

Golven Riv

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

Postkantoor: Ledeberg 1

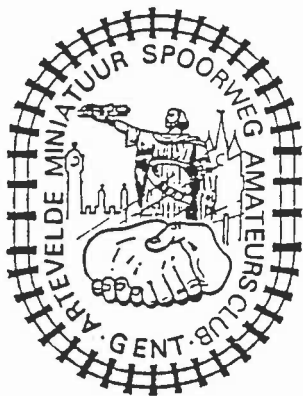


Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

AMSAC nr.29

7 juni 1993

Verantwoordelijke uitgever: A. D'hoolaeye, Peter Benoitlaan 253, 9050 Gent.



ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG
AMATEURS CLUB GENT

Feitelijke Vereniging sedert 1956

HET BESTUUR:

- Ere Voorzitter: - VIERSTRAETE Frans
Eerste Stationschef te Gent Sint-Pietersstation
- Voorzitter: - D'hoolaeghe André
Peter Benoitlaan 253 Gentbrugge 9050 (231.93.72)
- Ondervoorzitter: - CLAEYS Guy
Henri de Sagherstraat 16 Drongen 9031 (227.68.41)
- Sekretaris: - COCQUYT Hans
Deinsesteenweg 11 Drongen 9031 (227.05.74 - 236.24.33)
- Penningmeester: - VANDERSTUYF Laurent
Kraaistraat 35 Gent 9000 (222.75.66)
- Commissaris: - DENEFF Robert
Latemstraat 20 De Pinte 9840 (282.64.43)
- Commissaris: - BONTINCK Patrick
Destelbergenstraat 40 St.-Amandsberg 9040 (228.60.27)
- Techn. Raadgever:- MANNAERT Luc
Tuinwijk 24 Dendermonde 9200

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

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

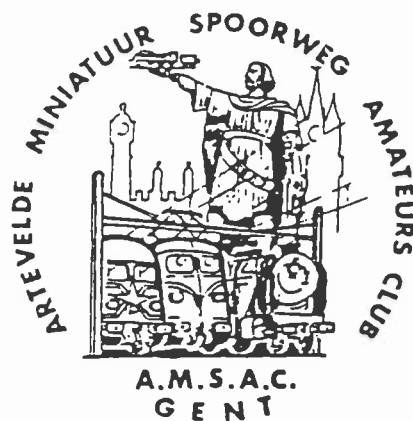
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkvondten gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding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

De leden die wensen teksten te publiceren in het clubblad, doen dit onder eigen verantwoordelijkheid !!!

Alle betalingen aan AMSAC dienen te gebeuren via onze Bankrekeningnummer van de ASLK: 001 - 0899284 - 73 t.n.v. de F.V. AMSAC, Kraaistraat 35 Gent 9000.

Niets uit dit clubblad mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. 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 Benoitlaan 253
9050 Gentbrugge



Inhoudstafel

| | Blz. |
|---|------|
| Het heengaan van een goede vriend | 1 |
| Nürnberg nieuwigheden 1993 | 2 |
| Op het goede spoor...Het Spoor te St.-Niklaas | 6 |
| Modelspoorbouw...een zaak van jezelf | 7 |
| Treinbeveiliging met blokdetectie | 10 |
| Voor u bezocht ! | 20 |
| Spoorlijn Gent-Eeklo krijgt een nieuw kleedje | 22 |
| Straks koopt iedereen zijn kaartjes bij SABIN | 23 |
| Draagbare computers voor treinwachters | 25 |
| Ja, wij bouwen zelf onze bovenleiding | 26 |
| Agenda | 31 |
| Historische Eisenbahnen in Deutschland | 32 |



Geachte bestuursleden en leden,
Mag ik U eraan herinneren dat het ongeveer een jaar geleden is dat een goede vriend en bestuurslid van onze vereniging is heengegaan.

Na een pijnlijke ziekte is onze goede vriend en technisch raadgever MANNAERT Raoul, bij de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club, op vrijdag 21 oogst 1992 overleden. Hij was 63 jaar oud.

Raoul maakte zich zeer verdienstelijk in onze vereniging, iedereen kon op hem rekenen. Zijn heengaan liet voor velen een zeer grote leemte na.

Diepbetreurde vriend Raoul, ik

dank u nogmaals voor uw toewijding tegenover de AMSAC-club. Uw gedachtenis zal steeds in ere worden gehouden.

De voorzitter.

A.M.S.A.C. KREEG OP HET ONVERWACHTS EEN BEZOEK.

De 'Ouderraad' van de Rijksbasisschool 'De Vogelzang', uit de Goedlevenstraat 78 te Oostakker 9041, had het initiatief genomen om op 27 maart l.l. een bezoek te brengen aan het Sint-Pietersstation.

Onder de vakkundige leiding van de heer BAERT Jozef, stationschef te Landegem, werd de rondleiding uitgevoerd.

Een groep van 75 personen, waaronder 38 volwassenen en 37 kinderen, brachten vooreerst een bezoek aan 'Blok 6', vervolgens werden de aanpassingswerken van de nieuwe tramtunnel in ogen-schouw genomen om nadien een bezoek te brengen aan de lokalen van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club.

In de lokalen werd de groep opgewacht door de secretaris van AMSAC, de heer COCQUYT Hans, de heer DE MEESTER Gustaaf die fungeerde als grondlegger van deze rondgang in de schoot van de 'Ouderraad', de heer Van den Berghe Marc die de taak op zich had genomen een oogje in 't zeil te houden in de réseaukamer en tenslotte ik zelf om de bezoekers te verwelkomen en hen in kennis te brengen met het doel van onze vereniging en de miniatuurspoorwegen.

Groot en klein waren tevreden met dit bezoek spijs hun kortstondige aanwezigheid, want de reis diende verder gezet te worden naar het station te Kortrijk.

Langs deze weg dank ik het personeel, zoals hierboven vernoemd, die instonden voor het goede verloop van deze rondgang.

De voorzitter.

NUREMBERG '93 (deel 2)

Marks: brengt modellen van oldtimers in metaal-uitvoering. Voor 1993 worden een Mercedes Simplex uit 1904, een Opel Landulet coupe uit 1910 en een Hanomag R-45 traktor uit 1956 aangekondigd.

Merkur: brengt muurplaten op de markt voor de spoor 1 liefhebber.

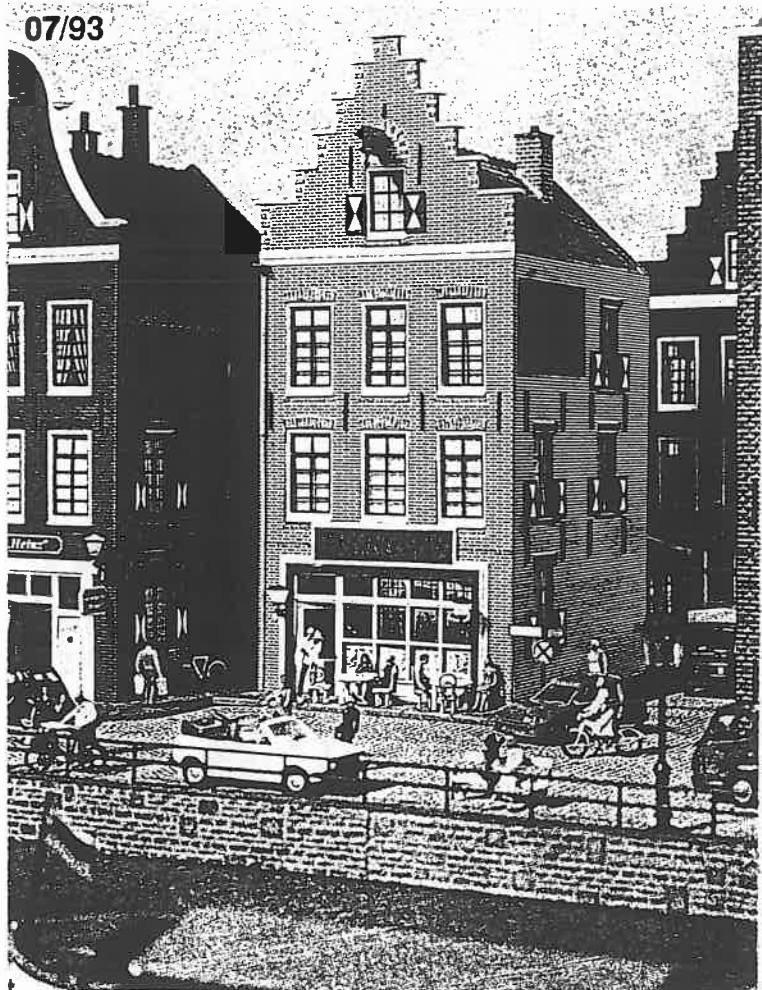
Merten: brengt drie nieuwigheden, t.w. een set containers voor het afvalpark, een set bijpassende figuurtjes (afval wegwerpde personen) en een set zittende reizigers.

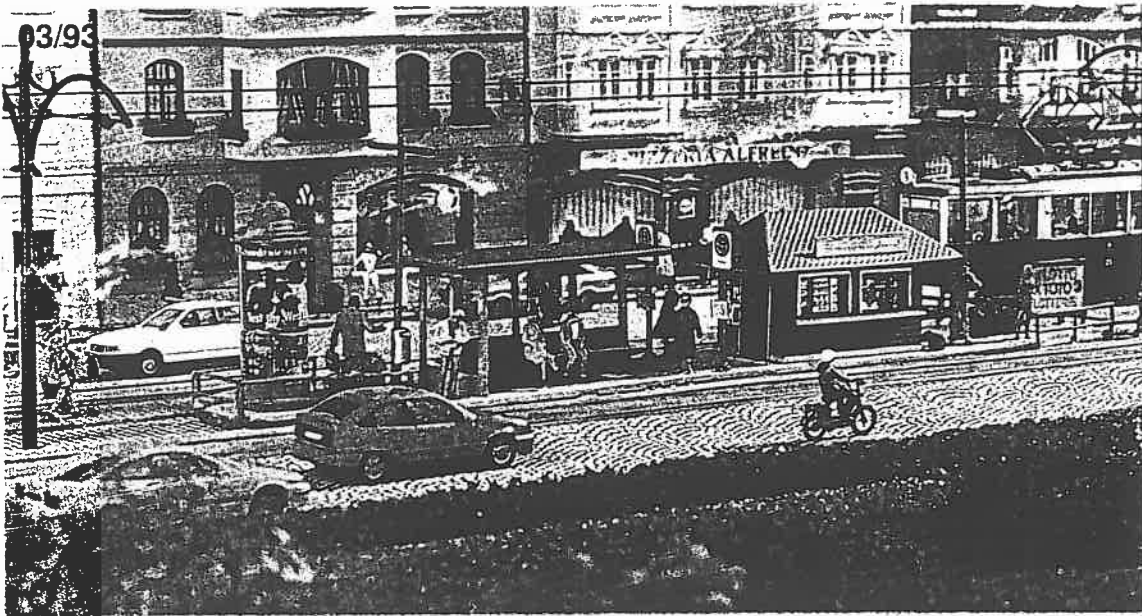
Mo-Miniatuur: gekend voor zijn supergedetailleerde modellen levert een 4-assige platte wagen met stoomketel en een set van 3 oldtimer landbouwtractoren.

MZZ: gekend voor zijn mooie achtergronden brengt een oldtimer benzinepomp uit de 20er jaren en diverse voertuigen voor de z-fanaat.

Noch: muurplaten met rotsstructuur, vangrails, verkeersborden, uitbreiding van het bomensortiment en van het assortiment strooimateriaal met diverse kleine aankledingselementen zoals kleine bruggetjes.

Pola: voor '93 komt er eindelijk een mooie tramhalte op de markt en nu de grenzen afgeschaft zijn komt er een grenspost. Verder nog een Bay-Wa kolenopslagplaats, een woning met kindertuin en een mini-busje en een bekolingsstortplaats, een chinees restaurant "Peking" en een woonhuis, beide laatste in vlaamse stijl.





Praline: breidt verder uit met een spaarbank bureelwagen, een Dodge Monaco, een VW kever, een Mercedes Benz 300 type Adenauer enz.

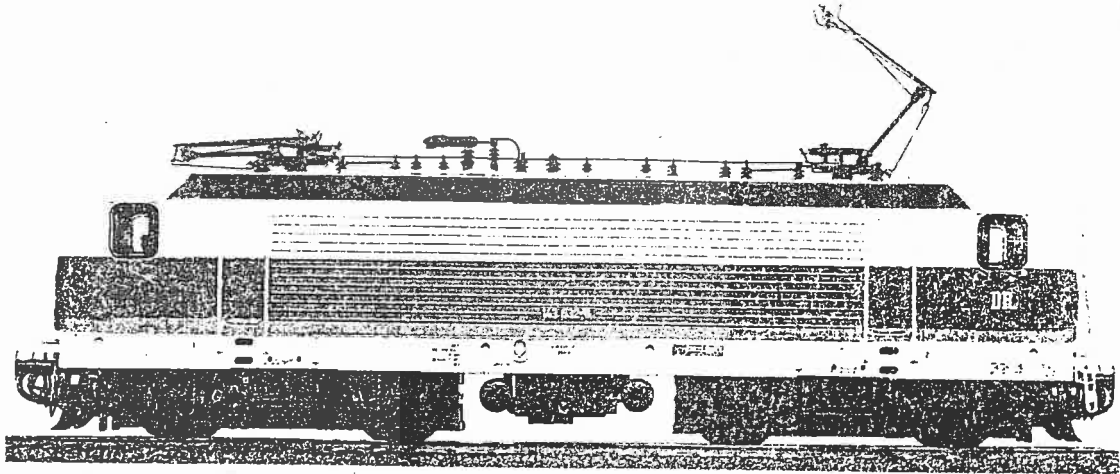
Preiser: de marktkraampjes worden verder uitgebreid en ook het afval probleem krijgt aandacht met een set containers in 3 verschillende modellen. Ook de reeks figurtjes is aan uitbreiding toe: zittende jongeren, zittende reizigers, jockeys te paard, veemarkt personages en een set zittende passagiers voor de rijtuigen. Ook het cirkus werd bedacht met o.a. gewichtheffers en steltlopers, een reclamevoertuig CIRKUS KRONE, toiletwagen en pakwagen. Voor de rijwielkoers diverse begeledingsvoertuigen: Opel Astra, Audi 100 en 200.

In spoor 1: spoorbaan arbeiders, reizende figuren, voorbijgangers, zittende personages en een set Pruisische soldaten uit 1756.



Rietze: mooie voertuigen, w.o. de Audi Avus quattro, de FORD Cargo takelwagen, een IVECO oplegger, een NEOPLAN bus alsook een KASSBOHRER-Setra bus en een IVECO.

Roco: zoals reeds gemeld bij Fleischmann en Marklin, ook hier voornamelijk nieuws uit de ex-DDR: treinstel elT1130 met tussenrijtuig, stomlok Mallet 98.715, lokaallijn rijtuig 2./3. klas, en een goederenwagen Bromberg. Verder een E 41 met bijpassend 4 rijtuigen, loks 143 en 112 in nieuwe kleuren. Voor de DB o.a. een set van 3 kipwagens en een set met 3 ketelwagens. Ook nog een rongenwagen type R10, een e-lok 140 en 181. Bij de dieselloks begroeten we een 333 rangeerloek en een 211 in oceaanblauw/beige. Verder nog een set met 4 Umbau-rijtuigen, en een set met 4 sneltreinrijtuigen. Het Cirkus Krone van Preiser is hier ook terug te vinden met een set van 4 goederenwagens beladen met diverse voertuigen. Nieuw is een tweedelige wageneenheid met bolcontainers. Voor Zwitserland komen o.a. een set ketelwagens uit alsook een set "Rollende Landstrasse", een schuifwandwagen, een Shimms en een Eanos. Als rijtuig wordt het panorama rijtuig aangekondigd. Onze franse zuiderburen worden bedacht met de CAPITOLE-set alsook enkele rijtuigen. Nederland krijgt er een type 612 en een type 232 diesel rangeerloek bij alsook een plan D restauratierijtuig. En België? Blijkbaar vergeten, ware het niet dat de Belgische importeur zelf enkele modellen aankondigt: type 62 in 3 nummers en vervuild, idem type 20 met 2 nummers, goederenwagen Gbs in 2 nieuwe nummeringen en rangeerloek type 80 met nr 8062 en 8001. Onder het nr 44646 komt een slaapwagen. Eveneens leverbaar voor België zijn diverse reeksen decals met typisch belgische opschriften.



Silhouette: geen nieuwe bomen voor '93, wel diverse soorten bestrooiingsmateriaal.

Spieth: brengt voor de liefhebbers van DDR materiaal een sneeuwplough voor opbouw op een tender.

Schneider: vult zijn mooi sortiment lantaarns verder aan met een gamma van 7 lantaarns op houten masten.

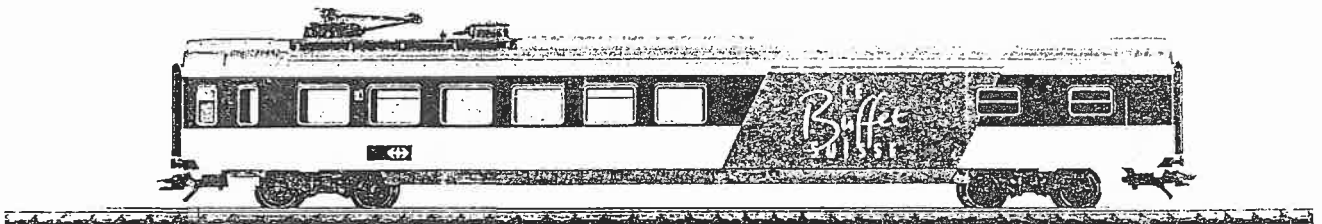
Vollmer: naar jaarlijkse gewoonte ook hier een mooie uitbreiding van het gamma met o.a. een brandweermagazijn, een restaurant "Burger King", een kindertuin met toebehoren en een coiffeurssalon.



Weinert: diverse nieuwigheden, gewoontegetrouw in fijn witmetaal en supergedetailleerd: kolenlaadkraan op wagon, sneeuwploug DB-uitvoering, diverse oldtimer vrachtwagens en aanhangwagens.

Wiking: zowel oldtimer als moderne vrachtwagens, een dubbeldeksbus een vrachtwagen met dieplader en een Mercedes traktor.

G. Claeys



Op het goede spoor met ...

