieel en geen minderwaardig materieel die de baan in kortsluiting brengt.

De laatste tijd heb ik meermaals, tijdens mijn kortstondige aanwezigheden in de réseaukamer, horen zeggen: "ge moet die wagen van de baan afnemen die geeft kortsluiting !" Kent ge uw eigen materieel dan niet ? Ik vraag ook eens het werk te respecteren van de mensen die de uitbouw van het electronisch gedeelte van de spoorbaan op hun actief hebben.

Bij een electronisch defekt wie zal in de toekomst de herstelling uitvoeren ? U misschien ?

Wees zo verstandig het minderwaardig materieel thuis te laten en te gebruiken op uw eigen spoorbaan.

Om eenieder de gelegenheid te geven de spoorbaan in gebruik te nemen zou ik u willen vragen te beginnen, per lid, met één treinstel en geleidelijk tot 5 treinstellen per omloop over te gaan, zodoende de transformator niet over te belasten.

Dan heb ik ook nog een opmerking bij het gebruik van de frisdranken. Halfvolle of ledige bier-, limonade- of cocaflesjes worden achtergelaten op de réseautafels of op de tafels in het leslokaal.

Zelfs bovenop de telextoestellen van de NMBS !

Is het dan teveel gevraagd om de ledige flesjes te deponneren in de ledige bakken staande in de réseaukamer ?

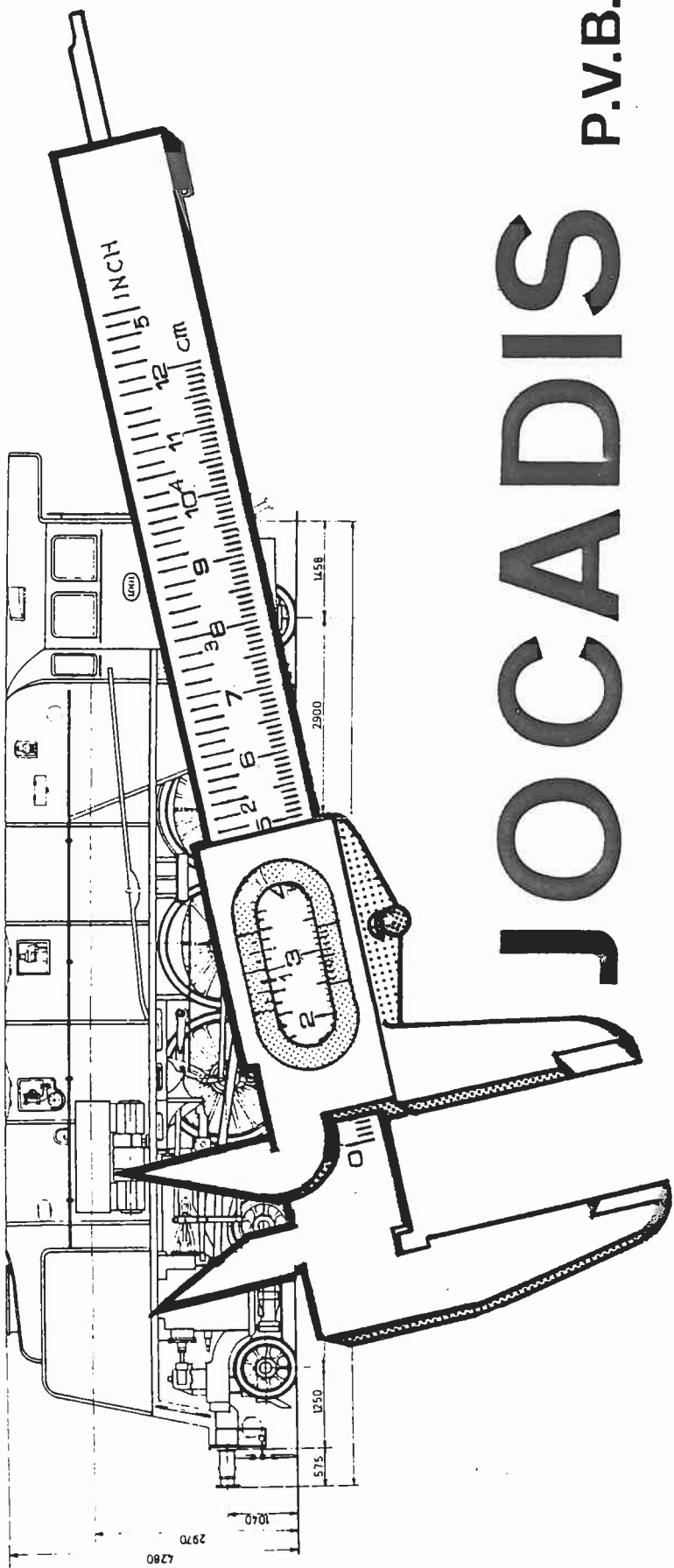
In datum van 4 mei l.l. stelde ik vast dat een classeermap, inhoudende de tijdschriften van 'EISENBAHN JOURNAL', onder een tafel in het leslokaal op de vloer lagen. Het lid die deze classeermap op 4 mei ter inzage had genomen was reeds naar huis vertrokken. De vier exemplaren van 'EISENBAHN JOURNAL' waren losgerukt uit de lus-nietjes.

Indien er geen verbetering komt bij de behandeling van de verschillende tijdschriften zal ik voorstellen de aankoop te laten opschorten.

Een beetje takt vanwege sommige leden zal dan ook graag aanvaardt worden.

Ik hoop dat deze maatregelen inslag zullen vinden bij de leden en mijn besluiten zullen nageleefd worden.

De voorzitter,
D'hoolaeghe André



JOCADIS

P.V.B.A.

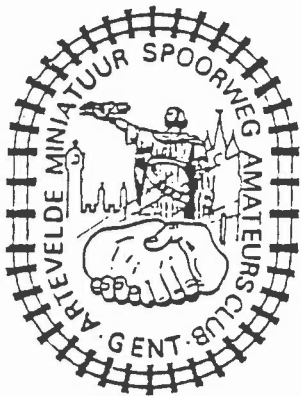
TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

de specialist in nauwkeurigheds modellen

**BRUSSELSTRAAT 53
7850 - EDINGEN
TEL: (02) 395.71.05**

open van dinsdag tot zaterdag
van 9u. à 12u. ~ 14u. à 19u.
op zondag van 10u. à 12u.30

de maandag gesloten



Clubnieuws!

Geachte Clubleden,

Iedereen onder U is er zich van bewust dat renovatiewerken worden uitgevoerd aan de gebouwen van het Sint-Pietersstation. De aanvang van deze werken zijn reeds begonnen en zullen weldra een grotere uitbreiding nemen.

Bij mijn laatste onderhoud met de heer VIERSTRAETE Frans, Eerste Stationschef te Gent Sint-Pieters, werd mij ter kennis gebracht door de heer Vierstraete Fr. dat bij de inhuldiging van het station, na de renovatiewerken, hij aanspraak wil maken op onze vereniging om zodoende een miniatuurspoorbaan te presenteren aan de genodigden en later aan de publieke belangstelling.

Wat hebben we te presenteren ? Wat kunnen we hier aan doen ?

De clubspoorbaan in ons lokaal kunnen we niet toegankelijk stellen voor het publiek, gelet op het feit dat het spoor 1 bestendig in gebruik is door de postrijtuigen. Dit spoor buiten dienst laten stellen is een onmogelijke zaak. Nu we moeten er een oplossing aan geven.

In het verleden had ik reeds voorgesteld de N-baan te verkopen en in de plaats daarvan een nieuwe réseau op te bouwen die we nadien kunnen opbergen op de plaats van de huidige N-baan. We moeten een spoorbaan kunnen presenteren tegenover de NMBS en dit staat vast.

We gaan dus overgaan tot het slopen van de N-baan en op het bestaande grondvlak een nieuwe HO-baan opbouwen.

Deze baan heeft een lengte van 5,40m. en een breedte van 1,22m., bestaat uit drie afzonderlijke panelen ieder van 1,80m. x 1,22m.. Bij de opbouw zou Märklin-materieel gebruikt worden, zonder toepassing van computerbesturing, en eventueel een tweede omloop met aanpassing van gelijkstroom materieel. (Zoals bij de clubbaan)

Het staat vast dat de Fleischmann-baan en de N-baan reeds tot vervelens toe aan het publiek werden tentoongesteld. De laatste tijd was het geen verrassing te horen zeggen vanwege het publiek, op de tentoonstellingen waaraan we deelnamen, " 't is weeral dezelfde baan die we te zien krijgen."

We mogen niet stil blijven staan bij dit aanbod van de heer Frans Vierstraete en moeten zo snel mogelijk een aanvang maken met het tekenen van een grondplan. Ik reken op een spontane medewerking vanwege de leden om een grondplan op te maken met:

- 1° een volledige spoorbaan met wisselstroommaterieel, of (geen computerbesturing)
- 2° een spoorplan met de twee omlopen, t.t.z. een omloop met wisselstroom voeding en een omloop met gelijkstroom voeding.

Aan u om over te gaan tot de daad !

De voorzitter,
D'hoolaeghe André

Eind dit jaar plaatst NMBS belangrijk

materieelorder

Spoorwegen zweren (voorlopig) bij Belgische constructeurs

Eind dit jaar plaatst de NMBS een miljardenorder voor 111 intercityrijtuigen en 150 tweedelige motorstellen (tweetjes) waarvan minstens 28 en maximaal 65 geschikt zullen zijn voor twee spanningen: de Belgische 3.000 volt gelijkstroom en de 25.000 volt wisselstroom van Luxemburg en Frankrijk.

Heel binnenkort vraagt de NMBS prijs bij Bombardier-Eurorail - zo heet BN nu - voor 111 rijtuigen. In mei krijgen Bombardier-Eurorail en ACEC Transport, een dochter van de Brits-Franse groep GEC Alstom, opdracht uit te rekenen wat 150 motorstellen (met een optie op 56 bijkomende tweetjes) kosten.

Waarom geen internationale prijsaanvraag? Materieeldirecteur Ir. René SOENEN: "Dit is tijdrovend en leidt vaak tot complicaties. Wij vinden bovendien dat de Belgische industrie prima werk levert. Binnenlandse leveranciers hebben tevens het voordeel dat ze snel ter plekke kunnen zijn. Alle nieuw materieel kampt immers met kinderziekten. Maar wij nemen heus niet elke prijs voor lief. Als die te gortig is, vragen wij prijzen bij buitenlandse constructeurs."

Voor het nieuwe materieel baseert de NMBS zich op haar meest recente rijtuigen (de binnenlandse M4'en en de internationale 110'en) en op de Breakmotorstellen. "Wij streven naar standaardisatie met het oog op het onderhoud en een beperking van het aantal vervangstukken.

Héél comfortabel

De reizigers krijgen in het nieuwe materieel hoogwaardig comfort (individuele ztels) en "een sfeer- en smaakvol interieur". De nieuwe motorstellen worden uitgerust met een 'doorloopkop' zodat de treinwachter én de vrouw of man met de minibar vlot van het ene naar het andere stel kan. "Dit is een terechte eis van het departement Transport. Wijkijken nu uit naar een geschikte 'doorloopconstructie'. Deze van de Nederlandse Spoorwegen is té ingewikkeld en komt dus niet in aanmerking. De Denen bedachten iets heel praktisch voor hun IC3 maar die beantwoordt niet aan onze hoge veiligheidsnormen. De machinist moet immers een zo veilig mogelijke werkplek hebben. In het raam van de ontwikkeling van de hogesnelheidstrein voor de routes door de Kanaaltunnel verrichtte BN al veel studiewerk voor een zo optimaal mogelijke doorloop."