H E T S P O O R te St.-Niklaas

Merkwaardig toch: hoe dichterbij huis, hoe minder gekend.

Wij vliegen, zonder erbij stil te staan, naar Den Bosch, Utrecht, Breda, Dortmund, Keulen, Duinkerke, Hoeselt, Hasselt, Mechelen, Antwerpen en noem maar op.

Maar Sint-Niklaas ...

Jàààren geleden zijn wij daar eens binnengestapt en hebben toen de bergbaan (nog slechts gedeeltelijk) in opbouw gezien.

Wat minder jaren geleden vingen wij vanuit de trein, die in Sint-Niklaas stopte, een glimp op van de clubruimte en de baan, waarbij wij onszelf plechtig beloofden bij de eerstvolgende gelegenheid deze ruimtes met een bezoek te vereren.

Ondertussen nooit meer aan gedacht natuurlijk, tot eindelijk in 1993...

Helaas was nu de tijd ontbrekend voor een "rustig genieten".

De té korte tijd daar doorgebracht stelde ons niettemin in staat ten volle te appreciëren wat deze club heeft opgebouwd en wat men nog aan het opbouwen is.

Blikvanger en pronkstuk was terecht de vrij grote bergbaan met een voor HO uitzonderlijk realistische verhouding scenery/spoorweg. Prachtige omlopen met grote rijlengtes en twee behoorlijk grote stations. De opbouw en opvatting van de baan deed ons denken aan de modelspoorbaan in het "Verkehrshaus der Schweiz" te Luzern (als die er nog staat tenminste, want ook dit is jaren geleden). Daarenboven was de Märklinbaan bijzonder goed verweven in de rest van de baan.

In een hoekje van de zaal, aan de voet van een berg, in een diepe vallei was een fijn stukje industrie en overslagbedrijf uitgebeeld: ertsen werden uit de grond gehaald, in treinwagonnetjes geladen en met kleine rangeerloos over en weer gerangeerd, waarna de lading automatisch in een schip werd gedumpt. Dit hoekje was bijzonder boeiend uitgebeeld met een verantwoorde opbouw en een mogelijkheid tot zinvolle operatie. Dit realisme werd spijtig genoeg teniet gedaan door de toegepaste rijtechniek waarbij de locomotieven zich met té bizarre bokkesprongen verplaatsten.

In elk geval ontbloten wij eerbiedig het hoofd voor deze baan.

De tweede kleinere baan, waarvan de scenery nog in opbouw is, was, alhoewel toch ruim en groot, bescheidener van opbouw dan de zwitserse bergbaan. Toch gaat onze voorkeur uit naar deze baan. Bij dit nieuw product werd gelukkig gebruik gemaakt van de huidige normen en opvattingen : grote bogen met verkanting, grote rijlengte met prachtig paradestuk, stations met bijzonder goed uitgekiende spooremlacements, inclusief draaischijf, locloods en stoomlocverzorging, die aldus bijdroegen tot de operationele mogelijkheden. Gelukkig werd hier een goede rijstijl aangehouden, wat immers ontzettend veel bijdraagt tot het realisme. De toekomstige scenery is hoogstens heuvelachtig te noemen zodat deze baan uiteraard niet het dramatische of het spectaculaire te bieden heeft van de grote bergbaan. Doch nogmaals : deze baan wordt door ons getipt omwille van het realisme, de bedrijfstechische mogelijkheden en het genietbare rijden.

Naar het schijnt zou in oktober deze baan volledig af zijn en opnieuw voor publiek geopend.

Warm aanbevelen...

Vandevoorde Erich

 M O D E L S P O O R B O U W ...

... EEN ZAAK VAN JEZELF !

Gesprekken met diverse collega's brengen soms enig ongenoegen aan het licht over het feit dat leken of nieuwkomers in het vak niet genoeg aan hun trekken komen voor leiding, begeleiding, of het op weg zetten bij de vele aspecten van het hobby, en in de eerste plaats op het gebied van elektriciteit of van elektronica.

Onze aanvankelijke reactie was een zekere beaming van deze uitlatingen, waarbij dan ook verwezen werd naar bvb. DE PIJL in Mechelen waar, in het kader van de club, cursussen elektronica worden gegeven. Zeer knap ongetwijfeld, maar wij nemen aan dat dit eerder uitzonderingen zullen zijn.

Zeer recent echter werden wij door een dichte hobbyconfrater erop gewezen dat dit een gedeeltelijke foutieve houding is om te veel te steunen op de club die maar eens moet tonen "hoe het allemaal moet", en hij had nog gelijk ook !

Vandaar deze beschouwingen - niet om de klagers bij de oren te trekken - maar om te doen inzien dat het modelspoorhobby, gezien zijn uitzonderlijk veelzijdige aard en vooral zijn geïndividualiseerde benadering, in de eerste plaats een persoonlijke inzet vergt.

Zowel in de artistieke benadering (landschapsvormgeving) als in de louter technische zijn er (gelukkig) ontelbare variaties mogelijk, welke producten zijn van de mogelijkheden, de keuze, de smaak en het doel van de individuele bouwer. Dus duidelijk een hobby voor individualisten. Vandaar enige verwantschap met de kunst die immers ook de expressie is van louter individuele componenten zoals stemming, visie en vaardigheden.

Er werd ons hierbij ook gewezen op onze eigen praktijk, waarbij wij niets anders konden dan grif toegeven dat deze vrijwel uitsluitend gegroeid is uit eigen ervaring en studie, met zelf experimenteren en zoeken.

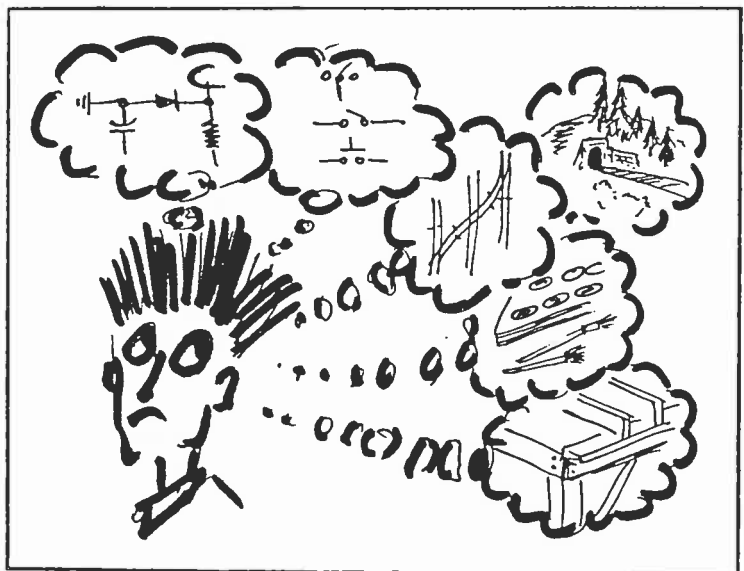
De eerste belangrijke steun is daarbij het ruime aanbod aan vakliteratuur in de vorm van boeken en tijdschriften, en waarvan heden ten dage zeker geen gebrek is. Ook wij zijn gestart met o.a. de "simpele" Elsevier pockets van T.L. Hameeteman, nu voorbijgestreefd, maar toen gretig verslonden, waarbij de noodzakelijke basis werd gelegd voor een elementaire startkennis. Het hoeft niet gezegd dat ondertussen, ca. 30 jaar later, dit aanbod heel wat uitgebreider is, geactualiseerd en gespecialiseerd.

En inderdaad, pas op de laatste plaats - doch ook niet te negeren - zijn de collega's en vrienden bij wie men te biecht kan als men er geen gat meer in ziet.

Zo hebben wij zelf meermaals het advies of het inzicht gevraagd van de "geestesverwanten", waarbij deze adviezen geenszins slaafs werden gevolgd! Het blijven immers adviezen, suggesties, voorbeelden, mogelijkheden. De bal zelf ligt in eigen kamp !

De eigen, individuele keuze of oplossing bij elk probleem is immers een synthese van de wetenschap uit eigen ervaring en experimenten, van de beschikbare dokumentatie, en van adviezen van derden.

Daarenboven leren wij het meest met "zelf te beginnen" met de klassieke procedures van vallen en opstaan. Bij de vroegere overschakeling van 3-rail-wisselstroom naar 3-rail-gelijkstroom, en nu naar het universele 2-rail-systeem hebben wij al vaak voor problemen gestaan wegens het niet vertrouwd zijn met het 2-rail-systeem, dan nog te combineren met vertragings- en optreksystemen, automatisch- en manueel rijden, bovenleiding, keerlussen, in tegengestelde richting kunnen rijden op het dubbelspoor, enz..



Ook hier hebben wij meermaals het bijltje (lees de soldeerbout) erbij neergelegd om te broeden over een oplossing, en soms dagenlang. Soms is de keuze erg moeilijk als er meerdere oplossingen zich aanbieden. Deze hebben immers altijd zowel voordelen als nadelen.

Alweer, de oplossing of de keuze blijft in laatste instantie een individuele aangelegenheid, al steunt men zowel op interne als op externe bronnen of hulpmiddelen.

Het motto is: DOEN !!!, experimenteren, zoeken, uitproberen, sukkelken, vloeken, herbeginnen. Geloof ons vrij: eens de eerste stappen gezet, volgen de verdere stappen al heel wat gemakkelijker, waarbij de technische bagage onmiskenbaar groeit.

De benadering, gesteund op eigen ervaring, dokumentatie en adviezen, maar toch startend en resulterend in een eigen prestatie, geeft gegarandeerd het meeste voldoening omwille van de individuele creativiteit. Maar nog belangrijker volgt hieruit de zekerheid en de kennis van de eigen baan. Het lijkt ons ondenkbaar de eigen bedrading en schakelingen niet zelf op te bouwen of te ontwerpen. Stel je voor dat je bij elke latere hapering of panne (en die komen er heus wel) telkens hulpeloos voor aap staat en steeds moet afhangen van een pechdienst van wacht !

Voormelde toestand lijkt ons ontzettend frustrerend waarbij het plezier aan dit hobby al vlug omslaat in een ergerlijk en ontmoedigend ongenoegen.

Er moet weliswaar advies kunnen gevraagd worden in clubverband. Het ware ook ideaal moest in datzelfde kader een aanbod zijn van lessen of clinics, of alleen maar bijvoorbeeld van het aanschouwelijk opbouwen van schakelingen. Uiteraard moet daar dan ook de nodige interesse voor zijn alsook het nodige respect voor deze inspanningen.

Wij mogen ons echter niet lui beroepen op dit ideaal, en al vlug berustend en onszelf beklagend neerzakken in onze inactieve zetel.

Wij moeten gebruik maken van de middelen die we hebben, en VOORAL zelf in de startblokken gaan staan.

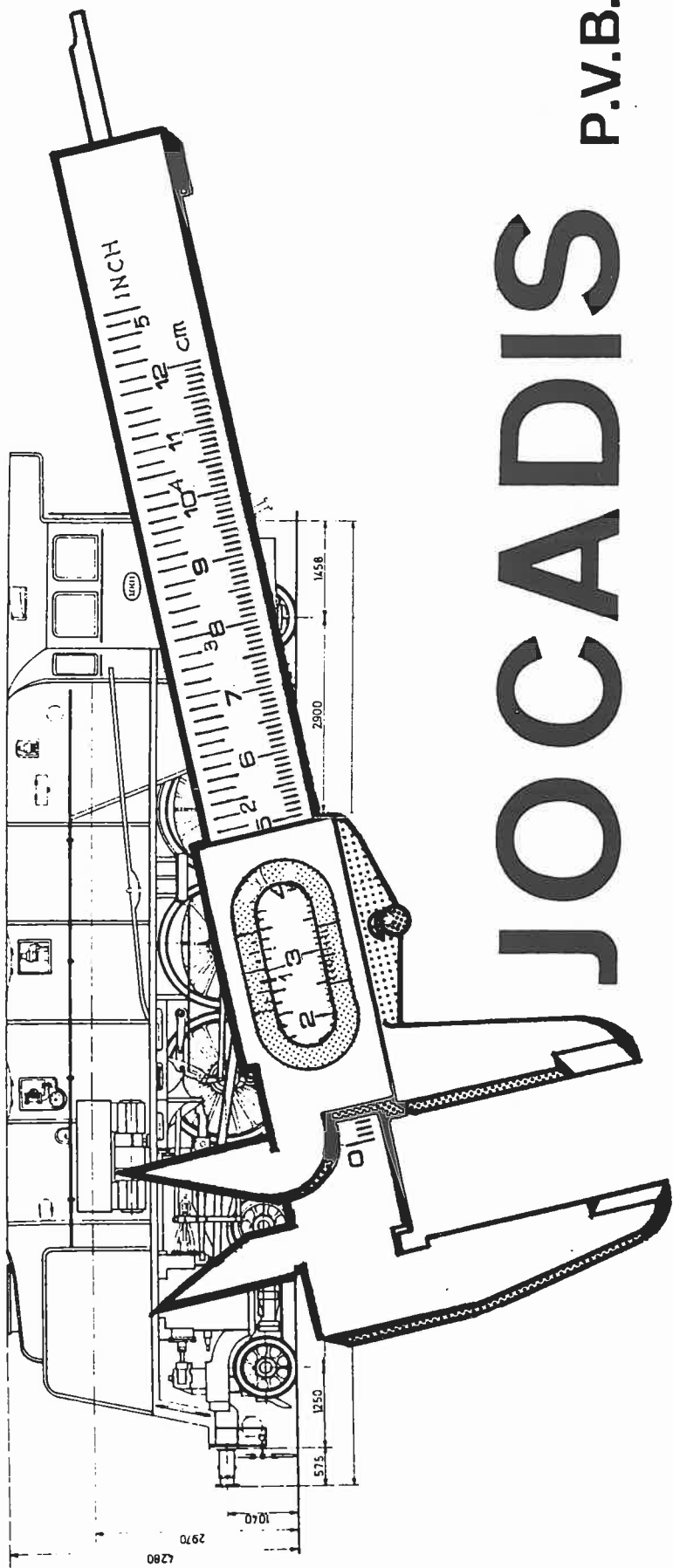
Iedereen legt contacten binnen de club en vindt er uiteindelijk een eigen vriendenkring. Deze kan op zich al adviserend en steunend werken.

Doch het staat als een paal boven water: dé basis, dé start, hét elementaire is : ERAAN BEGINNEN, al zij het - en nog liefst - met de kleinste stapjes.

De sleutel tot het succes ligt binnen eigen handbereik : ZELF DOEN, experimenteren, proberen, mislukken, herbeginnen.

Het ligt in de eerste plaats bij jezelf.....

Vandevoorde Erich



JOCADIS

P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

de specialist in nauwkeurigheidsmodellen

**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

TREINBEVEILIGING met BLOKDETECTIE en SPANNINGSREGELAAR.

=====

Op vraag van onze voorzitter en ook van sommige leden geef ik hierbij de beschrijving om een spoorwegnet te automatiseren met volledige beveiliging en signalisatie.

Deze beschrijving is, ongeveer twintig jaar geleden, reeds uitgegezet en niettegenstaande de enorme vooruitgang in de elektronika is deze schakeling nog altijd goed bruikbaar.

Er zijn intussen reeds talrijke schemas gepubliceerd, waarvan de meeste ook goede resultaten geven. Ook de fabrikanten hebben de grote vraag naar automatische treinbesturing goed begrepen en brengen elke hun eigen systeem, meestal digitaal, op de markt.

Het bijzonderste kenmerk van de gepubliceerde schemas is echter dat ze zeer ingewikkeld zijn en meestal onnodig veel componenten bevatten.

De gecommmercialiseerde produkten van de grote merken daarentegen hebben als voornaamste kenmerk dat ze uitermate duur zijn.

VOORGESCHIEDENIS.

=====

Het door mij, twintig jaar geleden ontworpen schema, steunt op de basisprincipes zoals deze door wijlen dhr. Pierre GILLEMEN samen met dhr. Laurent VANDERSTUYF indertijd aangeleerd en toegepast werden op de toen bestaande clubbaan. Oudere leden herinneren zich nog wel de grote kast vol relais, die tot ieders voldoening goed werkte en waarmee veel tentoonstellingen gehouden werden. Niettegenstaande het huidig massaal gebruik van elektronika, is er nog altijd plaats voor een zuiver mechanisch systeem. De reden hiervan is velerlei. In de eerste plaats zijn er nog veel relais in omloop of goedkoop te krijgen. Ze zijn quasi onverslijtbaar. De gebruikte relais komen meestal uit oude telefooncentrales waar ze jarenlange dienst gedaan hebben en wanneer wij deze nu gebruiken wordt er slechts een miniem gebruik van gemaakt in vergelijking met wat ze in de centrales moesten presteren. Daarbij komt ook nog het feit dat degene die jarenlang met relais gewerkt hebben nog niet zo gemakkelijk overschakelen op elektronika. De werking van een relais kan men

zien en begrijpen. Wanneer er iets fout zou gaan kan men gemakkelijk de fout opsporen en herstellen. Elektronische schakelingen gebeuren onzichtbaar en zijn moeilijk te lokaliseren. In het voordeel van de elektronika moet ik wel toegeven dat, eenmaal de schakeling uitgewerkt, getest en gemonteerd op printplaten, deze niet meer stuk kan en ook niet onderhevig is aan stof, wat wel het geval is met relais.

Toen ik in 1961 in de club gekomen ben, werden er door voornoemde leden regelmatig lessen en uitleg gegeven over deze relais. Het is tenandere tijdens deze lessen dat ik mijn eerste begrippen over relais geleerd heb.

HUIDIGE TOEPASSINGEN.

=====

De schakelingen van toen waren zuiver mechanisch. Hierdoor volgt het basisschema zoals het mij indertijd door dhr. Vanderstuyf werd uitgelegd.

Zie figuur 1.

Ik heb dit systeem toegepast op een kleine baan met 10 blokken en ook in de club een demonstratie gegeven nadat ik hieraan een systeem had toegevoegd om de treinen automatisch te laten afremmen bij een bezet volgend blok en terug laten op snelheid komen wanneer het volgend blok vrijkwam.

Ik bezit nog steeds de oorspronkelijke schakelkast voor tien blokken en deze werkt nog steeds zonder problemen.