De constructeurs moeten voor de motorstellen twee offertes indienen: één met klassieke gelijkstroom- en één met toekomstgerichte draaistroommotoren.

"Voor de NMBS zijn asynchrone of draaistroommotoren nieuw. Wij deden wel al een geslaagde test met een bestaand motorstel. Grote voordelen van draaistroommotoren: ze nemen voor hetzelfde vermogen minder ruimte in en ze zijn energie- en onderhoudsvriendelijk", licht directeur Soenen toe.

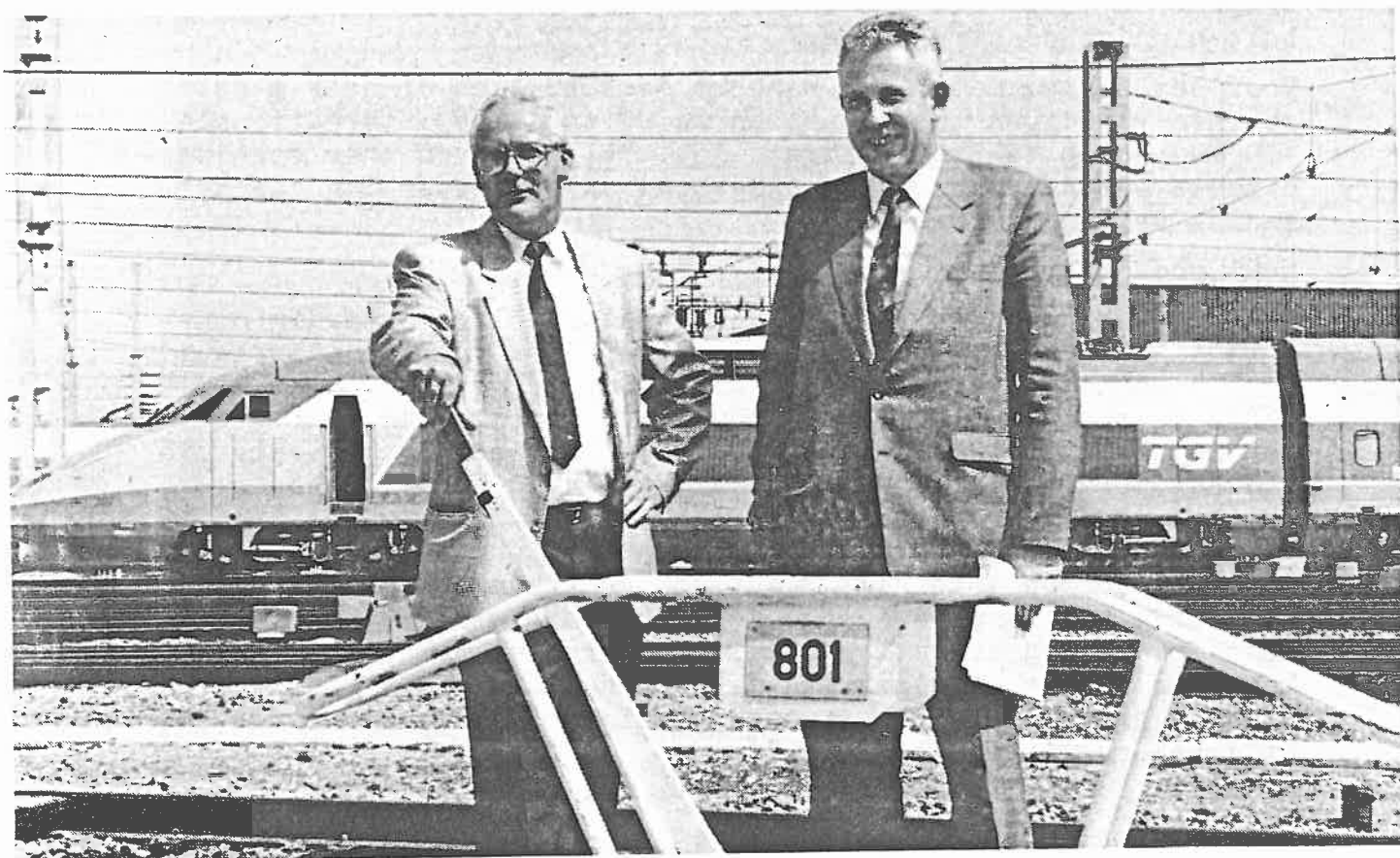
Dubbeldekkers

De nieuwe IC-rijtuigen moeten in 1994 en 1995 worden geleverd. In 1995 moet de NMBS kunnen beschikken over een vóórserie van 5 motorstellen. Vanaf 1996 loopt de levering van de tweetjes op volle toeren.

René Soenen: " Een deel van de nieuwe rijtuigen wordt ingezet op de route Oostende - Eupen. Waar de motorstellen gaan rijden, staat nog niet helemaal vast. De komende herfst zullen wij gereed zijn met een ontwerp voor een comfortabel dubbeldekrijtuig. In 1995 willen wij een vloot dubbeldekkers bestellen ter vervanging van de 614 rijtuigen uit de periode 1958 - 1960. De M2'en. Wij denken overigens niet alleen aan dubbeldekrijtuigen maar ook aan dubbeldekmotorstellen. De levering van het dubbeldekmaterieel is gepland tussen 1998 en 2003. Met de aanschaf van dubbeldekkers geven wij een antwoord op de toekomstige vraag naar meer capaciteit."

Herman WELTER

Overgenomen uit het dagblad 'Gazet van Antwerpen' van 11.4.'92



De directeur Materieel ir. René Soenen (links) en de directeur Transport ir. Antoine Martens poseren voor een TGV, de internationale trein van de toekomst.

▷Foto: GvA/Red

Flitstrein komt op gang

Constructie van nieuwe treinstellen voor HST loopt meer dan een jaar vertraging op.

BRUSSEL - Met de bouw van een gespecialiseerde onderhoudswerkplaats en een seinhuis in het station van Vorst-Zuid startte de eerste bouwwerken die moeten leiden tot de infrastructuur voor de HST (de hogesnelheidstrein, want zo luidt het nu officieel) in ons land.

Zullen over goed één jaar de eerste hogesnelheidstreinen tussen Brussel en Londen rijden? Eerste minister Jean Luc Dehaene en minister voor verkeer Guy Coëme onthulden alvast de gedenksteen voor de nieuwe werf in het spoorwegstation van Vorst-Zuid, dicht bij Brussel-Zuid. Dit laatste station wordt het belangrijkste knooppunt in het hogesnelheidsnet in ons land.

In 1993 wordt het startsein gegeven voor de verbindingen Londen-Brussel en Londen-Parijs. In 1996 is het de beurt aan de verbinding Brussel-Parijs. Op dit traject zal evenwel een ander type trein ingezet worden. Voorbij Brussel rijden deze treinen naar Luik, Keulen en Frankfurt en naar Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam.

Veiligheid van reizigers

" De bouw van de nieuwe onderhoudswerkplaats gaat gepaard met de
" constructie van een nieuw seinhuis, eveneens in Vorst-Zuid, en
" een nieuwe reizigersterminal, in Brussel-Zuid. Ook wordt een
" nieuwe carwash voor de HST-stellen opgetrokken..De bouw van
" werkplaats en seinhuis werd toevertrouwd aan de n.v. Antwerpse
" Bouwwerken Verbeeck. Voor de carwash en de terminal volgen
" afzonderlijke offertes."

Vóór einde 1993 moet dus in het station Brussel-Zuid de 1ste fase van een nieuwe reizigersterminal voltooid zijn. De reizigershal van deze terminal, die zich ondergronds onder de huidige sporen 3, 4 en 5 zal situeren, krijgt geen "vrije toegang". De gebruikers van deze terminal richting Londen zullen dus langs een afzonderlijke check-in moeten. "De veiligheid van de reizigers waarborgen is daarbij onze grootste zorg", aldus een zegsman van de NMBS. Om de 1ste fase van de werken op de lijn Londen-Brussel vóór 1993 klaar te krijgen werden inmiddels ook elektrificatiewerken gestart op de lijn Doornik-Rijsel.

Naar 1996 toe wordt een nieuwe lijn aangelegd tussen de Franse grens richting Lembeek. Op deze lijn zijn vooral de werken in Halle opvallend: daar zullen alle huidige sporen ondergronds worden gelegd en van vier op zes worden gebracht, waarvan twee snelsporen. Deze nieuwe spoorlijn zal, als alles naar wens verloopt, voltooid zijn in 1996, doch men zal wellicht pas in 1998 de lijn echt operationeel krijgen.

" Het kind kreeg een naam "

In 1996 wordt tevens gestart met de werken aan de lijn van Brussel naar Luik. In Bierbeek, even voorbij Leuven, komt een speciaal kunstwerk om de nieuwe HST-bedding onder de snelweg te brengen. Van Brussel tot Leuven loopt de HST-bedding immers ten noorden van de snelweg, doch voorbij Leuven ligt de lijn ten zuiden ervan.

Inmiddels loopt het wel even spaak met de levering van de 34 treinstellen van elk 800 plaatsen, in te zetten op de lijnen Brussel-Londen en Parijs-Londen. De stellen, besteld voor mei 1993, zullen pas geleverd worden rond de jaarwisseling 1993-1994 en volledig operationeel zijn midden 1994.

Nieuw is tenslotte dat een ad hoc-commissie binnen de NMBS, inmiddels ook een eigen, definitieve naamgeving voor de flitstrein vastlegde.

"Het wordt niet TGV, want dat is in Frankrijk een merknaam: het " is niet SST, wat stond voor supersnelle trein: maar het werd " HST, de hoge snelheidstrein dus," zegt een NMBS-woordvoerder. Waarop een grapjas al meteen voor de "halvesnelheidstrein" als alternatief zorgde, daarmee verwijzend naar enkele vertragingen in dit monsterproject.

De voordelen van de spoorweg

Voor die problemen biedt de hoge snelheid per spoor erg interessante oplossingen, temeer omdat ze een uitstekende vervoerskwaliteit biedt en ons Europese leefklimaat eerbiedigt. Naast de tijdsparing bestaat het fundamentele voordeel van de spoorwegen in het algemeen en van de hoge snelheid in het bijzonder erin dat ze zeer veilig zijn; momenteel immers is de kans om bij een ongeval betrokken te raken 125 keer groter voor een weggebruiker dan voor een treinreiziger. Bovendien neemt de spoorweg ook minder ruimte in beslag. Zo zou het aanleggen van 8000 km. nieuwe lijnen volgens de plannen van de Gemeenschap van Europese spoorwegen twee tot drie keer minder ruimte vergen dan de huidige Europese commerciële luchthavens. Daarbij komt nog dat de hogesnelheidstreinen over nu al bestaande sporen tot in de stadscentra doordringen en zo op een optimale manier de verbinding verzekeren met de streken die in het verlengde van de nieuwe lijnen liggen. Op die manier kan, vooral in gebieden met grote bevolkingsdichtheid, het ruimtebeslag worden beperkt. Doordat de hogesnelheidstrein elektrisch wordt gevoed is hij ook minder vervuilend dan het wegvervoer. Bovendien blijkt ook de energiebalans zeer gunstig: tegen 300km/u. kan het meest recentste materieel een eenheidsverbruik bereiken, uitgedrukt in petroleumequivalent, van slechts 1 liter per 100 km. per aangeboden zitplaats. De gebruikte elektrische energie raakt ook minder afhankelijk van petroleum en bijgevolg ook van de prijsschommelingen en bevoorradingsproblemen. Rekening houdend met al die elementen treedt de hoge snelheid per spoor dus naar voren als de ideale oplossing voor de problemen met betrekking tot de voortdurende groei van het vervoer en de gevolgen daarvan op ons leefmilieu.