Alhoewel er dus blijkbaar geen problemen zijn is er toch iets dat ik niet zo mooi vind. De combinatie van bv. 48 volt relaisspanning en 12 volt treinspanning geeft namelijk het verschil van beide spanningen wanneer beide positieve klemmen samen liggen en een optelling wanneer positief van de relaisspanning en negatief van treinspanning samenliggen. Beide opstellingen zijn elektrisch toegelaten doch de andere kant van de spanningsbronnen moet steeds gescheiden blijven. Wanneer de trein rijdt onder 12 volt spanning krijgt het relais van het bezet spoor dan $48 + 12 \text{ volt} = 60 \text{ volt}$ of $48 \text{ volt} - 12 \text{ volt} = 36 \text{ volt}$. Alleen bij stilstand krijgt het relais zijn juiste spanning. Bij gebruik van het relatief zware telefoonrelais van 48 volt is dit geen bezwaar daar dit relais gerust een hogere spanning kan verwerken

en bij 36 volt nog aantrekt. Bij gebruik van een 12 volt relais wordt het echter nogal bedenkelijk. In het ene geval kan er dus 24 volt op het relais staan en in het andere geval wordt dat 0 (nul) volt. (bij max. rijspanning)

Ik denk dat deze oorspronkelijke opstelling ontstaan is ten tijde van de 0-baan, die met het drie-rail systeem werkte. In het Flandria gebouw was er in 1960 of 1961 een prachtige tentoonstelling met een grote 0-baan in werking. Daar kon men dus de twee spanningskringen volledig gescheiden houden. Aldus ging de relaisstroom alleen door de massa van de lok. Ook bij het Märklin-systeem is dit mogelijk wanneer men de twee rails gescheiden kan houden.

Ik heb dan de volgende oplossing bedacht. Bij ieder blok wordt een spoorbezetsmelding gebruikt, waarvoor de schakeling zeer eenvoudig gehouden is maar wel volledige voldoening geeft. Deze detectiemodule stuurt het klassieke relais waarbij het geen belang heeft welke spanning men gebruikt (natuurlijk moet de spanning aangepast zijn aan de soort relais). Men kan aldus relais gebruiken van 12, 24, 36 of 48 volt.

Verder wordt de rechtstreekse rijspanningschakeling per blok (zie schema 1) vervangen door een elektronische spanningsregelaar. Ook deze is tot het minimum aantal onderdelen beperkt.

SCHEMA 2 geeft het schema van de spanningsregelaar.

De omschakelaar zorgt ervoor dat de basis van de eerste transistor ofwel een positieve dan wel een negatieve spanning toegevoerd krijgt. Bij positieve spanning zal de trein langzaam optrekken, tot aan zijn maximum snelheid, bepaald en regelbaar bij de hoofdvoeding die dus eveneens regelbaar moet uitgevoerd worden. Deze hoofdvoeding dient een stroom te kunnen verwerken van het totaal verbruik van alle lokomotieven samen. Bij negatieve spanning zal de trein afremmen tot volledige stilstand. Dit systeem is uiteraard niet toe te passen bij Märklin wisselspanning. Bij gebruik van gelijkspanning bij Märklin moet men dan afzien van de rijrichtingschakelaar. (Ik heb geen ondervinding met de Märklin digitale systemen)

Bij automatische besturing gaat men er echter sowieso van uit

dat de treinen steeds in dezelfde richting rijden.

SCHEMA 3 toont het volledige schema.

Voor ieder blok is een dergelijke regelaar nodig doch dit is geen bezwaar omdat er zo weinig onderdelen in verwerkt zijn. Er zijn voor het geheel slechts twee spanningsbronnen nodig, namelijk een voor al de regelaars en een voor de relais. De seinen laten wij hier nog buiten beschouwing aangezien deze totaal apart staan van de andere schakelingen en via een afzonderlijke spanningsbron dienen gevoed te worden. (zie schema SEINEN)

Ook voor wisselstraten is deze opzet te gebruiken. Men dient alleen goed rekening te houden met de onderlinge relaties tussen de blokken.

Wanneer over het maakkontakt (van de rijstroom, bovenste kontakt op de tekening) een schakelaar geplaatst wordt, kan men dus doen alsof het volgend blok bezet is en zal de trein stoppen in het vorig blok, ook wanneer het erop volgend blok niet echt bezet is. Dit is bv. ook toe te passen om een trein in een station, of op iedere wilkeurige plaats, te laten stoppen.

Deze opstelling werkt dus alleen wanneer over de rails een stroomverbruiker is geplaatst, alleen voor de lokomotief dus. Wanneer de wagens een verlichting hebben kan de hele trein beveiligd worden. Ook is het voldoende de laatste wagen, van een goederentrein bv. te voorzien van sluitverlichting. Aldus is ook de hele trein beveiligd. Indien er een of meerdere wagons afhaken zal uiteraard de laatste erbij zijn. Wanneer deze blijft staan is dus het blok bezet. Bij een drie-rail systeem zou elke wagen, via de niet geïsoleerde assen kontakt maken en is zelfs geen verlichting nodig. Let er echter op dat de rijspanning dan over de middenrail en een van de buitenrails gaat. De relaisspanning gaat dan over dezelfde buitenrail en de andere, geïsoleerde en per blok gescheiden buitenrail.

NABESCHOUWING.

=====

Het is uiteraard ook mogelijk de relais volledig te supprimeren en te vervangen door transistors. Ook de transistors zijn reeds

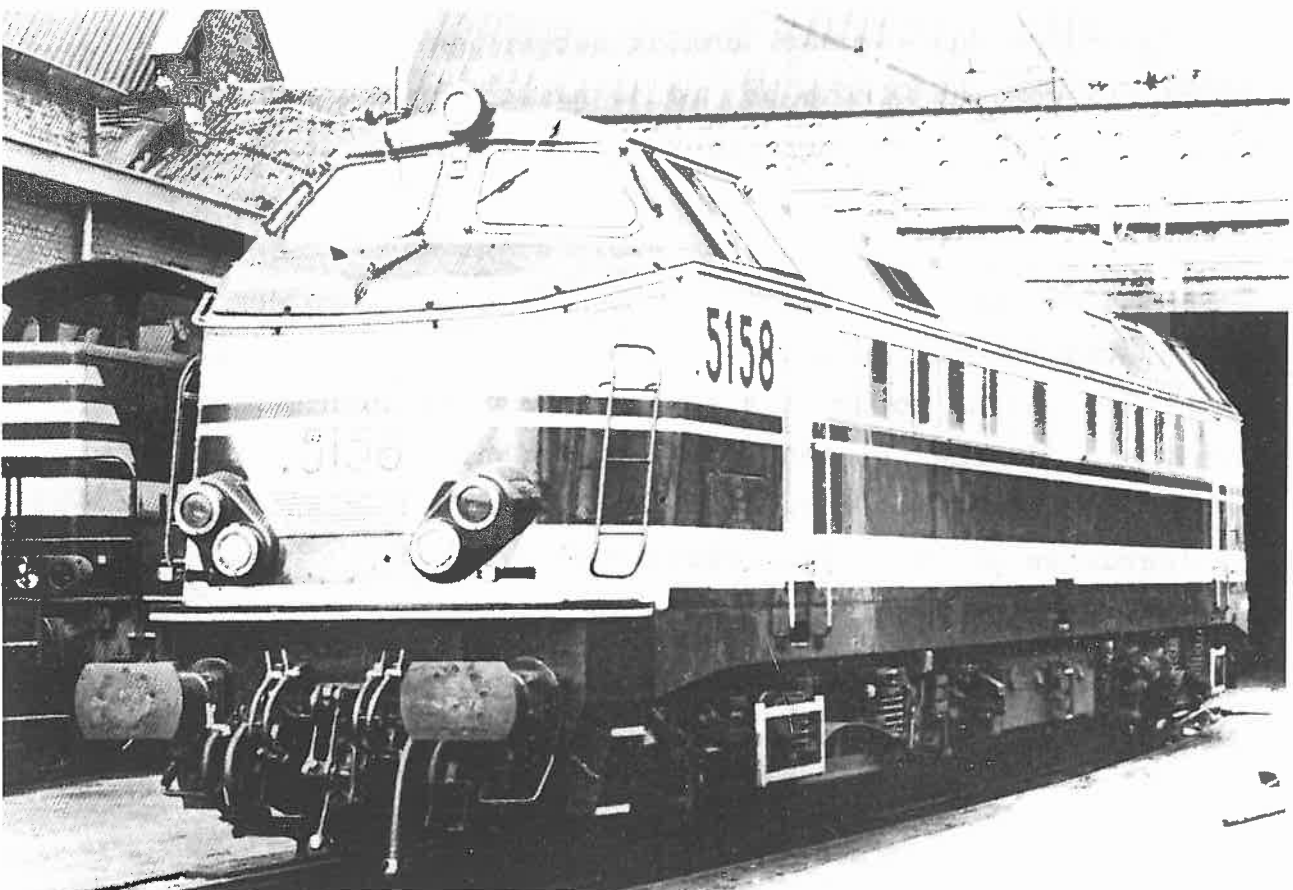
voorbijgestreefd en men kan nu geïntegreerde schakelingen gebruiken. En zelfs dit is reeds oude koek want tegenwoordig kan men alles via een computer sturen.

Ik heb echter gemeend deze oude schakelingen nog eens te moeten opdiepen om aan de jongere generatie te tonen dat men vroeger ook zeer veel kon automatiseren en dat deze oude methodes nog zeer goed bruikbaar zijn.

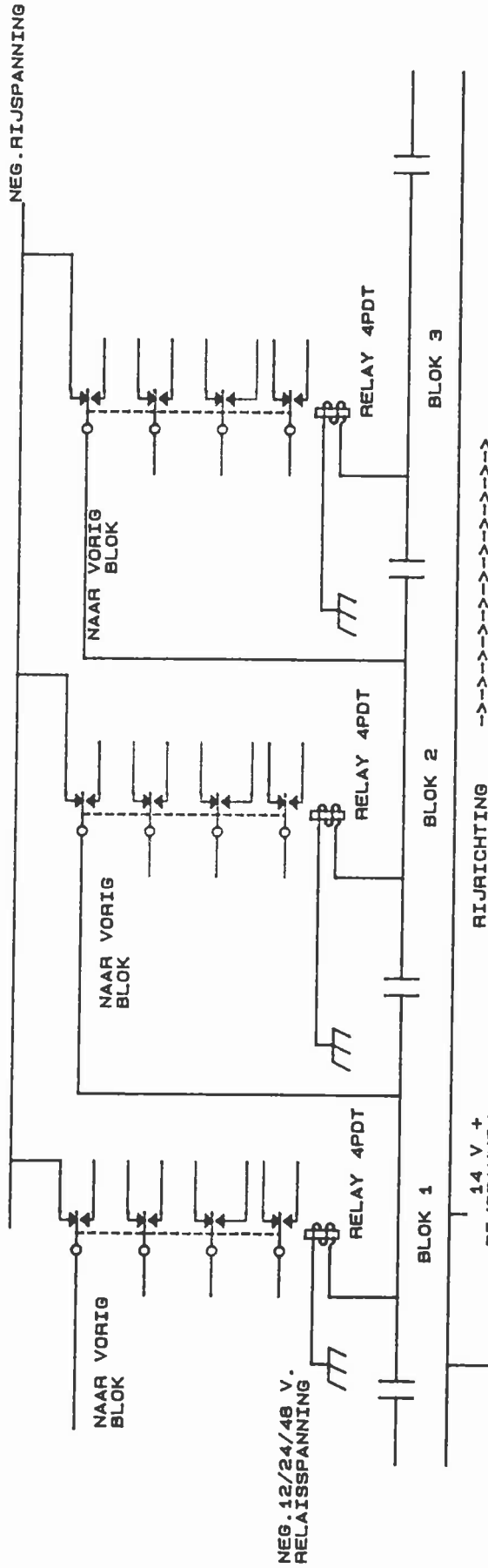
Wanneer ik zeg opdiepen dan overdrijf ik wel wat, want ik kon niets meer terugvinden van mijn oude gegevens en heb nu eerst alles terug moeten reconstrueren aan de hand van mijn printplaten, die ik heb moeten trachten te ontcijferen, en dat is helemaal niet gemakkelijk. Geleidelijk kwamen de herinneringen terug en tenslotte was alles weer duidelijk. Dit is dan ook de reden waarom het zo lang geduurd heeft. Ik had dit namelijk reeds lang beloofd aan onze voorzitter.

De hele opzet is voor mij nu terug zo eenvoudig en duidelijk dat ik misschien sommige details vergeet te vermelden die voor anderen essentieel zijn. Ik houd mij dus steeds ter beschikking voor meer uitleg.

Copyright: RAMON DE SMET



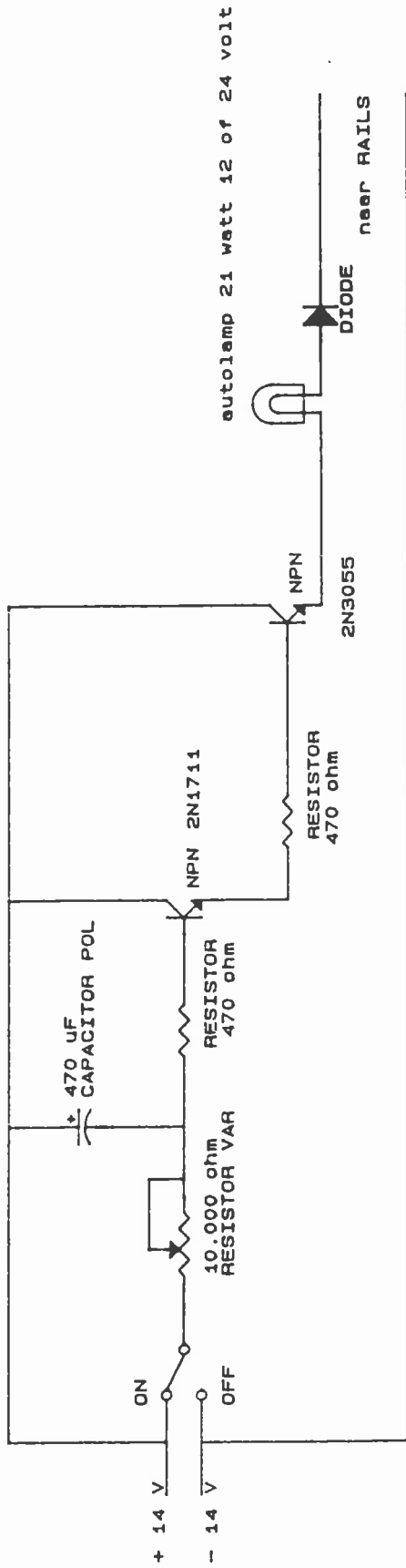
OORSPRONKELIJKE SCHAKELING (GILMAN / VANDERSTUYFT)
 WAARBIJ HET RELAIS RECHTSTREEKS GESCHAKELD WORDT VIA DE LOKOMOTIEF



POS. 12/24/48 V.
 RELAISSPANNING

HET RELAIS BEINVLOEDT TELKENS DE RIJSPANNING VAN HET VORIG BLOK DIT IS OUS HET BLOK WAAR DE TREIN VOORBIJGEREDEN IS
 DE OVERTIGE RELAISSKONTAKTEN KUNNEN GEBRUIKT WORDEN VOOR DE SEINEN OP DEZELFDE MANIER ZOALS IN HET ANDERE SCHEMA
 VAN ELK DER SPANNINGSBRONNEN IS ER STEEDS EEN AANSLUITING SAMENGELEGD TERWIJL DE ANDERE AANSLUITING MOET GESCHIEDEN BLIJVEN
 WANNEER POSITIEF VAN DE ENE EN NEGATIEF VAN DE ANDERE SAMEN AANGESLOTEN ZIJN, KOMT OP HET RELAIS DE SOM VAN BEIDE
 WANNEER BEIDE POSITIEVE INGANGEN SAMEN AANGESLOTEN ZIJN KOMT OP HET RELAIS HET VERSCHIL VAN BEIDE SPANNINGEN III
 (aansluiting zoals op schema)

SPANNINGSREGELAAR met geleidelijk optrekken en afremmen



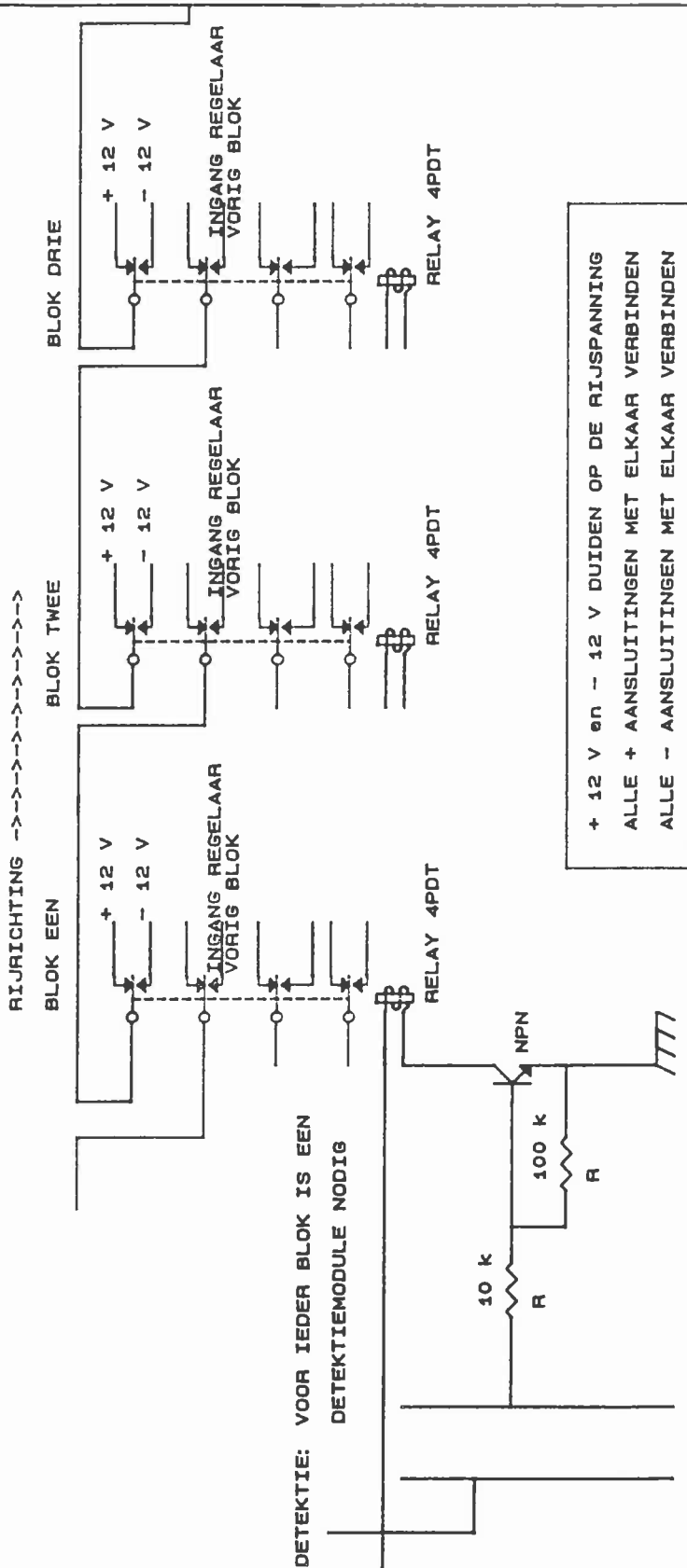
SCHAKELAAR ON : TREIN TREKT LANGZAAM OP

SCHAKELAAR OFF : TREIN VERTRAAGT TOT STILSTAND

kortsluitbeveiliging :
 door AUTOLAMP
 12 of 24 VOLT / 21 of 45/50 WATT
 DEZE LAMP IN SERIE ZAL BRANDEN BIJ KORTSLUITING
 OVER DE RAILS

| | |
|--------------------------|-----------------|
| SPANNINGSREGELAAR | |
| Size | Document Number |
| A | SPANREG.SCH |
| Date: | May 14, 1993 |
| Sheet | of |
| REV | |

BLOKBEVEILIGING DOOR BLOKDETEKTIE MET SPANNINGSREGELAAR

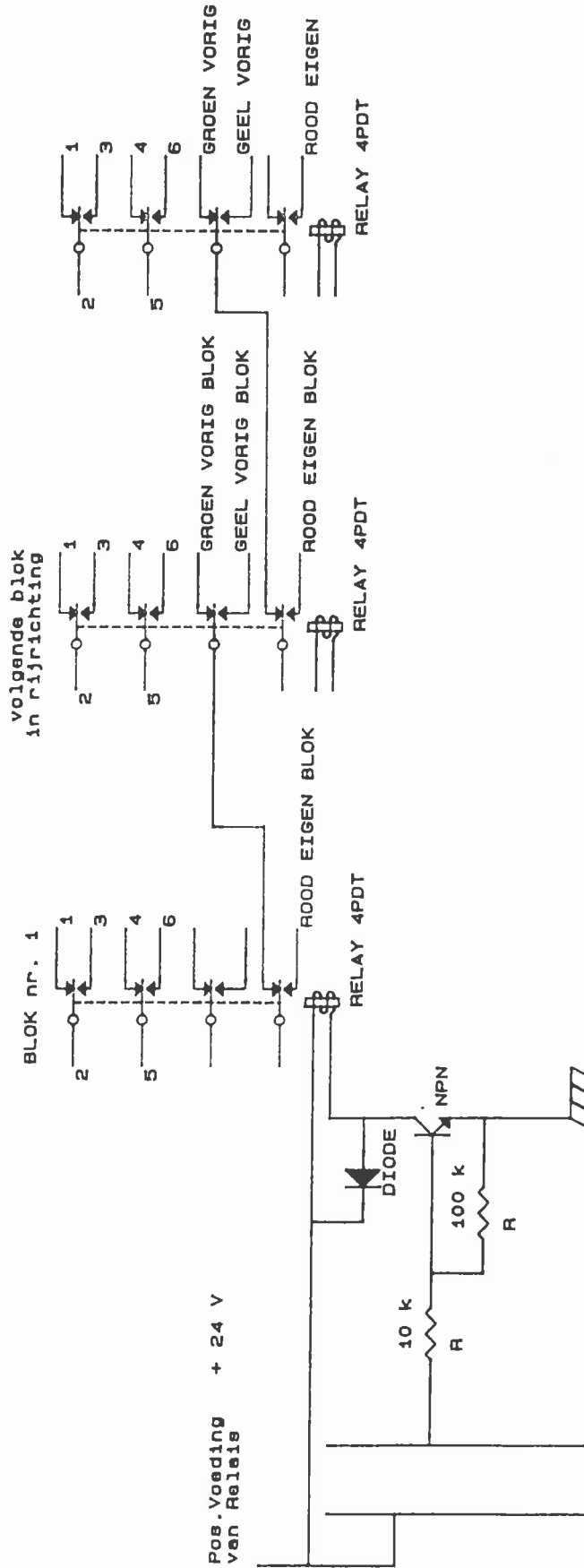


+ 12 V en - 12 V DUIDEN OP DE RIJSPANNING
 ALLE + AANSLUITINGEN MET ELKAAR VERBINDEN
 ALLE - AANSLUITINGEN MET ELKAAR VERBINDEN

DE AANSLUITINGEN +12 EN -12 V OP DE RELAIS ZIJN DEZE ZOALS AANGEDUID
 OP HET SCHEMA VAN DE SPANNINGSREGELAAR MET DE SCHAKELAAR ON/OFF
 INGANG SPANNINGSREGELAAR IS AAN DE WEERSTAND 470 OHMS
 VOOR IEDER BLOK IS EEN AFZONDERLIJKE SPANNINGSREGELAAR NODIG

| | | |
|-------|-----------------|----------|
| Size | Document Number | REV |
| A | BLOKDET3.SCH | |
| Date: | May 10, 1993 | Sheet of |

BLOKDETEKTIE (1 relais per blok)



Deze schakeling moet voor iedere
sektie (blok) herhaald worden.

IEDER BLOK HEEFT EEN RELAIS.
DIT RELAIS REGELT EVENEENS DE TREINSPANNING
MET BLOKBEVEILIGING
zie volgend schema (TWEE)

| | |
|----------------------|-----------------------|
| BLOKDETEKTIE | |
| Size Document Number | REV |
| A | SEINEN.SCH |
| Date: | May 10, 1993 Sheet 01 |

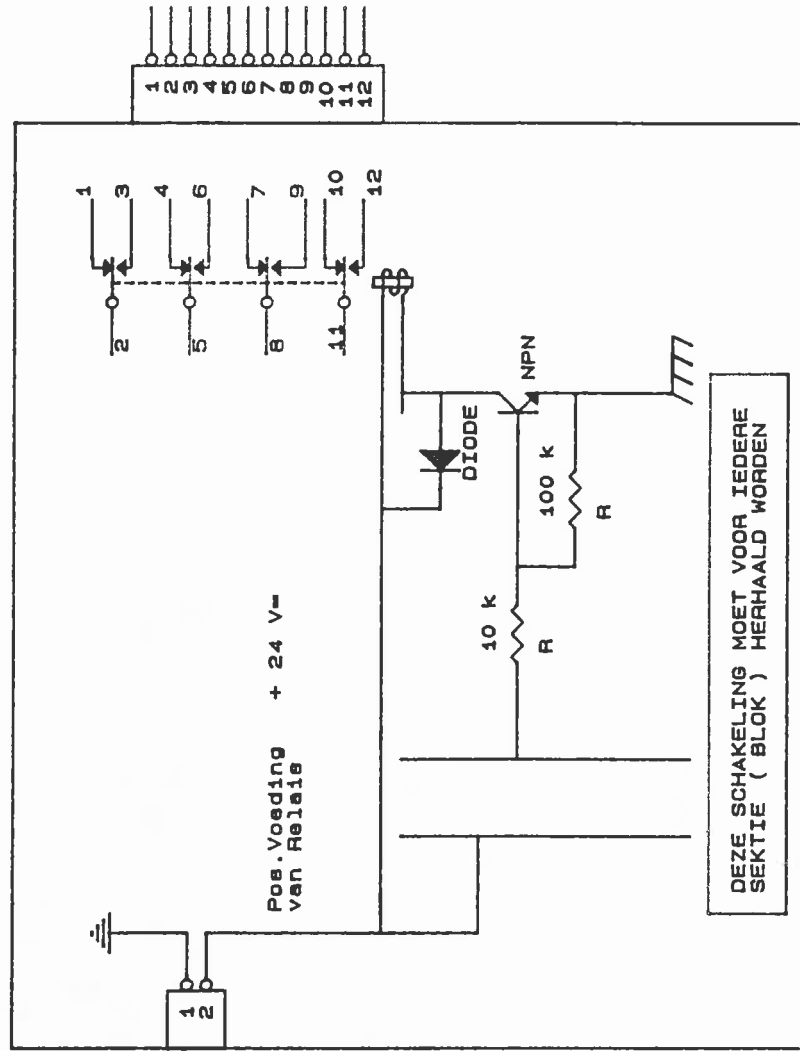
BLOKDETEKTIE (1 relais per blok)

AANSLUITINGEN KLEINE CONNECTOR

- 1 VOEDING NEGATIEF RELAIS
- 2 VOEDING POSITIEF RELAIS

AANSLUITINGEN 12 CONNECTOR

VOOR DE AANSLUITINGEN AAN
DEZE CONNECTOR
ZIE DE AFZONDERLIJKE SCHEMAS
HET BETREFT STEEDS HETZELFDE
RELAIS VAN ELK BLOK
IEDER BLOK HEEFT SLECHTS EEN
RELAIS



| | | | |
|-------|-----------------|--------------|-----|
| Size | Document Number | BLOKDET1.SCH | REV |
| A | | | |
| Date: | May 15, 1993 | Sheet | of |

Agentschap "Krediet aan de Nijverheid"

Hans COCCUYT

Vierhekenstraat 5 A

9031 - DRONGEN

Tel. 09 - 236.24.33

Fax 09 - 236.24.67



Thuis in sparen

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

VOOR U BEZOCHT!

Tentoonstelling over de geschiedenis van de spoorlijn Gent- Eeklo - Maldegem - Brugge.

door: Erik GORLEER

Plaats van het gebeuren: In het Heemmuseum "HET LEEN" te Eeklo.

Het Eeklose Heemmuseum bevindt zich op het einde van de lange oprijlaan in het Provinciaal domein "Het Leen".

Naast een permanente tentoonstelling over alle facetten van het leven van onze (over)grootouders, is er tot en met zondag 21 maart 1993 nog de thematische tentoonstelling over de spoorlijn tussen Gent en Brugge (lijn 58) via Eeklo en Maldegem te bezichtigen. De stuwende krachten zijn de heren Guy DE BIE en Willy ROESBEKE.

Naast enkele schaalmodellen van lokomotieven vindt men er verschillende spoorwegattributen. Heel veel foto's tonen - bijna jaar na jaar - de evolutie van het Eeklose station en zijn directe omgeving, waaronder het stoomtrammetje. Ook de afbraak van het vorige station en de goederendepot zijn op de gevoelige plaat vastgelegd. De seinposttelefoon, welke er te zien is, is een relikwie uit de zeer recente afgebroken "Blok 5".

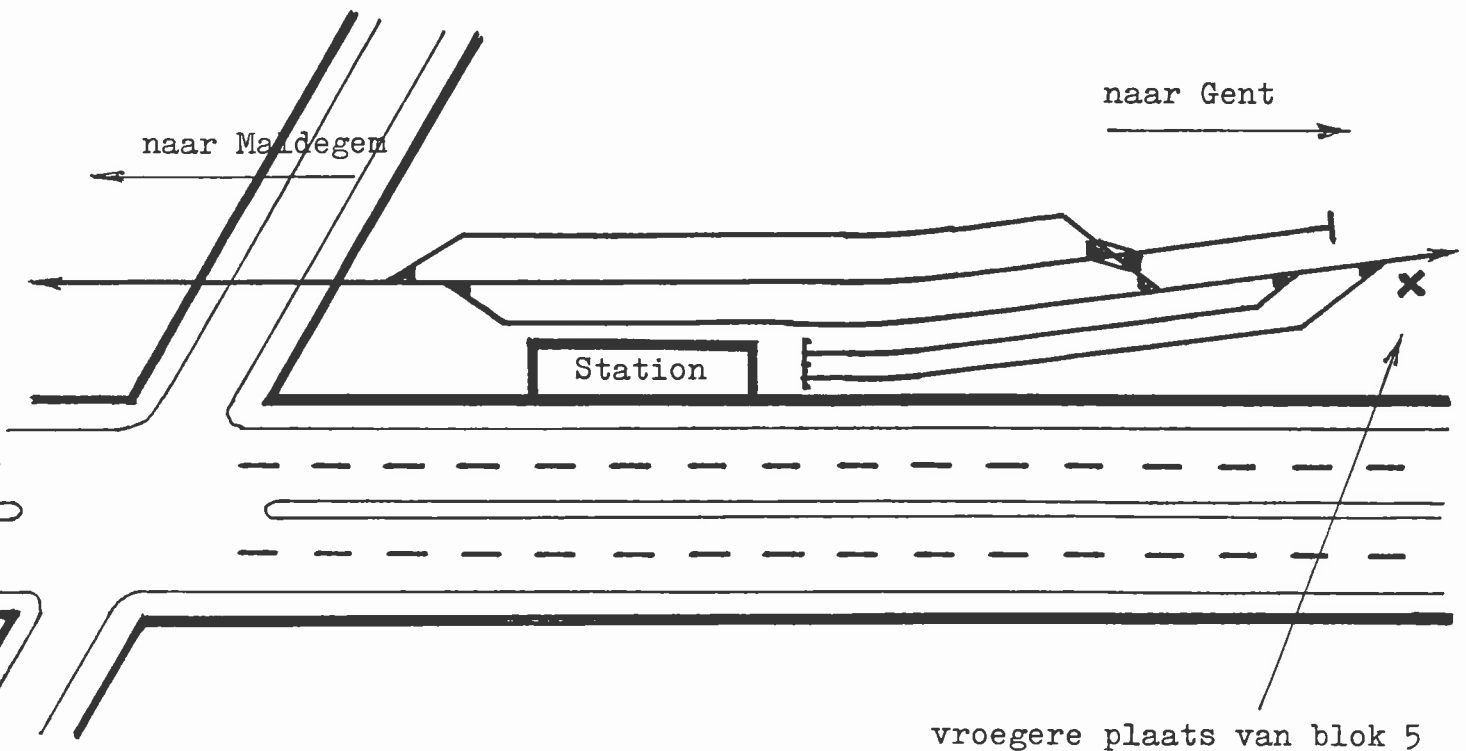
Verder vindt men er in HO alle mogelijke lokomotieftypes welke op de verbinding naar Eeklo gereden hebben, namelijk het Brosseltje, de types 93 en 96 (beiden hebben nog tot de depot van Eeklo behoord), de types 53 "het keukenfornuis" en de typ 64, allen als vertegenwoordigers van het stoomtijdperk. Ook de gekende types uit het zeer recente verleden en het hedendaagse staan er bij: het type 80 (verdwenen sinds de afschaffing van de goederendienst en het weghalen van alle 80-ers uit Merelbeke); het type 59 (reeds enkele jaren uit de geschriften geschrapt, doch aan een tweede jeugd bezig in Frankrijk); het type 60 (vóór de 59-ers van de NMBS-sporen verdwenen) en het type 62 met 4 M-2 rijtuigen welke dagelijks daar te zien zijn.

Zoals hiervoor beschreven heeft Eeklo ook lokomotieven in de lokomotievendepot gehad. Dit brengt ons bij een ander luik van de tentoonstelling, namelijk de maquettes van de stations. De heer Willy ROESBEKE heeft perfect op schaal 1:87 de stations van Maldegem, Balgerhoeke, Lembeke en Waarschoot nagebouwd, maar zijn pronkstuk is toch het station van Eeklo (situatie 1939) met alles erop en eraan, teveel om op te noemen. Het diorama heeft een lengte van 3,60 m. en ongeveer 0,50 m. breedte. Indien alle elementen, tot de laatste wissel zou nagebouwd zijn, zou het diorama maar liefst 12 m. lang geweest zijn. Op deze "kleine" maquette is alles te zien van de passerelle, aan de overweg richting Maldegem, tot en met de draaischijf aanwezig in de richting Gent.

In 1946 moet het stationsemplacement van Eeklo volgens mij het grootst geweest zijn. Het telde maar liefst 14 sporen waaronder 10 goederensporen. Vijfenveertig jaar later (1991) is het aantal sporen gereduceerd tot 4 en blijven de 4 armseinen en blok 5 over als voornaamste getuigen van een roemrijk verleden anno 1939.

Heden ten dage is alles gemoderniseerd: een nieuw station, elektrische lichtseinen en nog slechts 3 sporen.

Het sporenplan ziet er als volgt uit:



Gelukkig zijn de seinpost en de armseinen integraal overgegaan naar het "STOOMCENTRUM MALDEGEM" en zullen ze voor het nageslacht bewaard blijven.

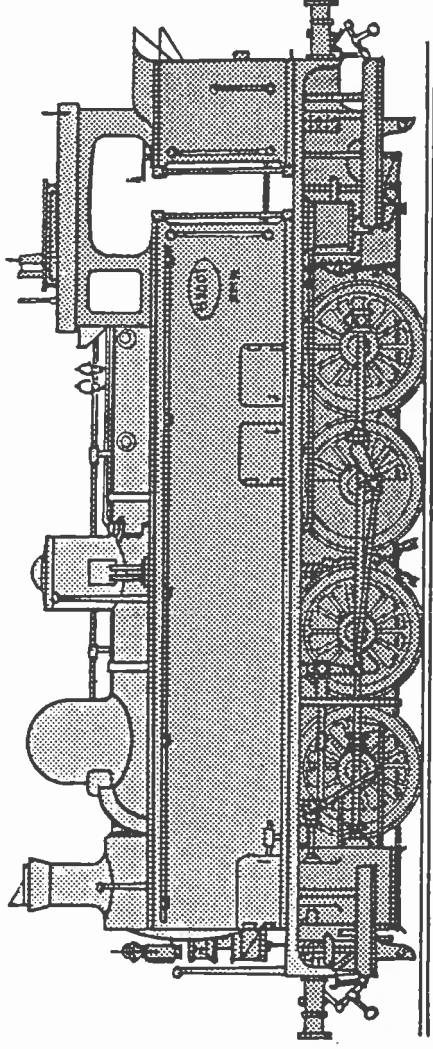
Als laatste nog dit: in het weekend van 13 en 14 maart 1993 werd op het TV-programma AVS-Magazine een reportage uitgezonden over deze tentoonstelling, met beelden uit "HET LEEN", over de inhuldiging van de stoomspoorlijn naar Maldegem en over de rit van de laatste goederentrein naar Maldegem (aan boord van de 7356).