De hoge snelheid, een dynamiek in volle ontwikkeling

Het beeld van de verwezelijkingen op gebied van hoge snelheid, dat we hierboven kort hebben geschetst, is geenzins ongewijzigd gebleven. Integendeel, het evolueert voortdurend en in overleg met de EG-instanties worden nieuwe projecten voor hogesnelheidsverbindingen aangevat of bestudeerd door de netten van de Gemeenschap van Europese spoorwegen, dit zijn, die van de twaalf lidstaten en van Zwitserland en Oostenrijk.

AUTOMATISERING A LA CARTE

Modelspoor of rondjes rijden

door: Vandevoorde Erich

PROBLEEMSTELLING

Op elke tentoonstelling vergapen we ons op spoorbanen met grote rijlengtes, lange stationssporen en realistisch-sobere landschappen met slechts één enkel of dubbel spoor.

Minuten lang kunnen we genieten van deze dikwijls prachtige en verantwoorde opbouw waarna wij onszelf plechtig beloven onze eigen baan ook in die zin te zullen opbouwen.

De meeste van deze banen worden gestuurd door een automatisch blokstelsel, waarbij gebruik wordt gemaakt hetzij van de traditionele relaistechnieken, hetzij van verfijnde elektronica.

Het enige wat wij, als passieve toeschouwer dan ook doen is kijken, dromen, zuchten, genieten....

Doch laten we onszelf niets wijsmaken. Dit is de echte beleving van het spoorhobby niet.

Het is geenszins de bedoeling de waarde, de schoonheid en de genietbaarheid van deze banen af te breken, integendeel! Wel is het de bedoeling om duidelijk het verschil te beklemtonen tussen enerzijds de tentoonstellingsbaan (dioramabaan) en anderzijds de huis- of clubbaan (respectievelijk een passieve en een actieve beleving van het hobby).

De tentoonstellingsbaan heeft enkel tot doel mooi te zijn en terzelfdertijd een continuïteit in de bewegingen te voorzien om de toeschouwer voor enige tijd te boeien.

De huis- of clubbaan daarentegen mag ook best mooi zijn, doch een gelijkaardige continuïteit in de bewegingen kan onmogelijk blijven boeien.

Een vijftal treinen die, zij het dan nog afwisselend, in een volautomatisch blokstelsel de show opvoeren, wordt na verloop van tijd monotoon. Immers op tentoonstellingen zal men wel eens een half uur besteden om gekluisterd aan een prachthoek te blijven kijken, doch zoiets is thuis of in clubverband ondenkbaar. Onze banen blijven immers elke dag, elke maand, elk jaar dezelfde.

Nu weten we wel dat dit een hobby is dat door elkeen wordt benaderd vanuit zijn eigen standpunt en volgens zijn strikt persoonlijke visies en opties. Dus zullen er wel een aantal onder ons zijn die zich thuis ten volle tevreden zullen voelen met een dergelijke baan.

Bij velen echter zal de verveling toeslaan bij het zich eindeloos herhalen van dezelfde bewegingen, al zijn de modellen en het landschap nog zo mooi.

Dit is een punt waar monotonie dient te worden gebroken door af te wijken van zowel de sobere spooraanleg als van het automatisisme. Daar - zoals in alles - noch het ene uiterste, noch het andere uiterste goed is, zal ook hier een gulden middenweg dienen gekozen naar eigen keuze en opzet en liefst afhankelijk van en aanpasbaar aan de omstandigheden van het moment zelf.

Een spoorbaan is immers een afspiegeling van het grote voorbeeld waar het verkeer slechts tot stand kan komen door teamwork en interactie, en niet enkel door een volautomatische schakeling.

Dit is dan ook de eerste sleutel tot uitschakeling van verveling en monotonie. A rijdt met trein X, B met trein Y, C verzorgt de rangeerbewegingen, D de locdepot, E de seinen van station Z, enz... Het groot-bedrijf dus, is voor een goed deel weer te geven in miniatuur en geeft ons klassiek (en lichtjes minachtend) "treintjes rijden" een bredere en diepere betekenis en zin. Deze benadering zou een must moeten zijn voor clubbanen, omdat pas dan de rijavonden kunnen uitgroeien tot een volwaardig en daarenboven zinvol spoorbedrijf in plaats van het eindeloze rondjes rijden. Zulke zaken kunnen zelfs op relatief kleine banen worden verwezenlijkt.

Of men nu met een team rijdt van twee, vijf, of zelfs alleen, bij het creëren van echte bedrijfsmogelijkheden zal niet alleen dienen voorzien in enkele bijkomende mogelijkheden zoals zijsporen, opstelsporen, industriesporen, rangeersporen, om een diversiteit aan bewegingen mogelijk te maken, doch van het automatisch verloop zal dienen afgeweken, of toch ten dele.

En dit is het punt waarop het echt interessant kan worden: namelijk de keuze van de precieze verhouding automatisch/manueel en liefst aanpasbaar aan de vereisten van het ogenblik....

Een soort automatisering à la carte dus.

MOGELIJKHEDEN

De automatisering in een treinbaan - meestal in de vorm van een blokstelsel - is gesteund op twee factoren:

- de seinen zelf, waarmee dan in de eerste plaats de relais worden bedoeld (of de elektronische circuits) die detecteren en schakelen;
- de treinbeïnvloeding waardoor de stellen automatisch tot stilstand komen, al dan niet voorzien van vertragings- en versnelingssystemen.

Deze beide mogelijkheden volledig taboe verklaren is even zinloos als ze slaafs en inspiratieloos integraal toepassen. Afhankelijk van de grootte van de spoorbaan én van de eigen wensen liggen tal van interessante tussenoplossingen voor de hand die ons treinen rijden aan aparte, boeiende en vooral realistische dimensie geven, aangepast aan de eisen van het ogenblik en daarenboven afwisselend van de ene rijssessie tot de andere.

Een voorbeeld om ons opzet te illustreren, waarbij we ons in gedachten beperken tot een dubbelsporige typebaan met 2 stations en een zijlijn. Variaties hierop met rangeerterrein, industriesporen e.a. zijn uiteraard mogelijk.

Om het nog iets overzichtelijk te houden gieten we enkele van de mogelijkheden in tabelvorm:

M = manueel
A = automatisch

(*)	AANTAL MENSEN	SEINEN				TREINBEINVLOEDING			
		OMLOOP	STATION		ZIJLIJN	OMLOOP	STATION		ZIJLIJN
			A	B			A	B	
1	1	A	M	A	A	A	M	A	A
2	2	A	A	M	M	A	A	A	M
3	3	A	M	M	M	A	M	M	M
4	2	A	A	A	-	M	M	M	-
5	4	M	M	M	M	A	A	A	M

- (*) 1: Eén der bedieners kan zich bijvoorbeeld beperken tot het volledig manueel bedienen van station A, in dit geval zowel de seinen als de in- en uitrijdende treinen zelf, terwijl, eens uit het station, de rest van de omloop volautomatisch verloopt.
- (*) 2: Twee bedieners waarbij één zich beperkt tot het bedienen van de seinen voor in- en uitrijdende treinen in station B, terwijl de treinen zelf automatisch aan de seinen gehoorzamen. De tweede persoon bedient de zijlijn (of industriespoor) volledig manueel.
- (*) 3: Drie bedieners waarbij beide stations én de zijlijn manueel worden bediend, terwijl de rest van het hoofdcircuit automatisch zijn gang gaat.
- (*) 4: Twee bedieners. Hier blijven alle seinen automatisch fungeren, doch zonder treinbeïnvloeding. Beide "treinbestuurders" rijden dus elk met de hen toegewezen trein volledig manueel, doch moeten zelf de stand van de seinen eerbiedigen. De zijlijn blijft hier ongebruikt.
- (*) 5: Vier bedieners. Eén bedient de zijlijn volledig manueel. De anderen bedienen de seinen van de omloop en van beide stations, terwijl de treinen zelf automatisch blijven rijden en stoppen.

Dit is uiteraard slechts een kleine greep uit de vele mogelijke variaties en combinaties.

Laat de Aspro Bruis nog even terzijde en laat U niet afschrikken. Het is heus niet zo ingewikkeld als het op het eerste gezicht lijkt. En de toepassing ervan, zoals reeds gesteld, leent zich zowel tot grote als tot kleine banen.

Het klinkt misschien ongelooflijk, maar de technische verwezenlijking ervan is veel eenvoudiger dan de hiervoren uiteengezette theorie. U zult zien dat door de hiernavolgende, kleine schakelkneepjes onmiddellijk een brede waaier van mogelijkheden wordt geopend voor de bediening van onze banen.

Er dient steeds voor ogen gehouden dat deze uitschakelingen van seinen en stopsecties zowel kunnen plaats grijpen per sein of stopsecties of per groep ervan, wat op zich nog eens de afwisselingsmogelijkheden kan vergroten.

De oplettende lezer, die ondertussen nog niet in slaap is gevallen, zal reeds snappen dat onze technische ingrepen zich beperken tot twee taken:

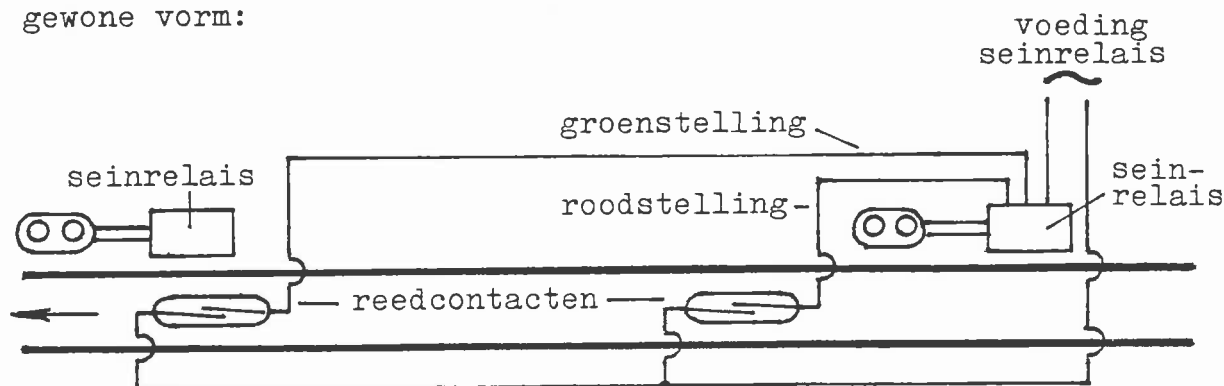
- het omschakelen van het automatische naar het manuele in de seinbediening;
- het uitschakelen van de automatische treinbeïnvloeding, waarbij, zo men met meer dan één trein rijdt, voor dat bepaald blok moet kunnen worden overgeschakeld op een aparte voeding (transfo, rijregelaar) voor de manuele bediening.