Conclusie: zowel voor de modelspoorder als liefhebber van grote treinen is deze expositie een aanrader. Op een kleine oppervlakte kan je zien hoe de spoorwegen in je "achtertuintje" eruit zagen (vroeger en nu) en hoe je die op je zolder of kamer kan nabouwen met eigen creativiteit en rollend materieel van Märklin, Roco, Fleischmann, Klein Modellbahn, Lima of Piko.

P.S. Zelfs de "kleine" maquette van Eeklo station geeft je genoeg rijplezier, zowel doorgaande treinen als rangeerbewegingen.

Uw verslaggever,

ERGEE



Tél : 09 / 227.68.41

FAX: 09 / 227.68.41

Bank: 144-0573057-61

HRG : 167.570

G O - R A I L

Henri De Sagherstraat 16
B - 9031 DRONGEN (Gent)

TREINMODELBOUW IN AL ZIJN FACETTEN VAN SPOOR Z TOT SPOOR 1 - AL GEKENDE MERKEN

Voor info, telefoneer : 09 / 227.68.41

*van woensdag tot vrijdag tussen 17u.30 en 19u.30, of op zaterdag tussen
14u. en 18u.*

*Bestellingen doorlopend via ons antwoordapparaat.
Wij komen vrijblijvend aan huis.*

Spoorlijn Gent-Eeklo krijgt in '95 een nieuw kleedje.

De spoorlijn Gent-Eeklo, die in 1988 werd heropend, wordt over twee jaar in een nieuw kleedje gestoken. De Gentse stations op die lijn werden al gemoderniseerd. De modernisering wordt verdergezet omdat het aantal treingebruikers stijgt.

Public Relations-man Guido Ardeel maakte deze NMBS-voornemens bekend tijdens een debatavond omtrent het openbaar vervoer in het Meetjesland. De spoorlijn zal worden uitgerust met langgelaste rails om het reiscomfort te verhogen. De perrons worden aangepakt. Het stationsgebouw van Waarschoot zal tegen de vlakte gaan en wordt vervangen door schuilhuisjes die niet voorbijgaan aan de huidige design-normen.

Maar van een doortrekking van de lijn naar Maldegem en Brugge is geen sprake. "Dat is financieel niet haalbaar", meent Guido Ardeel. Ook de treinstop in Evergem, waar de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) op aandringt, komt er niet. "Evergem heeft lijnbussen en de tram waardoor een treinstop weinig waarschijnlijk is", aldus Guido Ardeel.

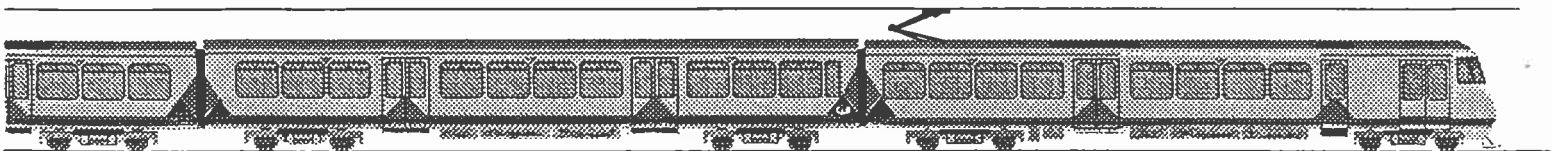
DE LIJN

Ook directeur Eggermont van De Lijn Oost-Vlaanderen was aanwezig op deze debatavond van Volksunie Meetjesland. Specifieke plannen voor het Meetjesland maakte hij niet bekend. Wel kon hij kwijt dat de Gentse regio 17 nieuwe gelede bussen zal krijgen en dat onze provincie de primeur krijgt bij de invoering van de nieuwe magnetische vervoerbewijzen.

Intussen startte Steunpunt Opbouwwerk Meetjesland met een speurtocht naar de knelpunten in het Meetjeslandse Openbaar Vervoer. Van dertien gemeenten werd een knelpuntkaart opgemaakt. Aan dit Petra-project, dat steun krijgt van de Europese Commissie, werken vijftien jongeren mee. Zij toeren in april en mei met een 'ideeënbuss' rond in het Meetjesland.

Deze jongeren verwachten dat hun knelpuntenkaart verder wordt aangevuld door de mensen die de tentoonstelling in de ideeënbuss bezoeken. Na deze 'Ronde van het Meetjesland' worden alle grieven samengebracht en stappen de jongeren met een bundel naar de overheid.

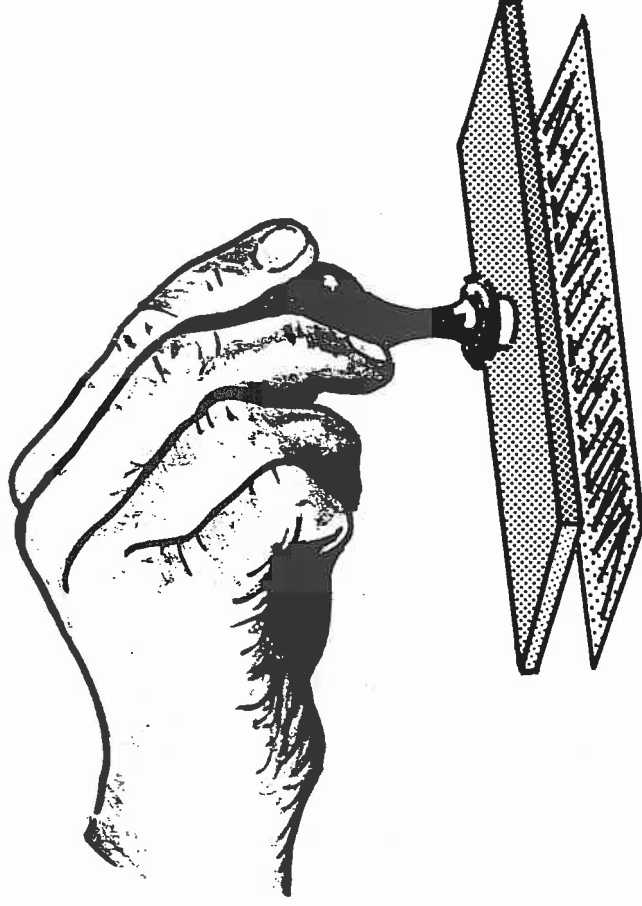
In het kader van de leefbaarheid van de kleine kernen werkt de SOM aan een jeugdwelzijnsgids die in het najaar zal uitkomen. In de zomer van volgend jaar wordt een grensoverschrijdende Grabbelpaswerking, met steun van Euregio Scheldemond, opgestart.



GRAVEER- & STEMPELBEDRIJF

ETN. VANDERSTRAETEN

tuport



Steendam 16-18

9000 Gent

Tel.(09) 223 25 12

Fax (09) 225 57 88

a.d'hoollaeghe,92

Straks koopt iedereen zijn kaartjes bij SABIN.

Bij het kopen van een biljet in de stations Brussel-Leopoldswijk, Sint-Niklaas en Charleroi zullen de reizigers in december van vorig jaar verrast hebben opgekeken in plaats van het vertrouwde flets-gele rechthoekje toverde de loketbediende een langwerpige zalmroze gewafeld biljet met magneetstrip uit de machine!

Intussen heb je in je eigen station misschien ook al kennis gemaakt met een SABIN-biljet, want op 15 februari werd een aanvang gemaakt met het progressief installeren van de nieuwe apparatuur in 255 andere stations. Van Aalst, Bockstael en Couvin tot Yvoir en Zwijndrecht. Alles bijeengeteld investeert de NMBS 686 miljoen frank om verkooptechnisch voorbereid te zijn op de eenentwintigste eeuw. Wanneer op 1 september 1993 het hele SABIN-net geïnstalleerd zal zijn, zullen de reizigers op een veel vlottere manier aan een vervoerbewijs kunnen worden geholpen. En men zal dankzij de rechtstreekse verbinding met de NMBS-computer, overal en op elk moment betere informatie kunnen geven over het landelijk reisaanbod per trein. Duidelijk sneller dan voorheen zal bijvoorbeeld het aanmaken van een treinkaart met pasfoto verlopen: enkele minuten na de aanvraag ligt het document geplastificeerd en wel ter beschikking.

Door de omschakeling naar het nieuwe systeem zullen de 1600 mensen achter de loketten - die één voor één een driedaagse SABIN-opleiding hebben gekregen - meer tijd hebben voor onthaal en informatie. Overigens worden met het oog op een beter onthaal voor de reizigers ook de verkooppunten in enkele stations heringericht.

Uit de gleuf van de terminal glijdt geruisloos het ATB-biljet - 'Automatic Ticketing and Boarding' - tevoorschijn, een strook licht karton van 8 x 20 cm. zoals steeds meer vervoermaatschappijen over de hele wereld gebruiken. In het SABIN-systeem zal een Multi Pass hetzelfde formaat gaan hebben als een gewoon biljet, zal een Go Pass dezelfde afmetingen hebben als een biljet met 40% korting. (De vraag is alleen waar steek je straks zo iets?) Alle gegevens zijn duidelijk leesbaar en...er is plaats voor extra informatie. Koop je een biljet voor een speciale formule bijvoorbeeld, dan staat uitgebreid te lezen hoe je daarmee moet omspringen. Zodra dan in januari '94 het ARI-programma wordt ingevoerd, zullen ook de reisweg en de dienstregeling van de te nemen treinen een plaats krijgen op het biljet.

De magneetstrip op de keerzijde zal pas een rol gaan spelen zodra volgend jaar de eerste HST-treinen onder het Kanaal door naar Engeland rijden. Tegen die tijd zullen 50 van de 258 stations in staat moeten zijn om - met inbegrip van nagenoeg alle reserveringen - internationale produkten te verkopen. Aan nauwkeurigheid zal het SABIN zeker niet ontbreken, het systeem kan meedenken met de bediende: bestel je een biljet naar een station waar op zondag geen treinen stoppen, dan zal er ook niets uit het toestel komen!

In 63 stations wordt op de avond van 22 mei het loket definitief gesloten; studies hebben uitgewezen dat er te weinig mensen opstapten en dat de ontvangsten er te laag waren.

Afgelopen met de kaartjesverkoop dus, al blijft de trein er verder gewoon stoppen. Kom jij daardoor in de problemen, dan snelt het nieuwe systeem ter hulp, SABIN maakt dat je in elk station een treinkaart kunt kopen tussen om het even welke twee punten van het net. En als je bij het instappen op zo'n onbe- mande stopplaats het treinpersoneel een seintje geeft, kan je het biljet gewoon in de trein kopen. Vanaf begin '94 zullen de treinwachters dat trouwens moeiteloos met handige draagbare computers kunnen doen. Uitkijken naar SABIN dus...het leven in de stations wordt er voor de loketbediende en voor de meeste reizigers een heel stuk makkelijker door.

106900203249
DEINZE

03/03/1993 10:43:1
000



Geldig voor een reis

Van : DEINZE
Naar: DE PINTE

DE TREIN IS

Heen op: 03/03/1993

ALTIJD EEN

BEETJE REIZEN

Enkel

2e KLAS

00886954

Red.: 00%

*****50BEF

Nieuw treinticket altijd een beetje papierverkwisting?

De nieuwe automatische treintickets die in steeds meer stations te koop zijn, meten tegenwoordig 8 op 20 cm., of ongeveer driemaal groter dan vroeger. Nochtans leest de gebruiker er nauwelijks meer informatie af dan van de kleinere vertrouwde gele biljetten van vroeger. Op het derde deel staat "De trein is altijd een beetje reizen", maar is dit ticket ook niet een beetje papierverkwisting?

Niet volgens NMBS-woordvoerder Van Bekkevoort. Hij legt uit dat de grote, niet gebruikte ruimte op het nieuwe SABIN-ticket binnenkort gevuld wordt met nieuwe konsumentvriendelijke informatie. Dat gebeurt vanaf 1 januari van volgend jaar.

"Dan kan de treinreiziger van zijn ticket aflezen waar en wanneer hij moet overstappen als hij bij voorbeeld van Dendermonde naar Antwerpen spoort. Hij zal meteen weten op welk perron hij moet wachten."

Een ander verklaring is dat de computer en de daarbij horende printer die de tickets drukt ook de internationale biljetten en de tickets voor de TGV zal printen. Alle tickets krijgen zodoende hetzelfde formaat. Dat geldt ook voor de Go-Passen die volgens Van Bekkevoort meer ruimte nodig hebben.

Het derde gekartelde deel met de NMBS-leuze "De trein is altijd een beetje reizen", is het valideringsbiljet voor abonnees. Op die tickets staat dan ondermeer tot wanneer het biljet geldig blijft. (Overgenomen uit het dagblad "De Gentenaar")

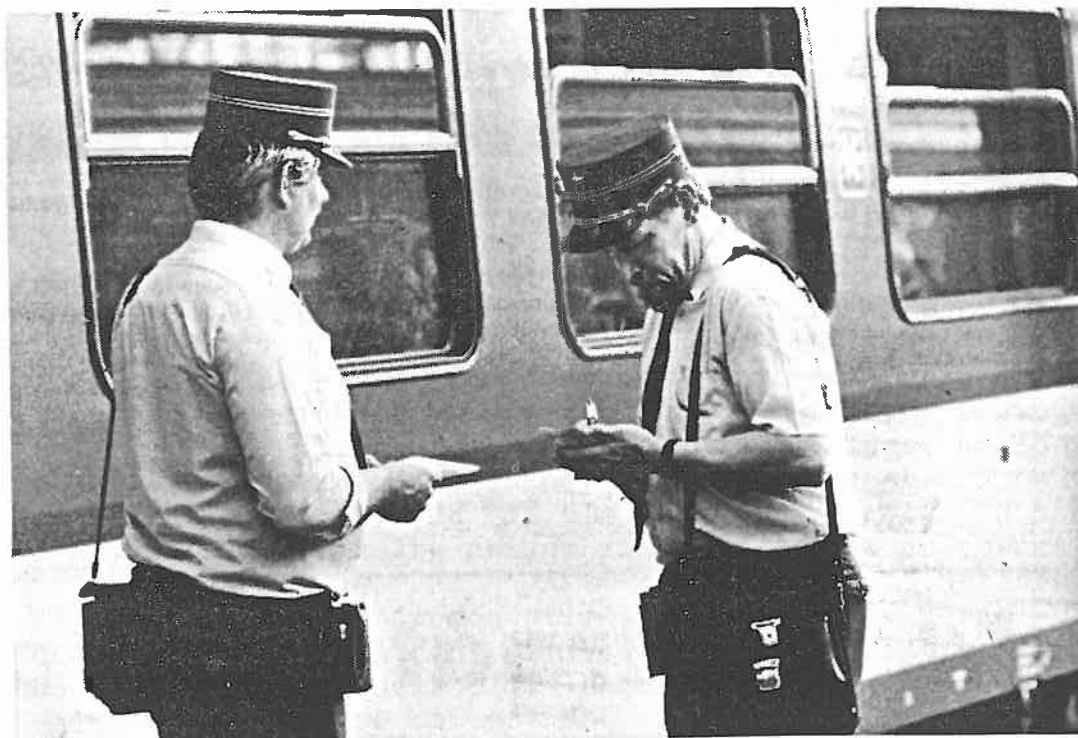
Draagbare computers voor treinwachters.

De NMBS bestelt bij Prosystems Informatics (Prodata) 1.058 draagbare computers waarmee de treinwachters vliegensvlug een biljet kunnen afleveren en informatie kunnen verstrekken aan de reizigers.

De raad van bestuur keurde op donderdag 22 april 1993 de investering van 150 miljoen goed. Vanaf september 1994 behoort het tijdrovende schrijven van biljetten in de treinen tot het verleden.

Groen licht kreeg ook de installatie van ultramoderne trein-aanwijzers in de stations van Oostende, Gent Sint-Pieters, Leuven, Mechelen, Berchem, Antwerpen Centraal Station, Kortrijk, Denderleeuw, Ottignies, Luik Guillemins, Verviers en de Brusselse stations Leopoldswijk, Schuman en Etterbeek.

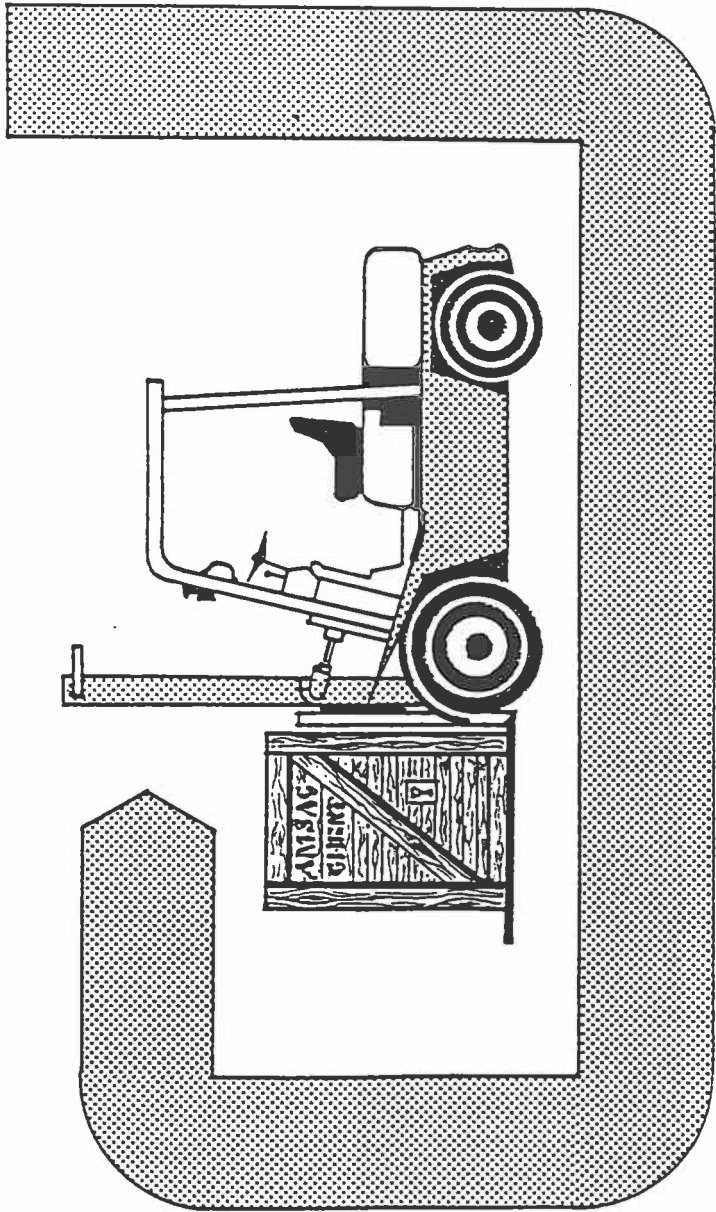
Het Brusselse bedrijf Sait-Devlonics, die werkt met AEG-displays, krijgt de opdracht. De investering bedraagt bijna 377 miljoen (zonder btw).