TECHNISCHE UITWERKING

1. DE SEINEN

We gaan ervan uit dat de seinen worden beïnvloed via reedcontacten geactiveerd door magneten onder de locs. Het principe van deze schakeling geldt echter analoog voor de andere systemen.

Vooreerst de gewone geautomatiseerde schakeling in haar gewone vorm:



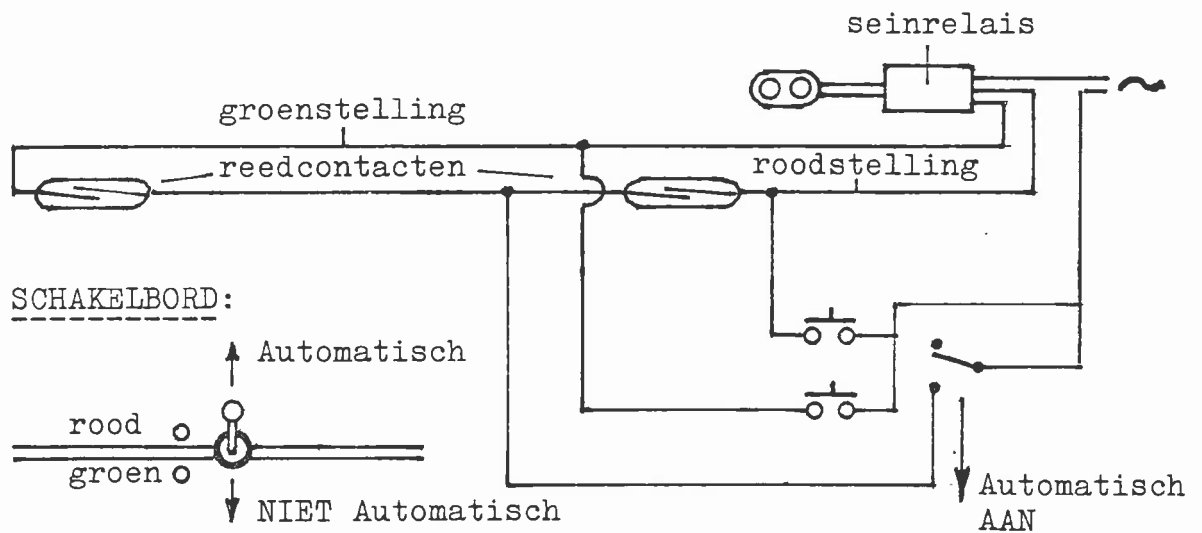
Voor dit automatisme uit te schakelen hebt u wel de keuze tussen twee mogelijkheden, elk met hun specifiek voor- en nadeel (niets is immers volmaakt in deze wereld, zelfs dit hobby niet):

- steeds manueel ingrijpbaar - automatisme uitschakelbaar
- enkel manueel ingrijpbaar nà uitschakeling van het automatisme.

a) Steeds manueel ingrijpbaar/automatisme uitschakelbaar

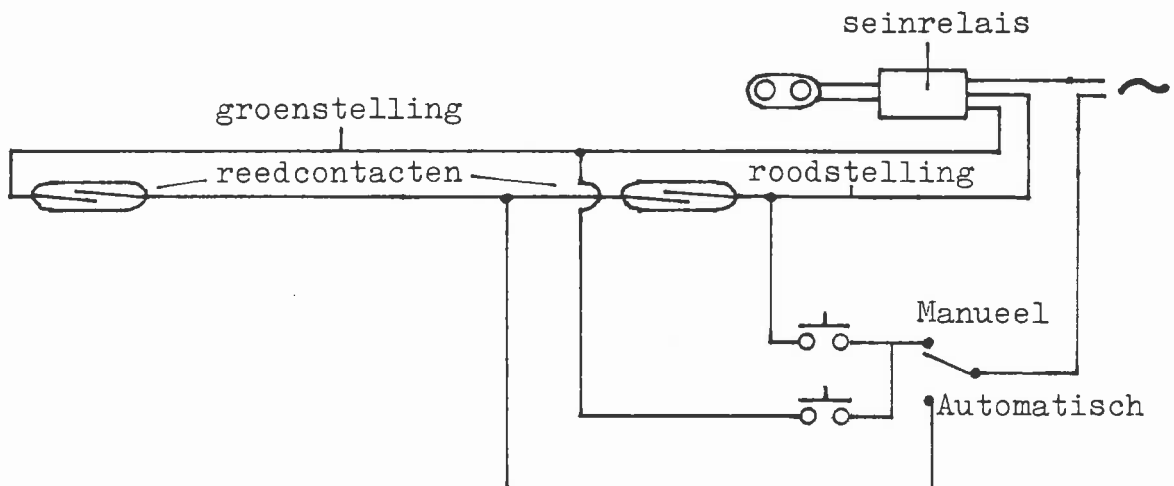
- voordeel: er kan zonder meer onmiddellijk worden ingegrepen om de stand van het sein te wijzigen; b.v.b. een groen sein op rood zetten om de aankomende trein te doen stoppen.
- nadeel : gevaar tot ongepast ingrijpen; b.v.b. onachtzaam op groen zetten terwijl het voorliggend blok nog bezet is.

Daar waar bij volautomatisch bedrijf op het bedieningspaneel geen knoppen vereist waren dienen nu 2 impuls-schakelaars en 1 enkelpolige omschakelaar (2 standen) voorzien, als volgt geschakeld:



b) Enkel manueel ingrijpbaar na uitschakeling automatisme

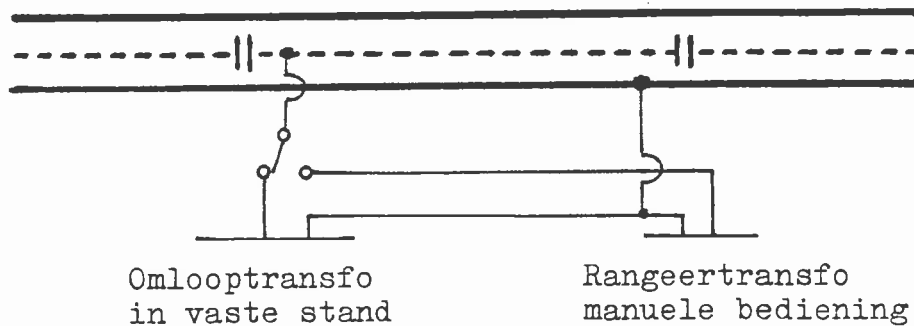
- voordeel: minder mogelijkheid tot foutief ingrijpen;
- nadeel : bij elke manuele ingreep tijdens het automatisch verloop dient telkens het automatisme eerst uitgeschakeld.



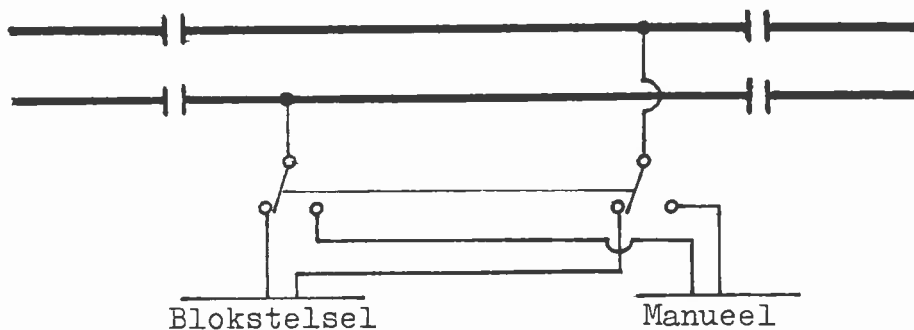
2. TREINBEINVLOEDING

Vooraf dient wel gesteld dat, indien men bepaalde stationssporen of secties van de omloop manueel wil kunnen berijden, terwijl het blokstelsel op de andere secties zijn gang gaat, voor deze secties elk de keuzemogelijkheid dient ingebouwd van voeding via de omlooptransfo (blokstelsel) of via een aparte rangeertransfo of rijregelaar:

Märklin: een enkelpolige omschakelaar bepaalt de keuze: omlooptransfo of rangeertransfo



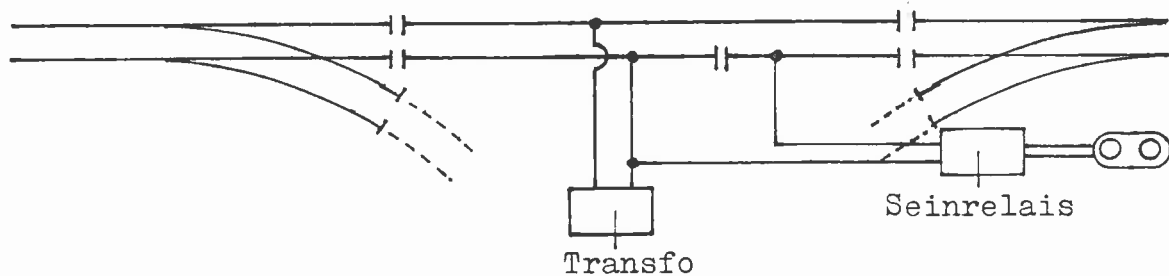
Tweerrail: hier is een dubbelpolige omschakelaar nodig



Toegeven dus: alweer vrij eenvoudige schakelingen die een spoorbaan heel wat interessanter kunnen maken.

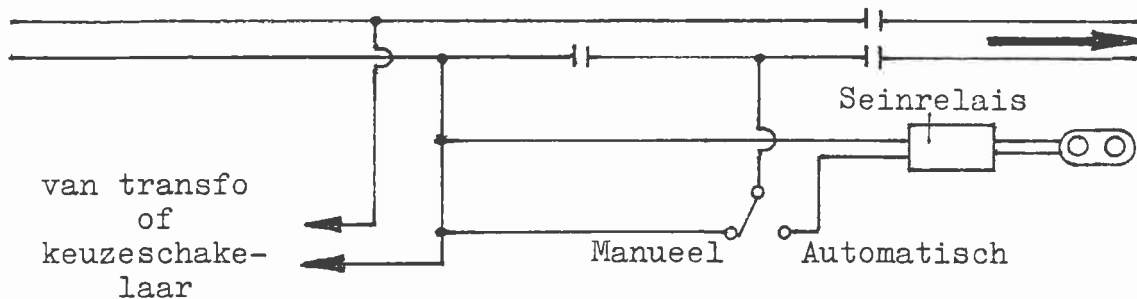
Dit simpele principe dient nu getransponeerd naar de praktijk, namelijk in volgend voorbeeld op één der stationssporen, ervan uitgaand dat dit stationsspoor als één blok in het blokstelsel wordt beschouwd.

De basissituatie van waaruit wordt vertrokken is dus:



- linkerrail: continuvoeding
- rechterrail: geïsoleerde automatische stopsectie geschakeld via het seinrelais

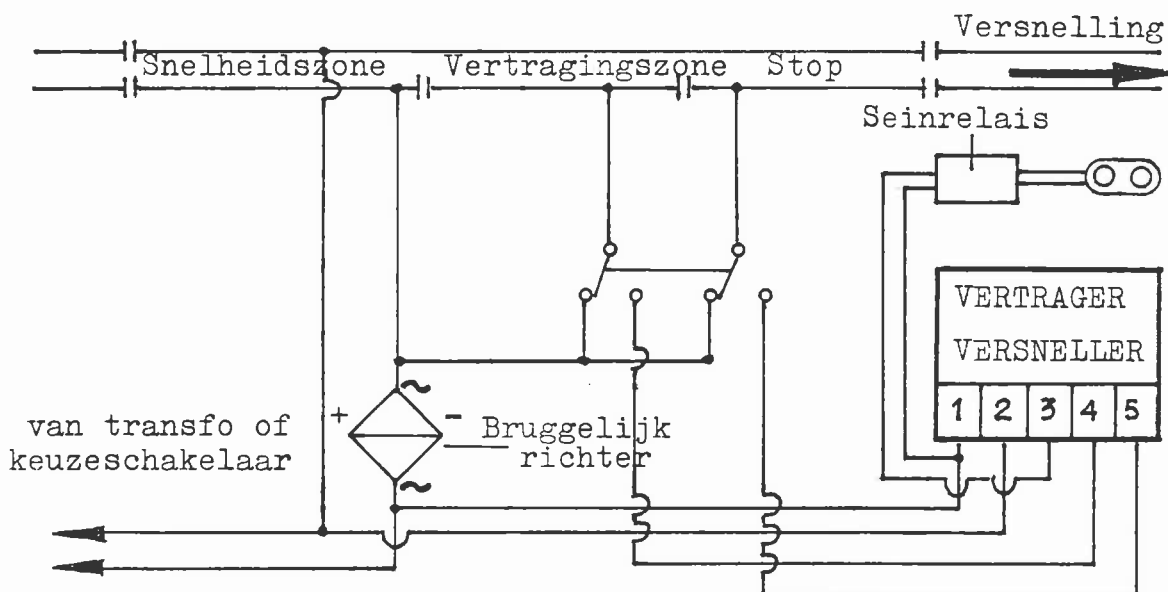
Om in deze context de mogelijkheid te creëren om volledig manueel tot stilstand te komen, ongeacht of het sein automatisch of manueel op rood werd gebracht (dit is immers een aparte aangelegenheid - zie 1), dient volgende wijziging ingelast - en let op! - alweer zeer simpel:



Dit komt dus enkel neer op het plaatsen van een enkelpolige omschakelaar tussen de stopsectie en het signaalrelais, gekoppeld aan de voeding van de rijtransfo, voeding welke naar keuze afkomstig is van een omlooptransfo of een aparte transfo voor manuele bediening (zie 2 beide eerste schakelingen). Vanzelfsprekend kunnen met gecombineerde of verscheidene schakelaars meerdere blokken tegelijkertijd worden omgeschakeld.

Stopsecties met enkelvoudige vertragers/versnellers worden op identieke wijze uitgewerkt.

Voor stopsecties met zowel een vertraging- als een versnellingsfunctie in gescheiden zones geldt uiteraard hetzelfde principe, doch de enkelpolige omschakelaar wordt hier een dubbele om de aparte zones afzonderlijk te kunnen bedienen, want bij het automatisch rijden moeten deze elektrisch gescheiden blijven. In dit geval wordt de schakeling:



De aansluitingen van de vertrager/versneller-unit zijn:

- 1 - volle rijstroom (rechtterail) + voeding rijstroom naar het seinrelais
- 2 - volle rijstroom (linkerrail)
- 3 - railvoeding via seinrelais
- 4 - voeding vertragingsectie
- 5 - voeding stop- en optreksectie

In deze schakelingen met vertraging/versnelling, die wat complexer zijn, doch in feite op steeds hetzelfde principe uit de basis-schakeling berusten, dient de speciale aandacht gevestigd op de tussengeschakelde bruggelijkrichter welke zich bevindt tussen de voeding van de rechterrail en die secties welke niet via de ver-trager/versneller worden geschakeld.

Immers, zowel de Fleischmann- als de Uhlenbrock-vertragers werken uitsluitend en rechtstreeks met de rijstroom, zodat, voor de werking van het inwendig circuit hiervoor ca. 1,5 V. spanning verloren gaat waardoor de stopsecties (vertraging + versnelling) zelfs bij groen sein, steeds 1,5 V. minder spanning ontvangen. Om dit op te vangen dienen alle niet via deze units gevoede secties gevoed met tussenschakeling van een bruggelijkrichter waarvan de + en - pool met elkaar verbonden zijn (zie schema). Op deze wijze krijgen dan alle secties een nagenoeg even grote spanning, zodat de snelheid constant blijft bij het doorrijden van groene seinen.

* * *

EEN LEUK ALTERNATIEF

KOPPELING VAN HET MANUELE EN HET AUTOMATISCHE VIA DE COMBINATIE RAILVOEDING / BOVENLEIDING

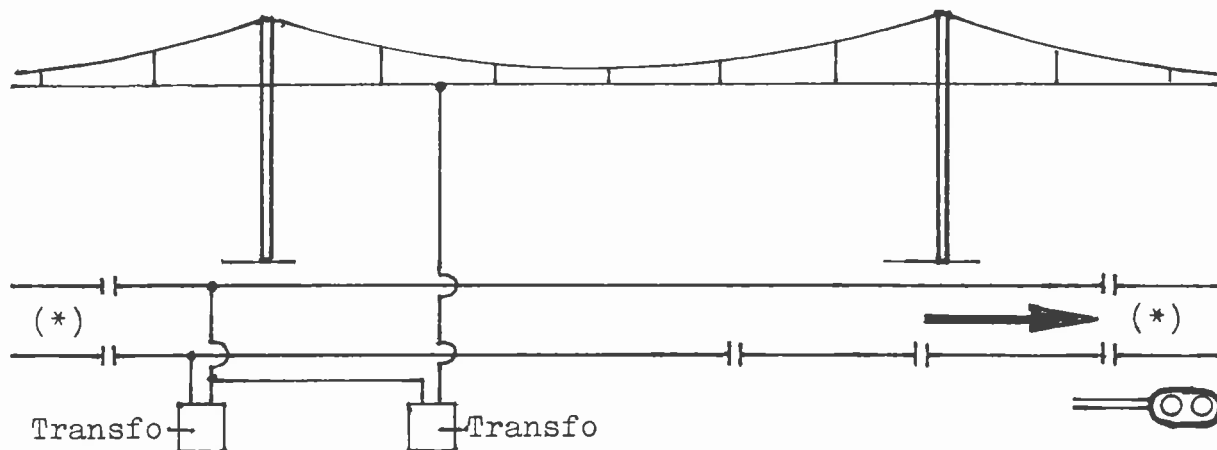
Een hoogst merkwaardig en zeer gemakkelijk te verwezenlijken alternatief bestaat erin een gesloten circuit, ten volle geautomatiseerd met een blokstelsel, gewoon zijn gang te laten gaan (gevoed via de rails) en terzelfdertijd - volledig manueel - er tussenin mee te rijden met een via de bovenleiding gestuurde loc of trein.

De bovenleiding is elektrisch volledig continu, zonder enige onderbreking; dus geen stopsecties, geen aparte stroomkringen voor zijsporen.

Dit is een zeer boeiende mogelijkheid. Je eigen lokomotief is wel uitgerust - zoals de overige - met contacten of magneten, waardoor de achterkomende trein automatisch volgt en stopt zolang je zijn voorliggend blok bezet.

De via de bovenleiding gevoede loc, die jij bestuurt met een aparte rijregelaar, transfo of walk-around control, dient, zoals in de werkelijkheid, ten volle manueel gecontroleerd, want hij zal naar geen enkele stopsectie noch vertragingsssectie luisteren. Aan jou dus om én de loc te besturen én zelf de seinen te eerbiedigen welke door het blokstelsel automatisch worden geschakeld.

Ook dit is alweer krak-eenvoudig. We verwijzen naar bijgaand schema waaruit blijkt dat één pool van elke transfo verbonden is met één pool van de andere en dat de tweede pool van de bovenleidingstransfo MOET verbonden zijn met de linkerrail (gezien in de vaste rijrichting). Deze linkerrail dient eveneens elektrisch continu te zijn, terwijl de stop- en vertragingsssecties enkel in de rechter rail worden voorzien.



(*) De overige blokken hetzij rechtstreeks, hetzij via schakelaars op identieke wijze te verbinden. Indien rechtstreeks kunnen de isolatiepunten in de linkerrail worden weggelaten.

Deze hoogst interessante rijmogelijkheid houdt wel enkele kleine beperkingen in ingevolge het koppelen van twee transfo's.

Aangezien het eigenlijke doel is om zelf manueel "mee" te rijden is dit echter geen bezwaar:

1. In het gehele blokstelsel mogen geen blokken tegengesteld worden gepoold, wat geen probleem kan zijn aangezien het toch de bedoeling is om het blokstelsel zijn gang te laten gaan;
2. De via de rijdraad gevoede loc dient "vooruit te rijden" aangezien de locs, indien geschakeld op de bovenleiding, hun stroom "terugzenden" via de linkerwielen, dus naar de linkerrail. Vandaar de noodzaak om elektrische continuïteit in de linkerrail.

De door jou bestuurde loc gedraagt zich totaal onafhankelijk van zowel de seinen als de voeding van het blokstelsel; ook van de stop- of vertragingsecties waar hij zonder meer kan doorrijden, zelfs als staat het sein op rood. Tevens kan je vrij ompolen en aldus zelfs in de andere richting gaan rijden (indien de verkeersomstandigheden het toelaten, welteverstaan).

Op deze manier kan bijvoorbeeld je partner het blokstelsel bedienen door via de seinen het treinverloop te regelen, de treinen op zijspoor brengen of deze terug invoegen in het blokstelsel, terwijl jij, 100% onafhankelijk daarvan er manueel tussen in kunt rijden mits eerbiediging van de seinen.