De treinwachters krijgen handige draagbare computers.

gentsse heftrucks

N.V.



VERHURING - VERKOOP

VORKHEFTRUCKS

HEFTOESTELLEN

PALLETTRUCKS

INDUSTRIEBANDEN

(09) 251 09 25
VLIEGTUIGLAAN 12
9000 GENT

lid van A.M.S.A.C.

Ja, wij bouwen zelf onze bovenleiding (slot).

Velen onder u hebben de rubriek, die in ons voorgaand clubblad verscheen, als een hulp bij de zelfbouw van de bovenleiding aandachtig gelezen. Anderen lieten echter doorschemeren dat de klus hen te zwaar viel, tijdrovend en het overtollig soldeerwerk ten uitvoer.

Met de hulp van koperprofielen is erg veel te doen. U kunt er veel ideeën mee creëren. Wel moet men beschikken over een goede soldeerbout, goed soldeersel en ^{met} een klein beetje handigheid kan je een mooie bovenleiding te voorschijn toveren. Men mag natuurlijk niet vooraf afgaan van het standpunt van te zeggen: 'dit gaat mij veel tijd kosten om al die stukjes koperprofielen te solderen, ik zie het niet zitten, enzomeer'.

Wat zijn nu de voordelen aan een zelfgebouwde bovenleiding. Het komt veel goedkoper uit. Men is niet gebonden aan de bestaande commerciële bovenleidingsdraden, die in de handel voorhanden zijn met een lengte van 36cm. en 18cm.. Als we de werkelijkheid willen nabootsen wil ik er u attent opmaken dat meegebogen bovenleidingsdraden niet bestaan bij het reële spoorwegnet. We kunnen eventueel afstappen van het idee dat een bovenleiding niet functioneel dient te zijn en dus ook fictief kan aangewend worden. Alle sensaties van het impulsieve, spontane en speelse leven blijven ons bespaard als we alleen maar op de functie letten - stroomafnemer tegen de rijdraad.

In het verleden heb ik meermaals moeten vaststellen dat bij tentoonstellingen, waarbij gekende merken aanwezig waren, de spoorbanen werden tentoongesteld met rijdende elektrische lokomotieven met de stroomafnemer naar omhoog zonder dat er een bovenleidingsdraad aanwezig was! (Speelgoedbeurs te Keulen)

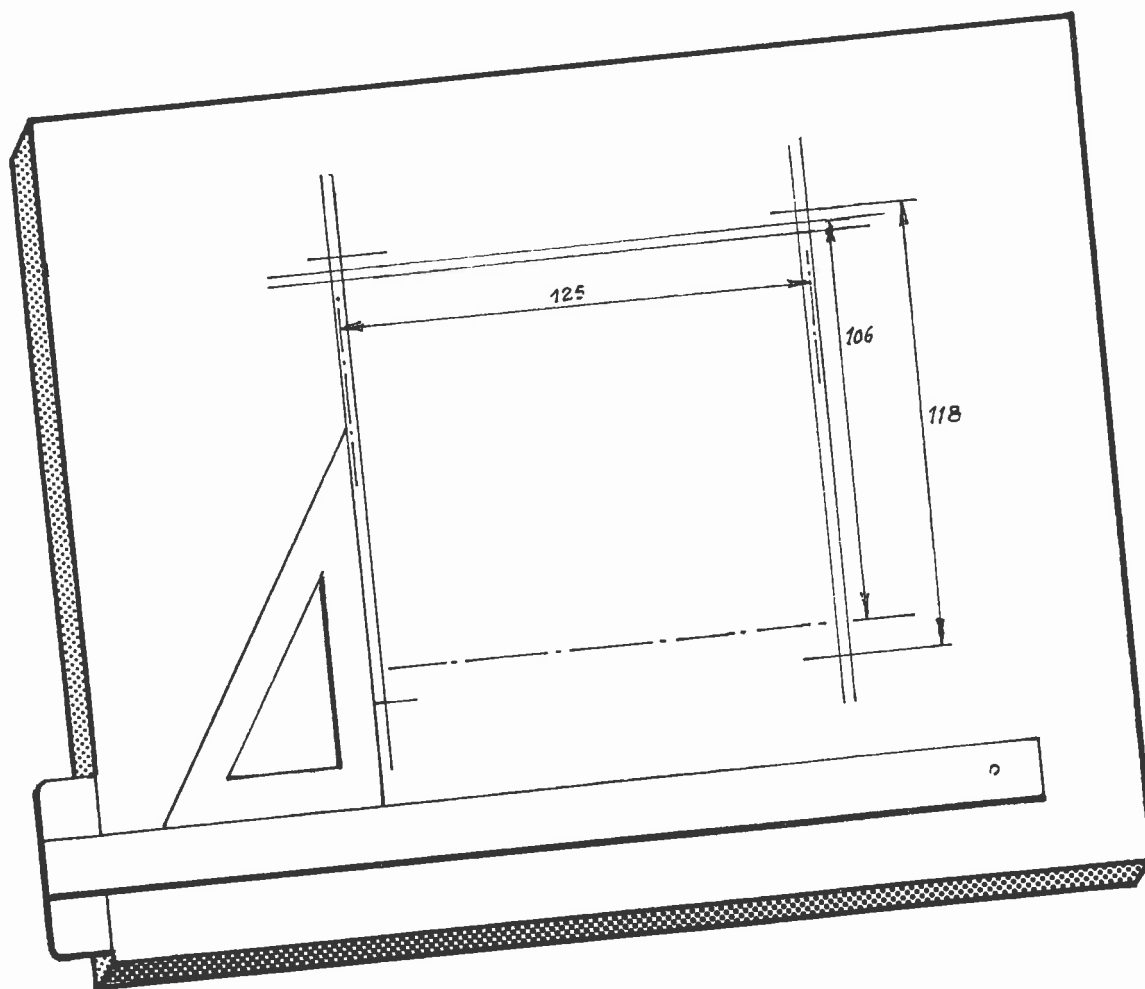
Vóór dat u met de bouw van uw bovenleiding aan het werk gaat, is het verstandig om een bouwplan op te maken. We nemen een stuk triplex of een plank die groot genoeg is om een schema op aan te brengen van de gewenste portiek. We dragen er zorg voor dat de tekening zorgvuldig in de haak is aangebracht met behulp van een winkelhaak. Eens de verticale en de horizontale lijnen zijn aangebracht, op de juiste breedte en hoogte van het portiek,

duiden we de dikte van het koperprofiel aan - 3mm. koperprofiel bij de gewone afstanden en 4mm. koperprofiel bij grotere overspanningen. We maken en gebruiken dus een 'mal' of een modelpatroon. Vervolgens slaan we nageltjes aan de beide zijden van ons koperprofiel zodat bij het solderen het profiel niet kan verschuiven.

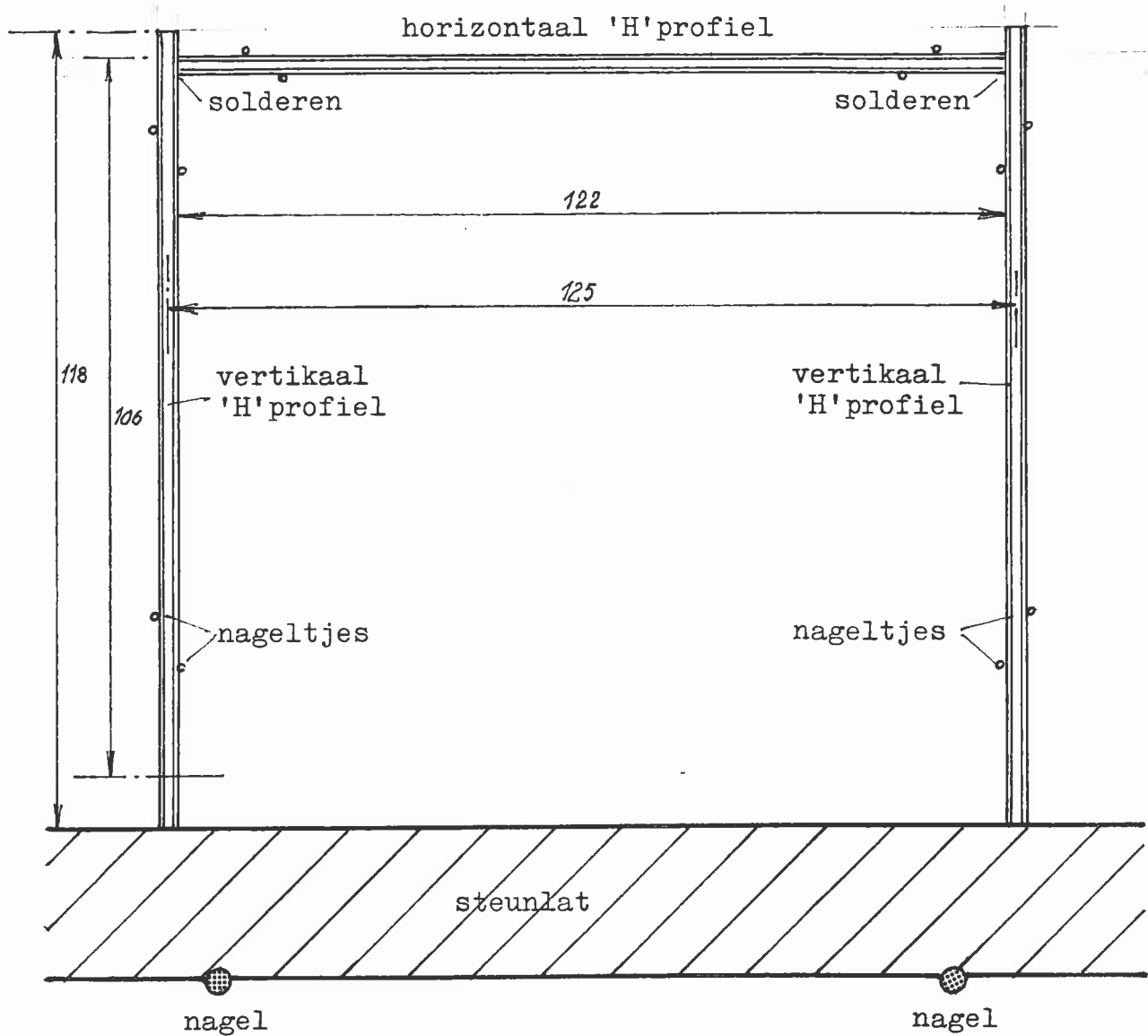
Zo kunt u een fraaie bovenleiding stapsgewijs opbouwen.

We gaan op dezelfde manier tewerk voorwat de bedrading betreft van de bovenleiding.

Ik wens u veel genot bij het construeren van deze bovenleiding. U zult er fier op zijn en wat u beterkoop zult aanvoelen ! Iedereen is in staat om een mooie bovenleiding zelf te bouwen.



Het gebruik van een winkelhaak is noodzakelijk bij het tekenen van een mal of bouwpatroon.



Nadat we de nodige profielen op de juiste maat hebben afgezaagd brengen we op het bouwschema de nageltjes aan die later zullen dienen om de 'H'profielen te laten tussen-
glijden.

We beginnen met het aanbrengen van een steunlat die een ruggesteun krijgt door twee nagels, steeds horizontaal, te nagelen in het stuk triplex of plank.

Hierop schuiven we het horizontaal 'H'profiel, tussen de nageltjes, het eerst op zijn plaats. Vervolgens schuiven we op dezelfde wijze de vertikale 'H'profielen op hun plaats. Deze twee laatste profielen worden dan opgevangen tegen de steunlat en zit gans het portiek stevig op zijn plaats.

We kunnen nu overgaan tot het solderen van de portiek.

Om tot de samenstelling van de bovenleidingsdraad over te gaan, gaan we als volgt tewerk:

We schaffen ons koperdraad aan van 0,8mm. \emptyset om zodoende de bovenleidingsdraad zelf te bouwen. Deze koperdraad is verkrijgbaar in de handel op lengtes van 1m..

Men gaat tewerk zoals aangeduidt op het bijgevoegde schema, dus in de opeenvolgende volgorde van het bouwplan. (1,2,3 en 4)

Vooraf hebben we het bouwpatroon getekent op een stuk triplex of hout. Op deze wijze krijgen we steeds de juiste lengte van de bovenleidingsdraden. Men kan lengtes maken van 36cm. of voor de bochten van 18cm., of men kan willekeurige lengtes maken naargelang de ligging van de rails op de spoorbaan.

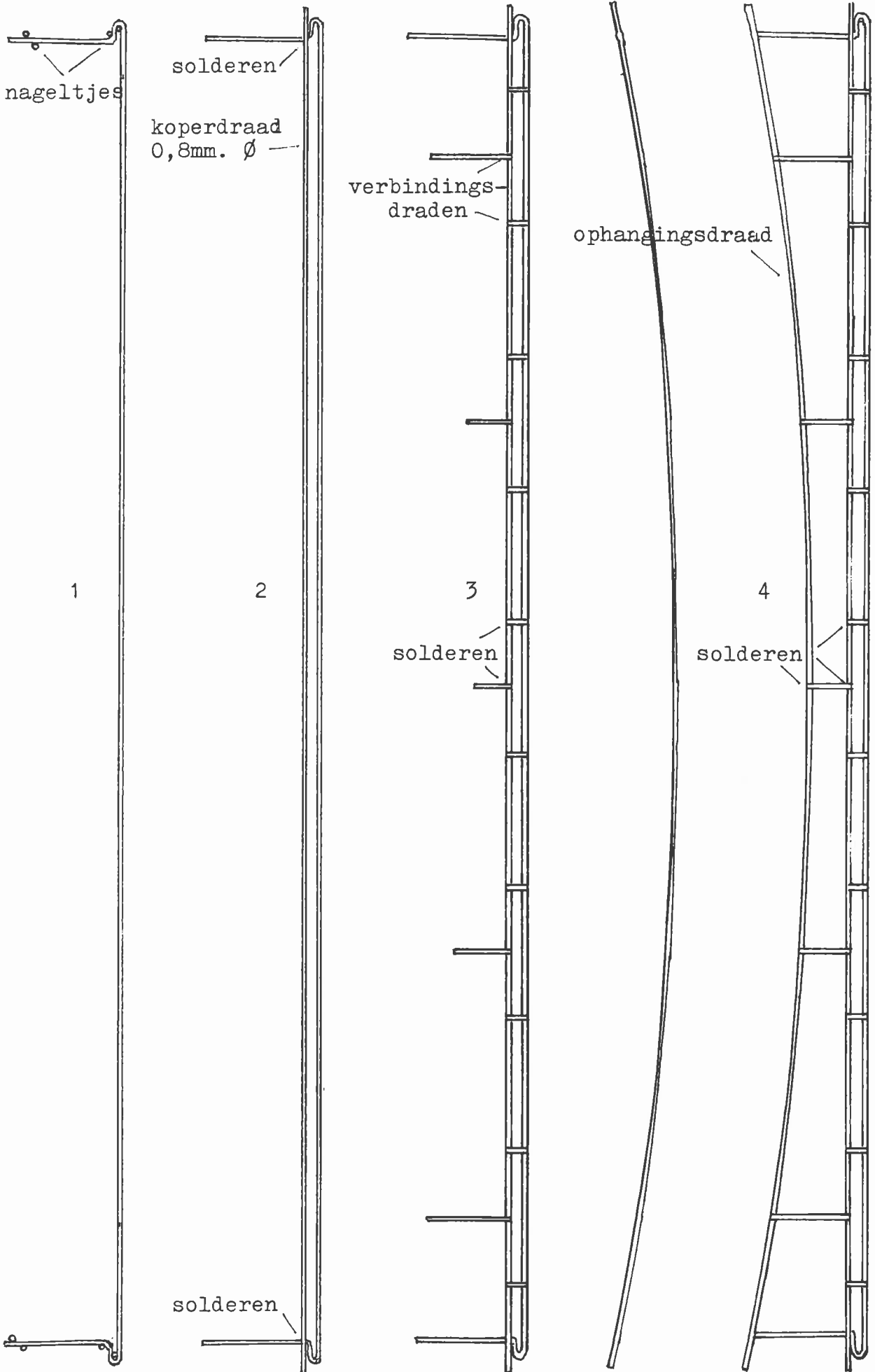
Bij het opmaken van de bovenleidingsdraad is het gebruik van een steunlat eveneens noodzakelijk, omdat de rijdraad een horizontale lijn dient aan te nemen.

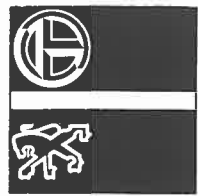
- 1 - We nemen de koperdraad (0,8mm. \emptyset) en brengen deze draad tot tegen de steunlat. Vervolgens plooiën we de koperdraad om of tussen de nageltjes die we in het bouwpatroon hebben aangebracht.
- 2 - Vervolgens brengen we over de ganse lengte van de patroon een tweede draad die we vast solderen aan de rijdraad, dit ter versteviging van de rijdraad.
- 3 - Deze twee draden worden aan elkander verbonden door ze onderling vast te solderen met behulp van tussen stukjes. Om de ophangingsdraad te kunnen vasthechten moet men eveneens verbindingsdraden aanbrengen. Deze verbindingsdraden solderen we vast op het reeds voorhanden zijnde montage-werk.
- 4 - Men kan nu overgaan tot het aanbrengen van de ophangingsdraad en solderen die vast aan de verbindingsdraden van diverse lengtes. Op deze wijze krijgen we de gebogen lijn van de ophangingsdraad.

Het is echter aangeraden tijdens het solderen een klem te gebruiken, een krokodilklem. Op deze wijze gaat de warmtebron van de soldeerbout zich overzetten op de klem en krijgen we minder last dat gesoldeerde draden loskomen.

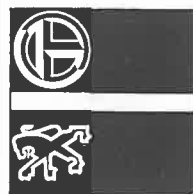
Voor alle andere bewerkingen bij de bouw van deze bovenleiding gaat men op dezelfde manier tewerk. Eerst het opmaken van een bouwplan en nadien solderen.