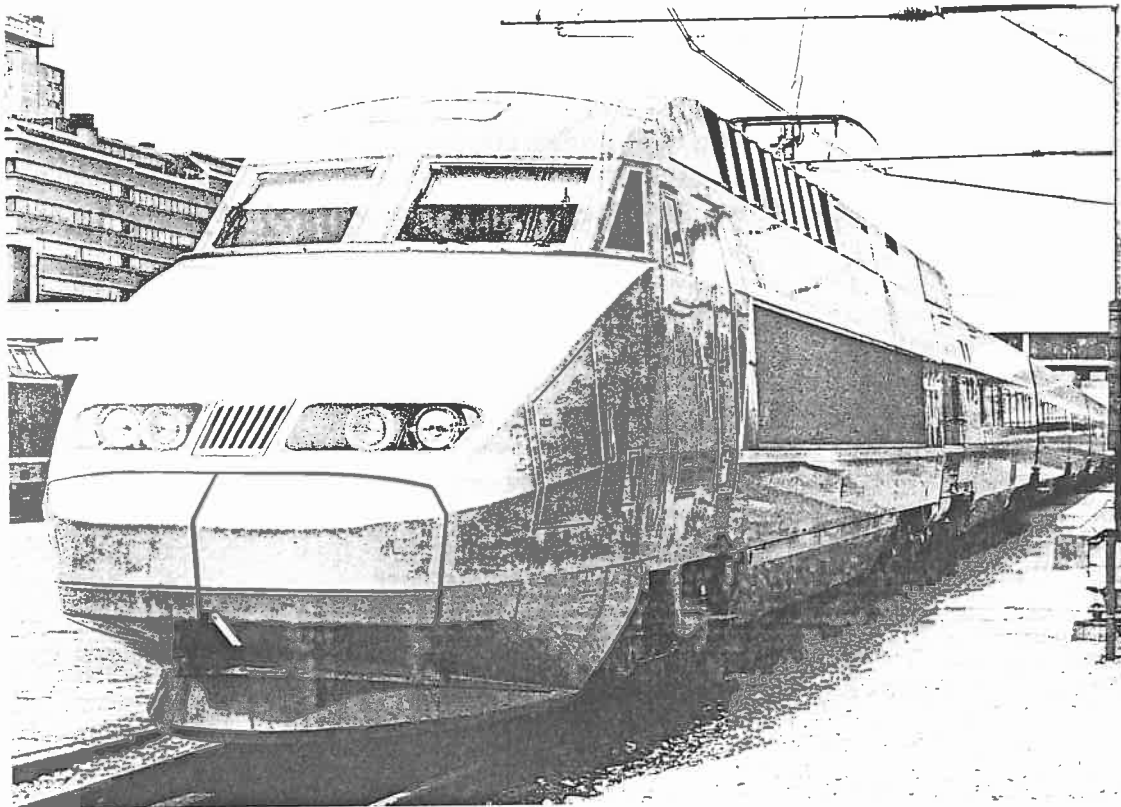
* * *

Terloops weze gezegd dat het tussenschakelen van vertragers/versnellers helaas maar al te zelden gebeurt. Het is ontzettend mooi, wanneer de seinen automatisch de rijstroom beïnvloeden, de treinen langzaam te zien afremmen en daarna gelijdelijk optrekken, in tegenstelling tot het speelgoedachtige bruusk stoppen en aanzetten, vooral in het geval van onrealistisch hoge snelheden.

Bij een recent bezoek aan Modellbau 92 in Dortmund was het een genoegen te merken dat de meeste tentoongestelde banen zowel een goede verhoudingsgewijze rijnsnelheid respecteerden als het gebruik van versnelling/vertraging hadden ingebouwd.

Aangezien de functies uit een blokstelsel (automatische seinen en automatische treinbeïnvloeding) zonder probleem hetzij samen, hetzij afzonderlijk uitschakelbaar zijn, en dit zowel per groep of per afzonderlijke sectie, blijft aldus een enorme keuze ter beschikking voor alle mogelijke tussenstappen tussen volledige automatisering en manueel rijden.

Dit kan zowel de eigen baan (zowel klein als groot) als de clubbaan heel wat interessanter en afwisselend maken door de collega's en bezoekers mee actief te betrekken in het operationele aspect van de hobby, waarbij tevens, zoals het trouwens hoort, de werking van het grootbedrijf beter wordt benaderd.

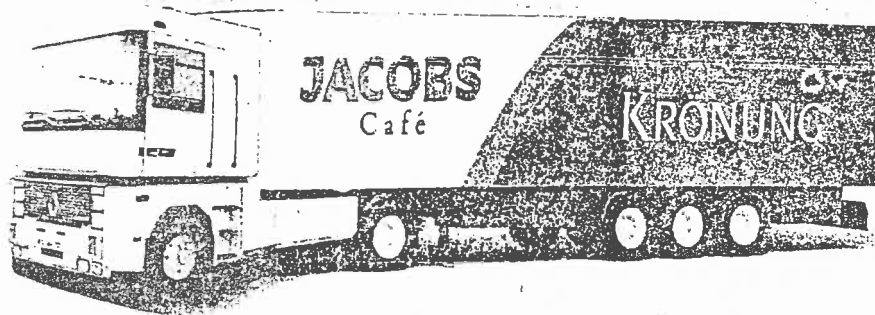
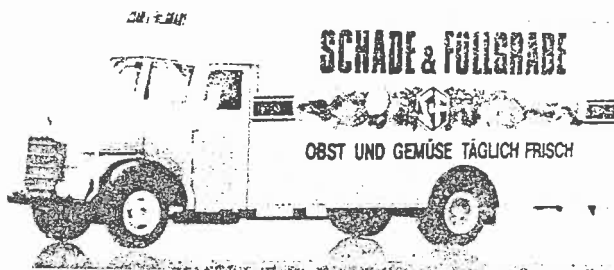


NÜRNBERG 92 -scenery

*****-----

Na het treinenieuws, een kort overzicht van de nieuwsjes inzake baan-aankleding.

Albedo: gekend voor zijn mooie vrachtwagens brengt voor 92 een 6-tal oldtimers op de markt welke goed passen bij het stoomloc tijdperk alsook enkele moderne vrachtwagens. Volledig nieuw is dat Albedo nu ook start met een gamma auto's, w.o. de VW kever 1302, de Renault 19 cabrio en de VW polo coupe.

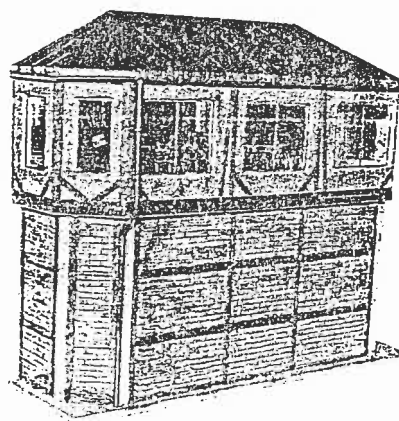


Enkele Albedo modellen

Auhagen: nieuw op de beurs, brengt bouwdozen, fijn gedetailleerd en voorzien van allerlei toebehoren in gegoten tin: herstelwerkplaats, bouwstoffenhandel, landelijk station, boerderij met stallingen.

Besig: kleinserie fabrikant in schaal 1, gekend voor zijn seinen, brengt in 92 een sortiment verlichtingspalen alsook een seinhuis met functionerende vergrendelbare hefbomen!!!!

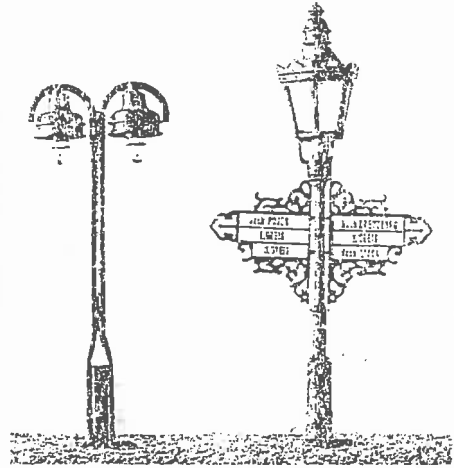
Brachert & Burger: vult verder zijn sortiment schaal machines aan met o.a. een stempelklok en een plaatbuig machine.



Besig seinhuis

Brawa: aanvulling van de straatlantarens met diverse sets, een lantaarn "oude markt" en een Pruisische wegwijzer met lantaarn.

Brekina: breidt zijn collectie oldtimer wagens uit met o.a. een oude Mercedes 180, een BMW 1500, een Mercedes 280se Cabrio, een vrachtwagen Opel Blitz en een set VW-minibusjes. Ook modernere vrachtwagens zijn van de partij, waaronder een Henschel tankwagen en een Mercedes container vrachtwagen.



Brawa palen

Britains: in schaal 1 komen 4 nieuwe landbouwtractoren op de markt: Renault, Ford, Deutz en Fendt telkens met een andere aanhanger en accessoires.

BS-design: brengt voornamelijk sportwagens in h0: Jaguar XJ-S, OPEL Manta GSi, FORD Sierra Cosworth 4x4, JEEP Cherokee enzomeer.

Busch: wordt meer en meer actief in de electronica sector met geluidsmodules: stationsgeluidsmodule en jaarmarkt module worden voor 92 aangekondigd, alook enkele landschapset zoals bouwstelling en steengroeve, 2 tunnelportalen en grasmatten. Voor de eigenaars van een PC brengt Busch 4 programma's op de markt om zelf uw baan te ontwerpen: nl. voor Marklin metaal en kunststof, Marklin 1 en Marklin Z-spoor.

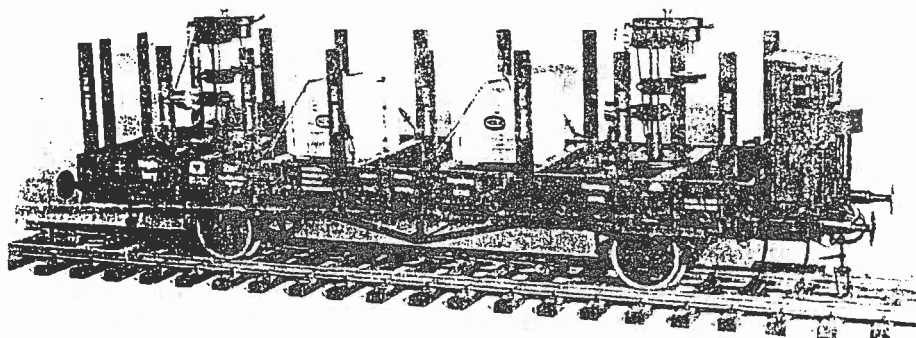
Faller: brengt terug een ruim gamma nieuwigheden. Vnl onthouden wij het mooie gerechtsgebouw, 2 nieuwe perrons, enkele villa's, en een prachtig stadhuis als exclusief-model. Kermis attracties worden evenmin vergeten: carrousel met draaiende gondels, een snack-bar, een haaienshow. Dit alles aangevuld met een foorreizigers vrachtwagen en diverse soorten aanhangwagens. 2 nieuwe achtergronden w.o een met sneeuwbergen welke links en rechts kan worden verlengd. Het bomensortiment wordt vergroot met een reeks dennen, zilverpopulieren, fruitboompjes, berken en een grote kastanjeboom.

Haberl en Partner: fijngedetailleerde modellen waaronder twee Zwitserse chalets en diverse super gedetailleerde vuilnisbakken....

Hega: nieuw op de beurs hoort thuis in de electronica sector. Brengt geluidsmodules voor stoomlocs die in alle h0 locs met tender kunnen ingebouwd worden. Er is ook een super mini-module voor stoomlocs in Z.....

Hegob: leverancier in spoor 1. Brengt zowel voertuigen als accessoires. Zo is er een zwaarlastwagon met 2 3-assige bogies. Een lang gekoesterde droom gaat eindelijk in vervulling: slanke wissels voor spoor 1 compatibel met de Marklin rails. Leverbaar zijn een links en rechts wissel van 10graden, een kruiswissel, meegebogen wissels en toebehoren zoals een stootblok. Voor geïnteresseerden, hier het adres: Hegob-Modellbahn, Erasmusstrasse, 1 te D-4000 DUSSELDORF 1.

Marklin
wagen met
Hegob
machines
beladen



Heki-Kittler: bij de bomen 6 nieuwe assortimenten, voor de wegen is er asfalt bedekking, beton bekleding, rode straatstenen en klinkers, dit alles in kleeffolie-uitvoering. In navolging van Faller nu ook kurkbeddingen voor h0, N, Z, h0m en h0e.

Helmo: brengt electronica bouwstenen. Levert een pendel bouwsteen combineerbaar met optrek en afrem modules. Adres: Helmo, Moorsumer strasse, 38 te D-2948 Grafschaft.

Herpa: terug enkele prachtige automodellen en modellen van Amerikaanse vrachtwagens. Onthouden we als voornaamste de BMW-Alpina en Z1.

Hubner: dat de liefhebbers van spoor 1 aan hun trekken kunnen komen wordt nogmaals bewezen. Deze nieuwe fabrikant brengt ook wissels in spoor 1 van het slanke type, met een hoek van 10 graden. Zoals de voorgaande zijn ze eveneens compatibel met de Marklin rails. Voor de aandrijving kan de Marklin wisselmotor gebruikt worden zonder dat er moet omgebouwd worden. De firma levert ook wisselhefbomen en lantaarns, ballast e.a. accessoires. Adres: HUBNER-Feinwerktechnik, Kaiserstrasse, 10 te D -7200 TUTTLINGEN.

I.M.U.: brengt enkele replica's, of beter heruitgaven van modellen welke reeds uitgebracht werden in de beginperiode van de firma. De nieuwe versies onderscheiden zich van de oudere exemplaren door betere nabootsing van o.a. de onderzijde. Van de partij o.a. een Porsche 356 cabrio en een BMW Isetta.

Jann-Modell: biedt enkele goederenwagens in z en 1, alsook

diverse cirkusattributen in dezelfde schalen. Vermelden we voor spoor 1 een diepladerwagon en een zwaarlastwagon, deze laatste als bouwpakket, een circustent met bijbehoren en verschillende circuswagens. In z dezelfde circus attributen en 4 goederenwagens: een ruwijzerwagen, twee gekoppelde wagens met grote buis, een zwaarlastwagen met een ketel en een met kist. Tenslotte nog de Rote Pfeil van de C.F.F. met en zonder motor. Adres: Jann-Modell, Mainzer strasse, 146, D-6600 SAARBRUCKEN 3.

Kibri: terug een grote gamma vrachtwagens op de werkplank. Te vermelden zijn een nieuwe versie van de telescoopkraan op reis, een keteltransport van 150 ton, een platte aanhanger voor vervoer van goederenwagens, een super-bulldozer, een kermis woonwagen, een houtransportwagen, en een landbouwtractor met aanhanger als voornaamste. Bij de scenery een gamma vakwerkhuisen uit het "Odenwald" ook als set van 4 stuks te krijgen en voor de bruggenbouwers onder ons een assortiment op- en afritten zowel recht als gebogen.

Laggies: brengt nieuwe pijlers in kunststof voor opbouw van opritten, en een geheel van steunen en bovenleiding voor ondergrondse stations of voor tunnels. Laggies waagt zich nu ook aan het landschap door een moderne beton-hangbrug uit te brengen.

Merkur: brengt enkel nieuwe bouwplaten uit en dan nog alleen voor spoor 1 liefhebbers. Er komen 5 soorten op de markt zodat in spoor 1 nu ook gemakkelijk een tunnelportaal of een steunmuur kan gebouwd worden.

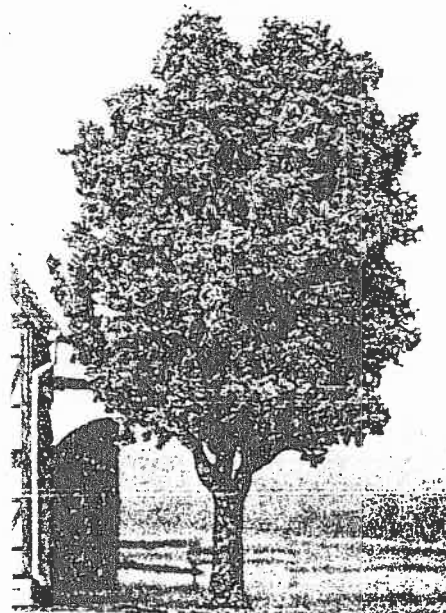
Merten: brengt enkel in h0 iets nieuws en dan nog slechts 3 sets figuurtjes: bedieningspersoneel voor restaurant of snackbar, zittende en staande reizigers.

MO-Miniatur: gekend voor zijn speciale en rijk gedetailleerde modellen in metaal, brengt varianten op het Caterpillar-thema, een begeleidingswagen voor de stoom baggerwagen, een met stoom aangedreven windaswagen en een Krauss-Maffei tractor met 2 aanhangwagens van B.V. ARAL.

MZZ: deze Zwitserse firma brengt in h0 een houten bokkraan welke vroeger gebruikt werd om boomstammen op vrachtwagens te laden, samen met een bijpassende BUSSING langhout vrachtwagen. In z een OPEL Olympia, een FORD Eifel en een aanhangwagen met kolenlading.

Noch: brengt opnieuw enkele mooie, fijn afgewerkte bomen, de naam 'boom' waardig: een beuk, een kastanjelaar, een eik, een populier, een linde en een olm.

Noch boom



Ook nog vermeldenswaard is de tunnel voor TGV en andere ICE-treinen en diverse kleine "ausschmuckungs"stukken. Voor de z-amateurs een koffertje met besneeuwd z-landschap. Noch brengt eveneens een set gepantserd karton op de markt voor de bouw van modellen, landschappen enzomeer.

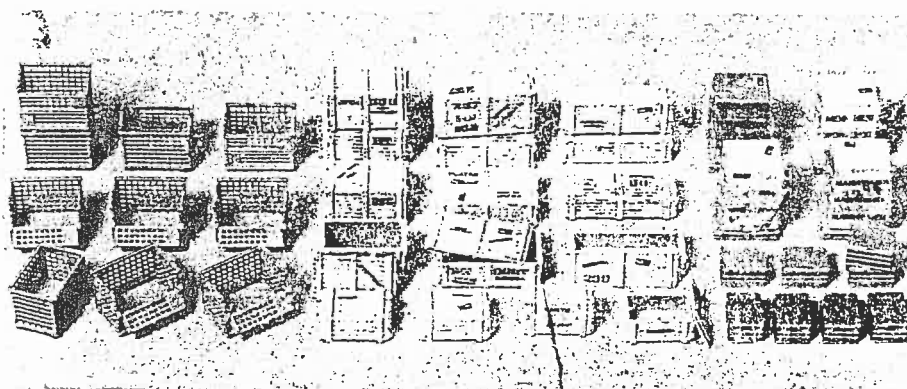
NZG: bij ons vermoedelijk onbekend, brengt wegebouw toestellen in h0 en 1: 3 verschillende modellen van Caterpillar in h0 en een mini graafmachine in 1 (machine welke gebruikt wordt om bvb kabelsleuven in het voetpad te graven).

Otto's: brengt metalen daksteunen voor perron-overkappingen naar Berlijns model van de S-bahn.

Pola: een mooi lokdepot voor 5 sporen, een tramdepot voor 4 sporen, een ophaalbruggetje naar Nederlands model, een gasketel, een onderhoudswerkplaats voor landbouwtractoren, een prachtig hotel als exclusief model, een computer-shop, een juwelierszaak en nog veel meer staan op het programma van deze gekende fabrikant. Ook nog te vermelden diverse huizen en een grote opslagplaats.

Praline: brengt enkele mooie oldtimers en modernere voertuigen met speciale opdrukken, zoals een Cadillac station wagon uit 54 en een MG Midget TC.

Preiser: een gamma wielrenners van verschillende merkenploegen wordt op de markt gebracht alsook toeschouwers met dranghekken en een set ongeschilderde renners. Diverse sets figuurtjes zoals veehandelaars, padvinders, ballonvaarders, bergwandelaars, Belgische rijkswachters en dito politieagenten. Ook bij de accessoires is er nieuws: allerlei soorten kisten en een assortiment laadtrucks voor perrons en bedrijven. Er komen 4 nieuwe standjes voor de Vlaamse kermis liefhebbers, een set met een ijsventer en Amerikaanse cavalerie. Voor de spoor 1-fans een set toeristen met rugzak en een een set trekkers.



allerlei kisten van Preiser

Railex: brengt voor de bezitters van z een Adler set met 4 rijtuigen voorzien van motorisatie. Gezien de kleinte van de lok diende men de motor in een rijtuigje onder te brengen.

Rietze: een Kassbohrer-Setra bus, een Mercedes en een Neoplan Metroliner bus in moderne uitvoering en een uitbreiding van het aanbod auto's zijn op komst.

Rostocker Schiffsminiaturen: bekend voor zijn scheepsmodellen in spoor h0 en z breidt verder uit naar andere toebehoren en ook naar spoor 1: voor deze laatste een stopplaats en 2 verschillende loklootsen in bouwdoos.

S.E.S.: met een infrarood lezer is het nu mogelijk dankzij een streepjescode inderaan de lok tot maximaal 99 verschillende loks te laten herkennen. In de verborgen stations weet u dan niet alleen op welk spoor een trein staat maar ook welke lok er staat. Het systeem is ook bruikbaar bij het Marklin middenleider systeem. Ik vermoed dat het mogelijk moet zijn dit systeem te gebruiken in combinatie met het Marklin-digital systeem in samenhang met een computerbesturing.

O. Sickert: brengt in zijn programma een 8-tal diverse binnenvaartuigen in schaal h0 samen met een model van een vuurtoren. Er zijn ook toebehoren voorzien voor de bouw van een haven, zoals kaaimuren in hout en staal en een lichtboei. Ook spoor N en Z komen aan bod met enkele vaartuigmodellen.

Silhouette: voor de spoor 1 fans zijn diverse bomen nu ook in deze schaal leverbaar: den, lariks enz.

Schabak: brengt in schaal 1 een prachtig model van de laatste Ford Transit versie in de kleuren van de Deutsche Bundespost.

Schneider: alle nieuwigheden zijn in h0: 3 modellen van parklantaarns, 2 soorten straatlantaarns en 2 modellen voor de verlichting van een rangeerstation.

Viessmann: brengt nu ook prachtig gedetailleerde lantaarns naar ouder voorbeeld in messing. De lantaarns zijn voorzien van een stekkervoet en kunnen dus gemakkelijk verwijderd worden om bvb een lampje te vervangen. Deze firma levert eveneens blauwe zwaailichten voor de brandweer- en politiewagens alsook koplampen en achterlichten.

Vollmer: brengt in h0 een mooi model van een windmolen, perrons voor de moderne ICE-treinstellen, een Ferrari garage, een baanwachtershuisje, een nieuwe kerk alsook enkele nieuwe woningen en een supermarkt.

Weinert: levert super-toebehoren. Anno 92 een overweg slagboom met en zonder hekwerk, perronwagentjes, een kleine zandtoren en voor de tramliedhebbers een prachtige stoomtram in h0m.

Westmodel: bekend bij de z-amateurs levert voor 92 een model van een Amerikaanse stoomloc op Marklin chassis: een Class F6 van de Milwaukee Hudson. Leverbaar als rijklaar model of als bouwdoos.