Het opbouwen van de bovenleidingsdraad.





PEUGEOT TALBOT



p.v.b.a. GARAGE DEN HAESE & Z.

Brusselsesteenweg 543 GENTBRUGGE - Tel. 09/230.02.08

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:227.68.41 of COCQUYT Hans tel:226.31.10 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.

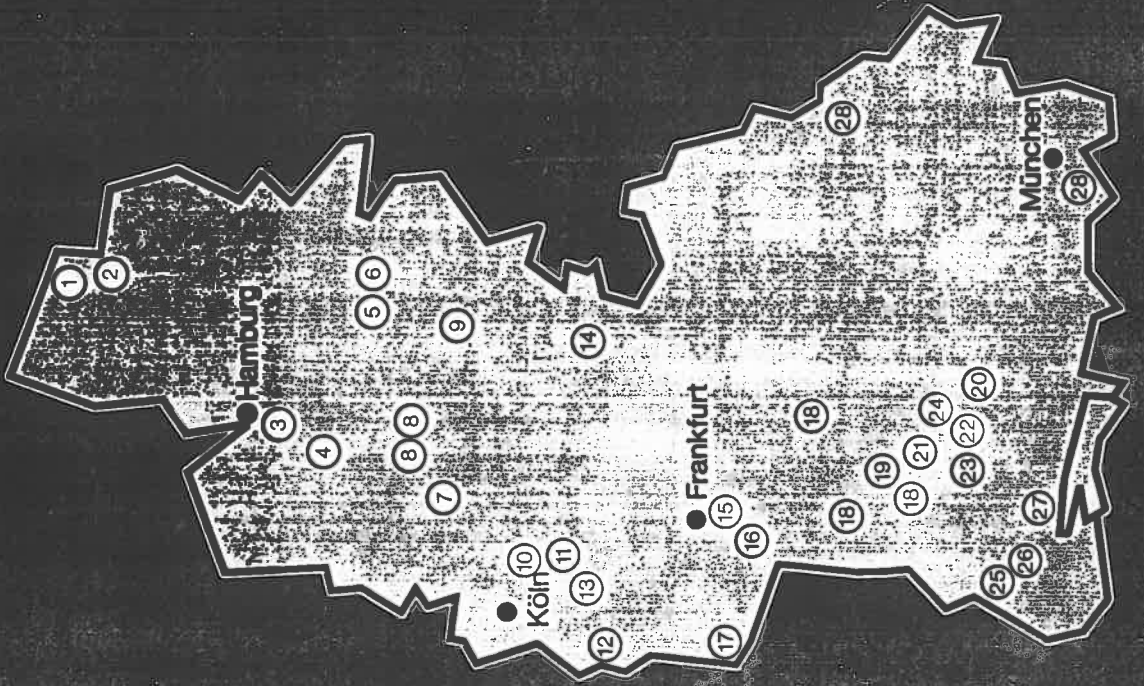
Dit voorwat de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club (A.M.S.A.C.) betreft.

TENTOONSTELLINGEN en RUILBEURZEN

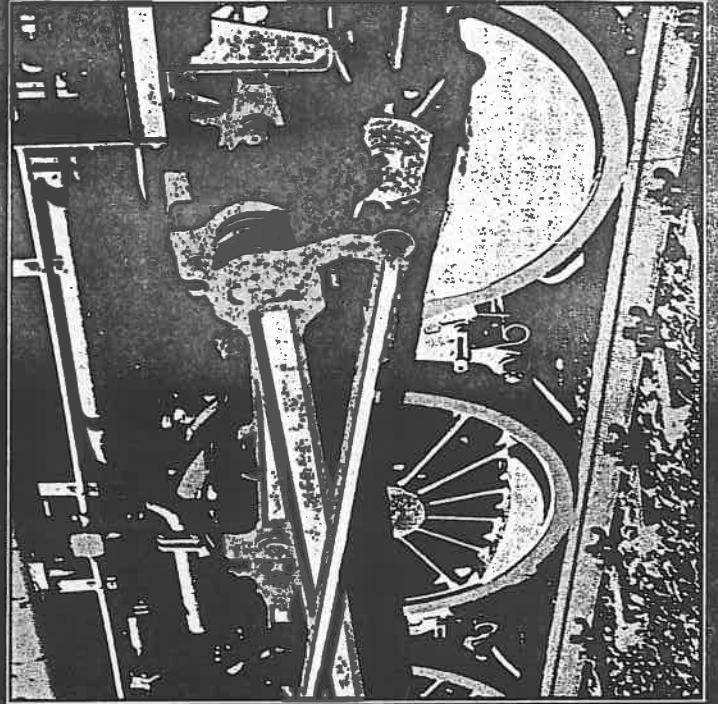
- 19 - 20.06.1993 Door de groepering 'Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées', speciale manifestaties "Fête du Rail" op de lijn Dinant - Heer Agimont
- 25 - 26.09.1993 "Festival Vapeur" te Mariembourg.
- 25 - 26.09.1993 51ste Internationale Veiling Oude Speelgoedtreinen in het Hotel Serwir te Sint-Niklaas door VERCAUTEREN.
- 05.09.1993 Internationale Trein- en Autobeurzen van 9 tot 14u.
- 05.12.1993 Zaal Sint-Jozef, Dahliastraat 23 Wommelgem.
- 06 - 07.11.1993 Grote manifestatie Antwerpen - Modelbouw, georganiseerd door acht modelbouwclubs in de Feestzaal Harmonie, Mechelsesteenweg 216 te Antwerpen, van 10 tot 19u. (schepen, vliegtuigen, treinen, enz.)
- 14.11.1993 Internationale Ruilbeurs door Van Kerckhoven, in de Gemeenteschool te Kruibeke, E. Gorrebeeckstraat 14 a van 9 tot 13u.
- 24 - 25 - 26.09.1993 4de Expo van Modeltreinen en Modelbouw "EUROMODELBOUW 1993" in de Limburghallen te Genk door de Hoeseltse Treinclub.
- 12 - 13.06.1993 MINIATURE '93 - 1er Show Exposition Modelisme Maquetisme Miniature, in de Hall des Expositions de la Province de Mons, van 10 tot 19u.
- 13.06.1993 TRAIN MODELE SUD A.S.B.L. 3e Bourse in de Polyvalente Hall te Arlon, Treinen, Auto's, Speelgoed van 9u.30' tot 15u.
- 02 - 03.10.1993 MODELSPOORCLUB VAN DE KUST - 12de Treinweekend van Oostende
- 27.06.1993 Ruilbeurs van poppen, beren en oud speelgoed in de Vlaamse Beurs te Antwerpen van 10 tot 17u.
- 14 - 15.08.1993 Stoomcentrum Maldegem - Stoomfestival Stationsplein 8 Maldegem 9990.

Gelieve tevens de lijst te raadplegen die ter kennis werd gebracht in het clublokaal.

Historische
Eisenbahnen
in
Deutschland



Historische
Eisenbahnen
in
Deutschland



hoch bevor es sich abzeichnete, daß die Deutsche Bundesbahn auf die Dampflokomotiven endgültig verzichten würde, begannen in ganz Deutschland Eisenbahnfreunde mit der Gründung von Museumsbahnvereinen, um mit betriebsfähigen Maschinen diese bedeutende Epoche der deutschen Eisenbahngeschichte der Nachwelt zu erhalten. Leider lag die Beschaffung und Erhaltung der alten Dampftröser allein auf den Schultern der Museumsbahner, die daher trotz vieler materieller Opfer und großen Engagements nur wenige Exemplare vor der Verschrottung retten konnten. Heute, nach einem Jahrzehnt, haben die Museumsbahnen eine große Anziehungskraft auf die Bevölkerung. So ist es nicht verwunderlich, daß viele Fremden und Landkreise »ihre« Museumsbahnen unterstützen.

Der BDEF freut sich, daß er seinen ersten zusammenfassenden »Museumsbahner-Prospekt« der Öffentlichkeit vorstellen kann. Dies war nur möglich durch die großartige Zusammenarbeit aller Museumsbahnfreunde. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen – und ganz besonders beim BDEF – Museumsbahnfreunde – bedanken, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

REFACE

Even before it became obvious that the DB would definitely abandon steam engines, all around Germany railway enthusiasts began to found museum railway societies to preserve this relevant era of the German railway history. Keeping engines in working order. Unfortunately acquisition and preservation of the old iron horses lay solely on the shoulders of the museum railwaymen, who thus in spite of financial sacrifices and great engagement could only save few samples from scrapping. Today, after a decade, the museum railways are a great attraction. So it is not astonishing, that numerous communities support »their« museum railway.

The BDEF is happy to be able to present its first comprehensive museum railway folder to the public. This was only made possible by the grand cooperation of all museum railwaymen. Here I want to thank all that have added to this success – specially to the BDEF committee on museum railways.

VANT-PROPOS

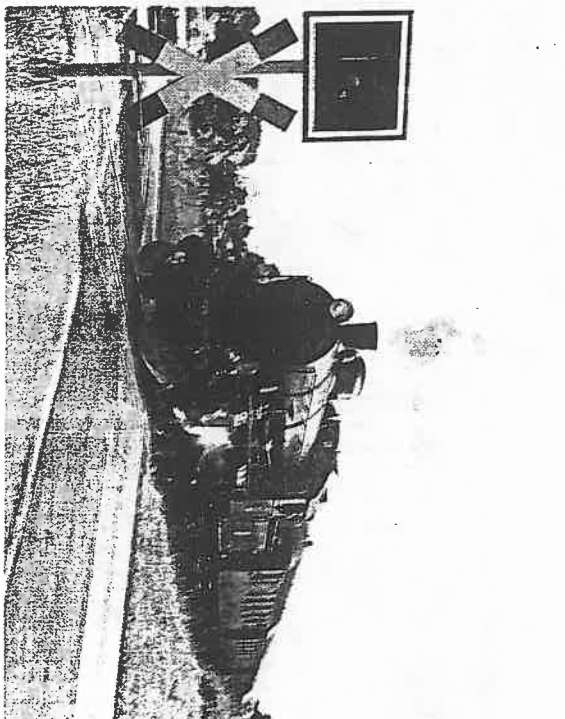
Avant même que se dessinait que la DB voudrait abandonner finalement les locomotives à vapeur, en tout l'Allemagne des amis des chemins de fer commençaient de fonder des clubs des chemins de fer musées pour de conserver cette époque essentielle par des locomotives en état de circulation. Hélas, l'acquisition et la conservation de ces anciens »chaudrons« était seulement sur les épaules des amateurs ferroviaires, qui par conséquent malgré tous les grands sacrifices matériels et tout le grand engagement n'ont pu sauver que quelques rares exemplaires.

Aujourd'hui, après une décennie les chemins de fer musées constituent un grand attrait. Ainsi n'est il pas étonnant que nombreuses communes soutiennent »leurs« chemin de fer musée.

Le BDEF se réjouit de pouvoir présenter son premier dépliant rassemblant les chemins de fer musées. C'était possible seulement par la coopération randieuse aux tous les amateurs ferroviaires. Ici je remercie tous ceux particulièrement le comité des chemins de fer musées du BDEF –, qui ont contribué au succès.

Ians Feldmeier
IDDEF-Vorsitzender

1 Angelner Dampfisenbahn Deutschlands nördlichste Museumsbahn



Angelner Steam Railway
Germany's most northern Museum Railway

Chemin de Fer à Vapeur de Angeln
Le Chemin de Fer Musée situé le plus au Nord de l'Allemagne

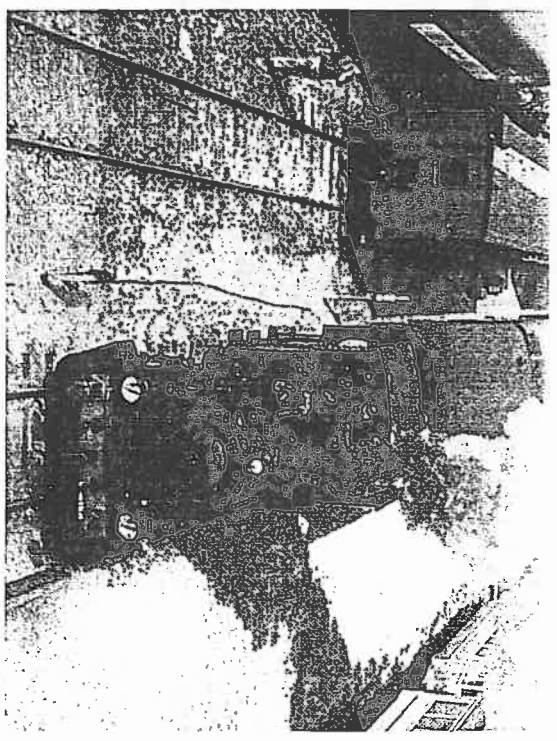
Strecke: Kappeln-Stüdertrarp (KBS 149)
Streckenlänge: 15 km
Ausschließlich Material der skandinavischen Staatsbahnen: DSB, NSB, SJ.
Dampflok: DSB F 654, SJ B 1266
Dieseltriebwagen: DSB Mo 1835
div. Personen-, Pack- und Güterwagen

Line: Kappeln – Stüdertrarp (No. 149)
Length of line: 10 miles
Rolling stock of Scandinavian origin exclusively: DSB, NSB, SJ
Steam engines: DSB F 654, SJ B 1266
Diesel railcar: DSB Mo 1835
A variety of passenger coaches, baggage cars and wagons

Ligne: Kappeln – Stüdertrarp (No. 149)
Longueur de la ligne: 15 km
Matériel appartenant exclusivement aux chemins de fer Scandinaves: DSB, NSB, SJ
Locos à vapeur: DSB F 654, SJ B 1266
Autorail Diesel: DSB Mo 1835
div. voitures, fourgons et wagons

Information: Freunde d. Schienenverkehrs, Flensburg e.V.
Postfach 1617, D-2390 Flensburg
FVV-Kappeln, Ostsee e.V., Mühle, D-2340 Kappeln

2 VVM-Museum Schönberg (Holst.) / Aumühle



25 km von Kiel im reizvollen Ostseebad Schönberg (Holst.) befindet sich unser Nahverkehrsmuseum; ein lebendiges Museum zum Anlassen. Hier sind 50 Schienenwagen der Baujahre 1869–1956 versammelt. Die historischen Züge mit Dampf- oder Dieselloks fahren 4 km von Schönberger Strand bis Schönberg. Fahrten an Wochenenden von Juni bis September (Kursbuchstrecke 135).

Verbinden Sie Ihren Urlaub am Meer mit dem Hobby »Eisenbahn« und einer Fahrt in den Museumszügen! Besuchen Sie auch unsere Hauptwerkstätte in Aumühle bei Bergedorf/Hamburg!

15 m from Kiel at the charming Baltic sea resort Schönberg (Holst.), you find our local traffic museum, a living museum to touch. Here 50 rail veterans constructed between 1869 and 1956 are assembled. The historic trains with steam-or Diesel-engines run 2.5 m from Schönberg Beach to Schönberg. Trains run on weekends from June to September (DB timetable No. 135). Combine your sea holidays with your railway hobby and a journey in the museum trains! Visit also our main workshops at Aumühle near Bergedorf!

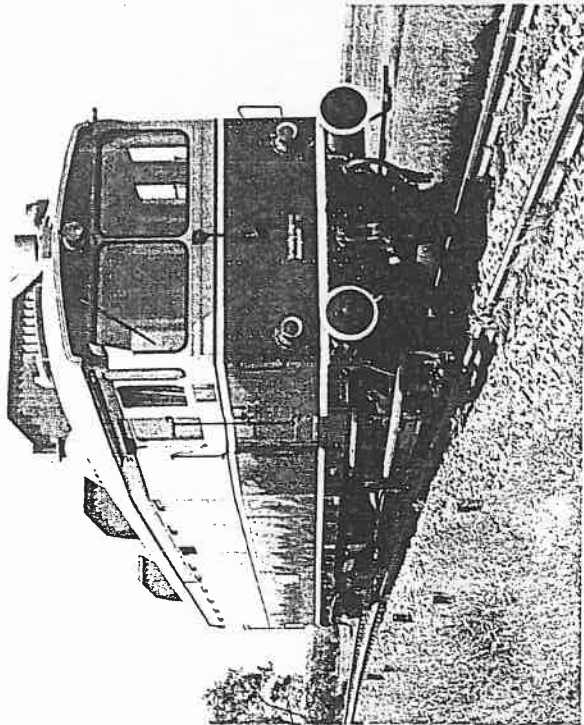
A 25 km de Kiel, à une station balnéaire de la mer Baltique vous trouvez notre musée du trafic local: un vrai musée vivant. 50 vétérans du chemin de fer, construits entre 1869 et 1956, y sont rassemblés. Les trains historiques circulent entre »Schönberg Plage« et Schönberg (4 km, No. 135) avec des locos vapeur et Diesel les fins de semaine de juin à septembre. Passez donc vos vacances au bord de la mer et pratiquez en même temps votre hobby en voyageant en train touristique! Visitez aussi nos ateliers à Aumühle près de Bergedorf/Hamburg!

Information: Bf. Schönberger Strand, 2306 Schönberg (Holst.)
Tel. 04344/2323
C.-J. Wincke, 2 Hamburg 70, Rathorweg 24
Tel. 040/6531875



3

BHEF Harsefeld



WUMAG-Reichsbahntriebwagen von 1926

Die Perle der Stader Geest, den Naherholungsort Harsefeld vor den Toren Hamburgs, erreichen Sie mit dem ältesten deutschen Drehgestelltriebwagen von 1926, dem WUMAG-Reichsbahntriebwagen. Der Triebwagen verkehrt auf der 15 km langen Strecke Buxtehude-Harsefeld, Fahrplan veröffentlicht im amtlichen Kursbuch der DB, Strecke 115. Sonderfahrten für bis zu 120 Personen führen wir jederzeit auch auf DB-Strecken durch.

With the oldest German bogie-railcar of 1926, the WUMAG-Reichsbahn-trailer, you reach the pearl of the Stade Geest, the resort Harsefeld outside the gates of Hamburg. The railcar runs on the 9 miles long line from Buxtehude to Harsefeld. See DB railway guide No. 115 for the time-table. Special runs for up to 120 participants, also on DB lines, can be arranged anytime.