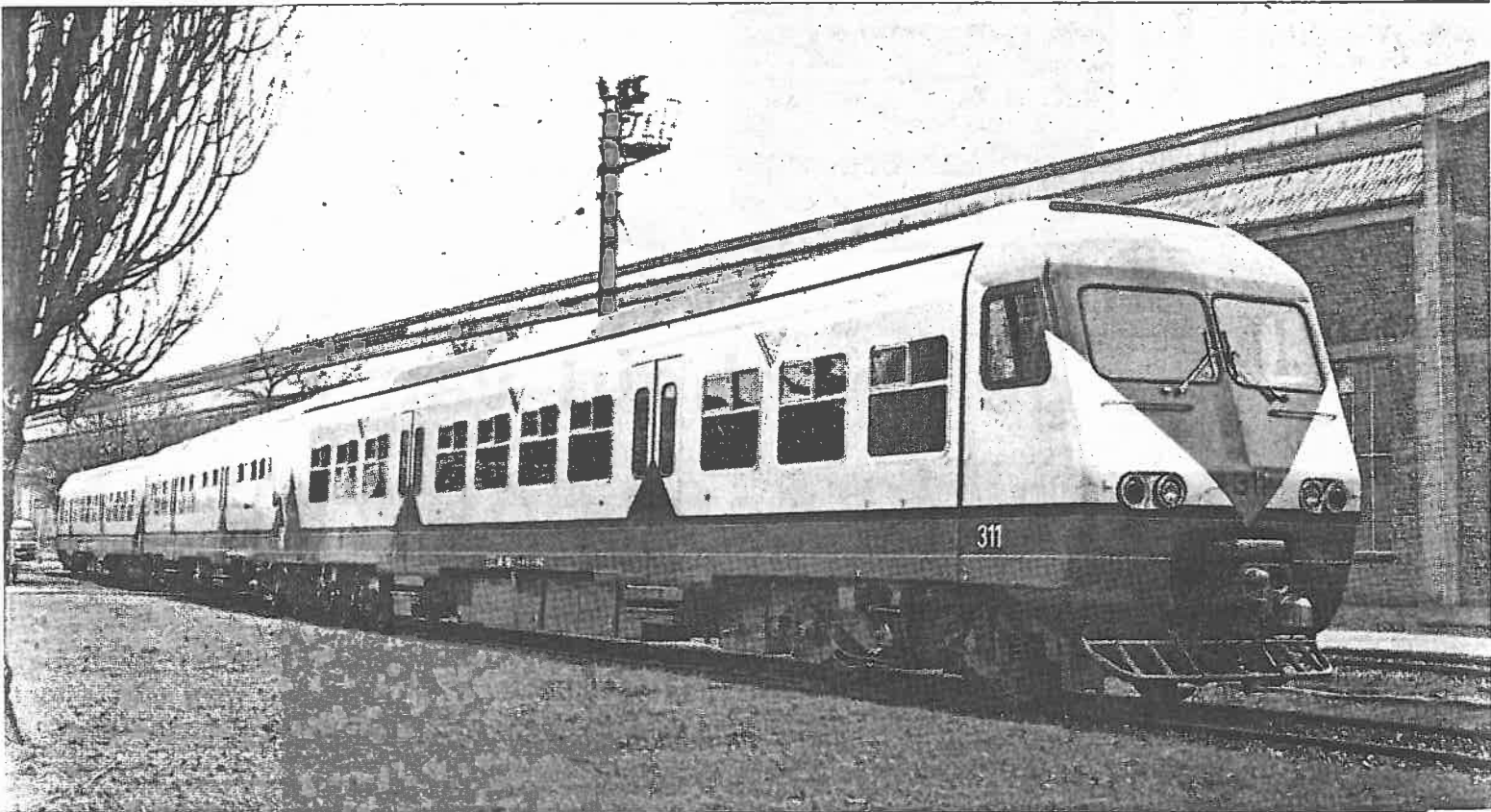
Wiking: alle nieuwigheden zijn moderne voertuigen uit de 90'er jaren. Te vermelden een Mercedes reisbus, een wedstrijdtraktor en diverse Volkswagen modellen.

Dit was het dan voor wat Nurenberg 92 ons te bieden had. Zoals U zal opgemerkt hebben worden dit jaar de spoor 1 fans in de watten gelegd met de slanke wissels. Ook liefhebbers van electronica komen aan hun trekken. Sommige merken zijn niet in België te verkrijgen. Informeer bij onze redactie naar hun adres.

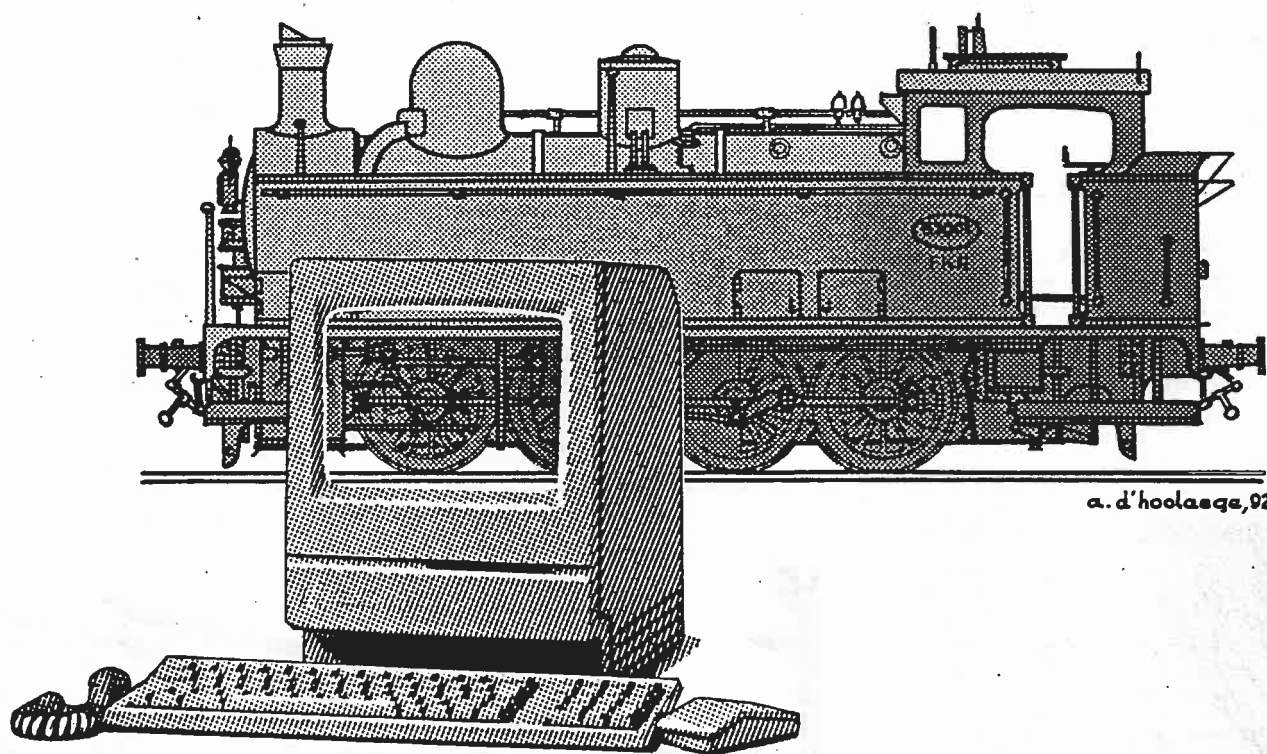
text: G. Claeys
foto's: diverse catalogi

N. M. B. S. -nieuws.

Zoals de meeste leden wellicht reeds weten worden de 2-ledige breaks van het type AM 80 verbouwd naar 3-ledige stellen. Hierbij een foto van dergelijk nieuw stel. Van de ombouw werd tevens gebruik gemaakt om de stellen in een nieuw kleurtje te steken (Memling-type). Alle 140 stuks worden omgebouwd.



**Tentoonstelling
van miniatuurtreinen (a.m.s.a.c.)
in het A.C.V. Lokaal
DRONGENSTATIONSTRAAT 1 DRONGEN
ZATERDAG 13 JUNI 1992 VAN 16u. TOT 19u.
ZONDAG 14 JUNI 1992 VAN 10u. TOT 19u.**



**Ter gelegenheid van de
Kunst - , Folklore - en Antiekmarkt
te Drongen**

**Een initiatief van de christelijke vakbond van communicatie-
middelen en cultuur (c.v.c.c.) in samenwerking met A.C.V.**

AGENDA

De vergaderingen van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club - Gent (A.M.S.A.C.) hebben plaats in het lokaal gelegen in het Sint-Pietersstation te Gent, spoor 1, iedere maandagavond om 20u..

Op de wettelijke feestdagen, zoals tweede Paasdag e.a., en tijdens de duur van de Gentse Feesten zijn de vergaderingen afgelast.

De werkavonden gaan voorlopig door de vrijdagavond. (om 20u.)

Leden die wensen deel te nemen aan de verdere opbouw van de clubbaan, in het clublokaal, dienen zich vooraf in verbinding te stellen, hetzij tijdens de gewone vergaderingen hetzij telefonisch, met de heren CLAEYS Guy - tel: 27.68.41 of COCQUYT Hans tel: 26.31.10 die de leiding op zich nemen voor de verdere opmaak van de baan wanneer zij eveneens die avonden vrij zijn.

Op onvoorziene data kunnen de maandagavond video- of diaprojekties plaats hebben, dit naar gelang de inbreng van de leden die voor de projektie instaan. De video- of diaprojekties waarvan sprake slaan enkel en alleen op miniatuur- of reële spoorwegen.

Dit voorwat de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club (A.M.S.A.C.) betreft.

TENTOONSTELLINGEN en RUILBEURZEN

- | | |
|-------------------|---|
| 07.06.1992 | Internationale ruilbeurs in de zaal Sint-Jozef Dahliastraat 23 te Wommelgem 2160 - openingsuren van 9u. tot 14u. |
| 08.06.1992 | Groot Verjaardagsfeest bij de MSVB te Woluwe. Tram- en busritten, en een grote animatie in het museum. |
| 13.06.1992
en | Tentoonstelling van miniatuurtreinen in het lokaal van het ACV te Drongen 9031, Drongenstationstraat 1. |
| 14.06.1992 | Openingsuren: op zaterdag 13/6 van 16u. tot 19u.
op zondag 14/6 van 10u. tot 19u. |
| 20.06.1992
en | 3de Tentoonstelling van de AMFSL te Aarlen 6700 in de Polyvalente Zaal. |
| 21.06.1992 | (Zeer aanbevolen) |
| 05.07.1992 | Tentoonstelling ingericht de miniatuurtreinclub CFC te Haine Saint-Pierre in het Stations Museum "Le cirque et le train". |
| 06.07.1992
tot | Stoomdag te Turnhout 2300 ingericht door de groepering SGT in het Stadspark te Turnhout |
| 08.07.1992 | Openingsuren: van 10u. tot 17u. |

De Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club uit Gent wenst u verder nog een prettige vakantie tijdens de komende zomermaanden en veel treingenot !

**Goed treinmateriaal kiezen bij de
HOBBY- EN TREINSPECIALIST**

BAZAR STEEENDAM

Steendam 73 - 75 Gent 9000 - Tel. 091 / 23 33 69

märklin * fleischmann

de speelgoedzaak met duizend en 1 artikelen * menige bouwdozen