Par le plus ancien autorail à bogies, datant de 1926, l'autorail WUMAG-Reichsbahn, vous arrivez à Harsefeld, la perle de la Geest de Stade, lieu de récréation avant les portes de Hamburg. L'autorail roule sur la ligne de 15 km de Buxtehude à Harsefeld. Voyez l'horaire dans l'indicateur DB, No. 115. Voyages spéciaux pour jusqu'à 120 voyageurs, aussi sur lignes de la DB, nous réalisons toujours sur demande.

Information: Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunde e.V.

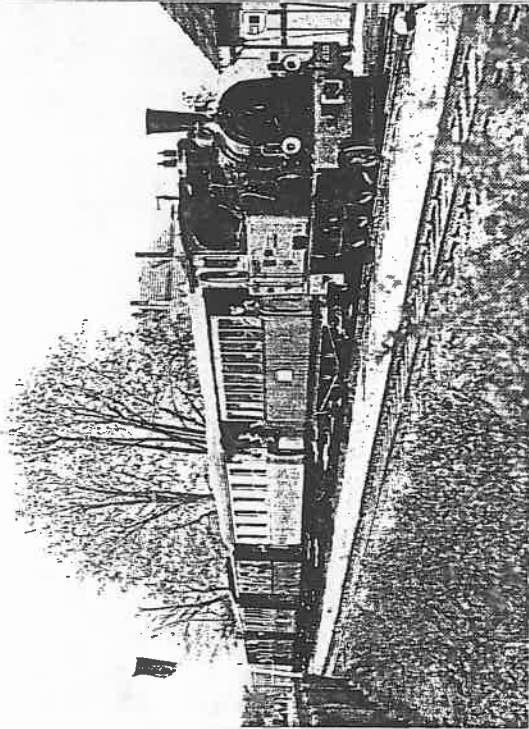
I. Vors. Kl.-R. Maillien

Am Marienplatz 4, 2160 Stade, Tel. 041 41-6 13 69



4

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. »Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands«: Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg – Asendorf



Die »Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands« fährt schon seit 1966 auf der 8 km langen Schmalspurs Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf, in der Grafschaft Hoya bei Bremen. Seit 1983 stehen vier Dampfloklocomotiven (die älteste: 1894), zwei Dieselloks, vier Triebwagen und 15 Personenwagen bereit für den planmäßigen Verkehr an jedem Wochenende vom 1. Mai bis Ende September. (Fahrplan im DB-Kursbuch, Nr. 114.)

Since 1966 the little trains of the "First Museum Railway of Germany" have run on the 8 km narrow-gauge line between Bruchhausen-Vilsen and Asendorf, County of Hoya, near Bremen. Since 1983 there are four steam engines (the oldest: 1894), two diesels, four railcars and 15 coaches being employed in regular service on any weekend from May 1 to the end of September. (Timetable: DB Railway Guide, No. 114.)

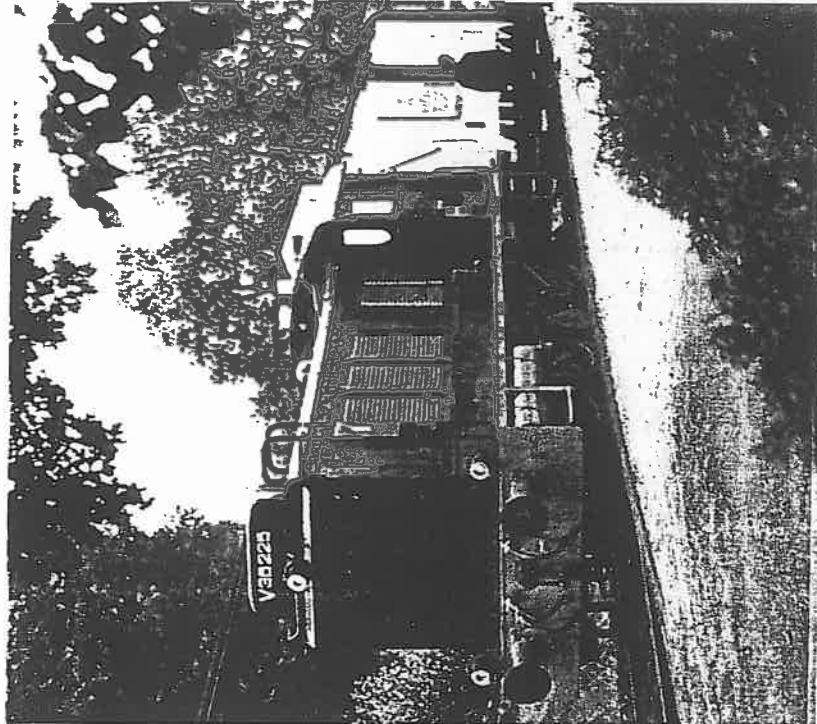
Dès 1966 les petits trains du «Premier Chemin de Fer Musée d'Allemagne» roulent sur la voie métrique de 8 km entre Bruchhausen-Vilsen et Asendorf, dans le Comité de Hoya, près de Bremen. Depuis 1983 il y a quatre locomotives à vapeur (la plus vieille: 1894), deux diesels, quatre automotrices et 15 voitures pour les services réguliers chaque fin de semaine du 1 mai à la fin septembre. (Horaire: Indicateur DB, No. 114.)

Information: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.

Postfach 1106, D-2814 Bruchhausen-Vilsen

5

Celler Land-Express



Zwischen Celle und dem Luftkurort Müden/Örtze in der Lüneburger Heide verkehrt der historische Personenzug »Celler Land-Express«, geführt von Altbau-Dieselloks des VBV aus den 40er Jahren.

Verkehrstage und -zeiten: DB-Kursbuch, Strecke 159.

The historic passenger train "Celle Country Express", led by VBV's old Diesels of the forties, runs between Celle and the health resort Müden/Örtze in the Lueneburg Heide. Days of operation and time-table: DB No. 169.

C'est entre Celle et la station climatique Müden/Örtze dans les Landes de Lueneburg que le train historique «Celler Land-Express» circule, mené par des locos Diesel datant des années 40. Pour l'horaire, voir indicateur général. No. des 169.

Information:

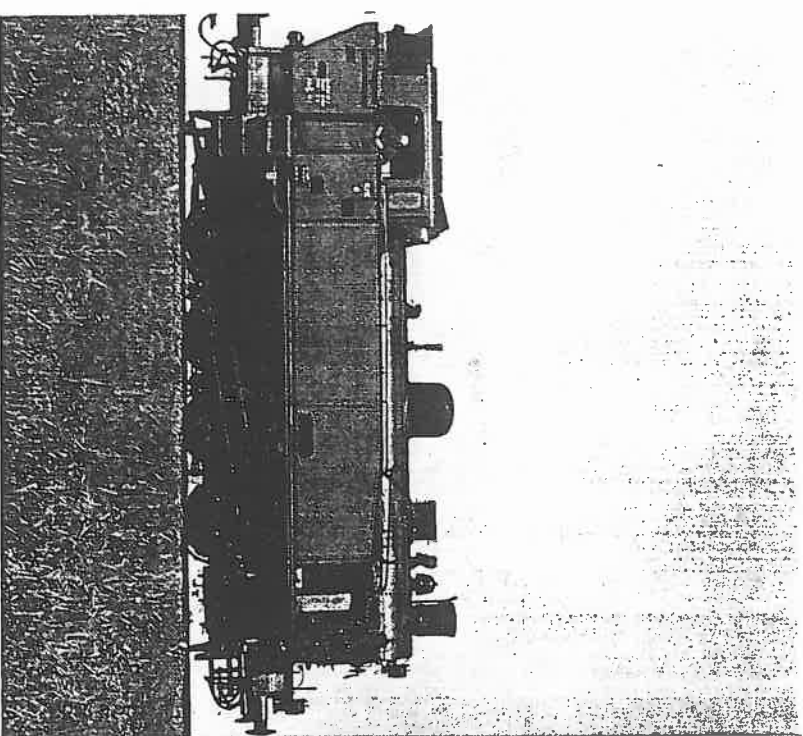
Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V.

Postfach 5323, D-3300 Braunschweig

und

Fremdenverkehrsverband Celler Land

3100 Celle



PREUSSENZUG - Im Süden der Lüneburger Heide verkehrt zwischen Hankensbüttel und Parsau der dampfgeführte »Preußenzug«. Verkehrstage und -zeiten: DB-Kursbuch, Strecke 156.

PRUSSIA TRAIN

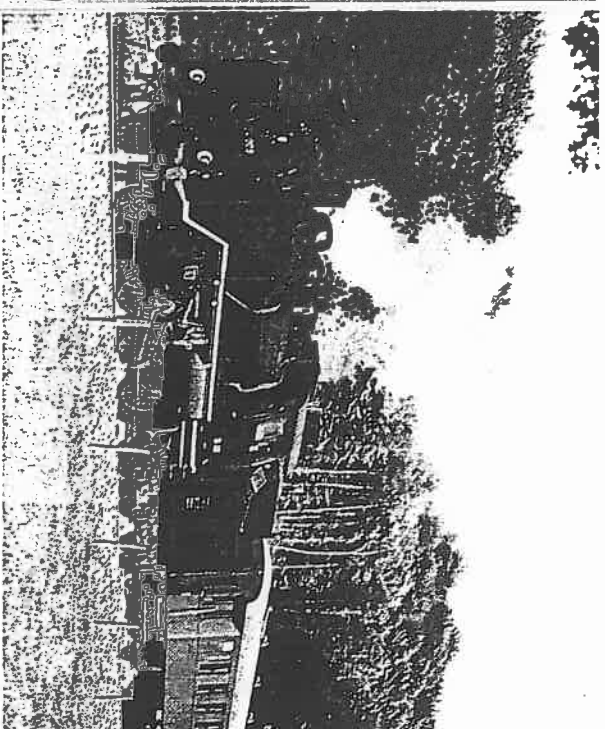
In the south of the Lüneburg Heide between Hankensbüttel and Parsau runs the steam-operated "Prussia Train". Days of operation and timetable railway guide No. 156.

TRAIN PRUSSIEN

C'est au sud des Landes de Lüneburg, entre Hankensbüttel et Parsau, que circule le train à vapeur, nommé «Train Prussien». Horaires: voir indicateur général, ligne No. 156.

Information:

VfV - Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V.
Postfach 5323
D-3300 Braunschweig
und
Landkreis Gifhorn
3170 Gifhorn



Mit dem Dampfzug durch den Teutoburger Wald auf der längsten, planmäßige im Museumsbetrieb befahrenen Strecke von Gütersloh nach Ibbenbüren (KBS 206). Zum Einsatz kommen die Dampflokomotiven 24 009 (Bj. 1928) oder 38 1772 (Bj. 1915) mit historischen Plattformwagen. Ein Buffetwagen sorgt für das leibliche Wohl. Fahrräder und Kinderwagen können kostenlos mitgeführt werden.
An den Zielorten wird viel geboten:

Tecklenburg: Staatlich anerkannter Luftkurort. Stadtkern mit gut erhaltenen Fachwerkhäusern, Marktplatz in Höhenlage mit hervorragender Aussicht.
Brochtrupbeck: Hermannsweg und Dörenther Klippen
Ibbenbüren: Wellenhallenbad am Bahnhof, Sommerrodelbahn, Märchenpark, Freizeitloft, große Kirmes vom 2. bis 5. September.

EK Railway Courier

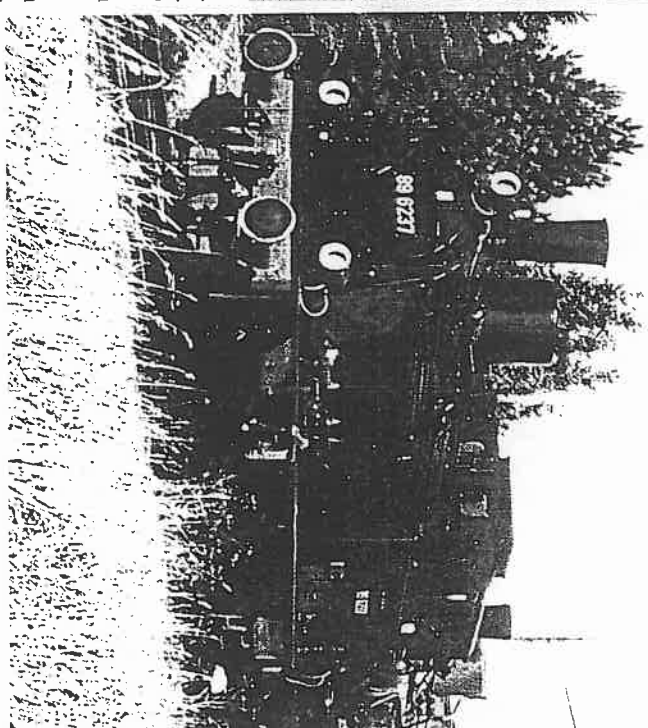
By steam train through the Teutoburg forest on the longest line with scheduled museum traffic from Gütersloh to Ibbenbüren (DB no. 206). Steam engines 24 009 (btl. 1928), or 38 1772 (btl. 1915) operate with historic platform coaches. A buffet coach provides for your well-being. Bicycles and baby carriages are transported free of charge.

EK Courrier des Chemins de Fer

En train à vapeur à travers la Forêt de Teutoburg sur la plus longue ligne régulière desservie par des trains touristiques, de Gütersloh à Ibbenbüren (No. 206). Y sont mises en service les locos à vapeur 24 009 (1928), ou 38 1772 (1915) avec des voitures historiques à plateforme. Un wagon-buffet sert au bien-être gastronomique. Des vélos et des voitures d'enfants sont pris en charge gratuitement.

Information:

Eisenbahn-Kurier
Postfach 5560, 7800 Freiburg



Seit 1977 unterhält MEM zwei Dampfzüge. Mit ihnen lebt zwischen April und Oktober auf den Mindener und Wittlager Kreisbahnen die alte Kleinbahnatmosphäre wieder auf (Kursbuchstrecken 209, 106). Rollendes Material: U. a. 4 Dampfloks und 19 Personenwagen.

MEM Museum Railway Minden

Since 1977 MEM has operated two steam trains. With them the old light railway atmosphere revives on the Minden and Wittlage District Railways (DB Nos. 209, 106) between April and October. Rolling stock includes 4 steam engines and 19 coaches.

MEM Chemin de Fer Musée de Minden

C'est depuis 1977 que le MEM entretient deux chemins de fer à vapeur. Ainsi se réanime l'atmosphère qui rappelle l'époque des secondaires sur les C11D de Minden et Wittlage (Nos. 209, 106). Parmi le matériel roulant: 4 locomotives à vapeur et 19 voitures.

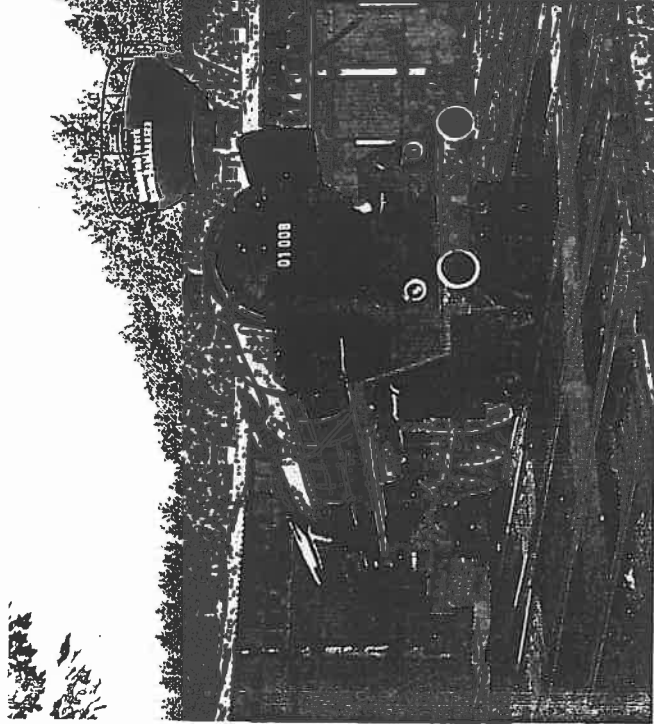
Information:

MEM
Museums-Eisenbahn Minden e.V.
Postfach 2751, 4950 Minden/Westf.

9 Almetalbahn

16

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen GmbH



Stille Kleinbahnromantik mit Original T3, Bj. 1901, u. V 20 022, Bj. 1942, auf vereinsgeiger Strecke (8 km), Fahrzeugpark von 1890-1953, viele Raritäten, herrliche Landschaft, auch Möglichkeiten für Sonderfahrten. Saison: Mai bis Oktober 14tägig, sonntags. Im Bahnhof Bodenburg: Eisenbahnbetriebsmuseum.

Alme Valley Railway
Light railway romance in true style with original T3, built 1901, and Diesel V 20 022, built 1942, on society's own line (5 m) Rolling stock of 1890 to 1953, many rarities, magnificent landscape, train charters. Season: May to October on Sundays every fortnight. At Bodenburg station railway traffic museum.

Chemin de Fer de la Vallée de l'Alme
Chemin de fer local d'un style vraiment pittoresque, disposant d'une originale T3 (construite en 1901) et de la V 20 022 (1942), circulant sur une ligne appartenant à l'association même, longue de 8 km, traversant un paysage admirable, se composant des véhicules de 1890-1953, offrant beaucoup de curiosités. Pendant la saison (mai-octobre) en service un dimanche sur deux, trains spéciaux possibles. Dans la gare de Bodenburg: musée ferroviaire.

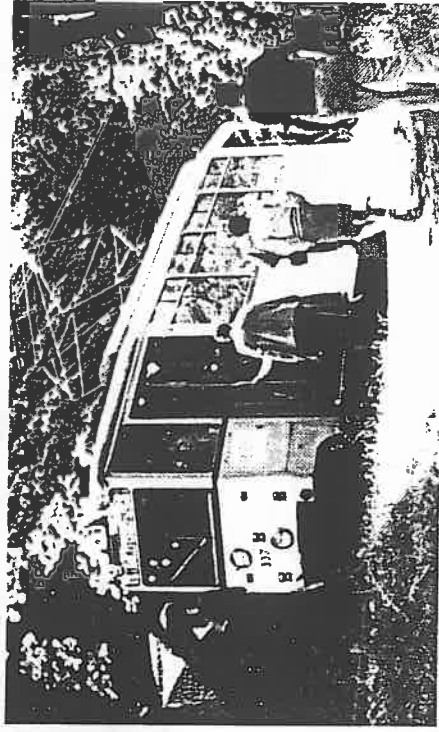
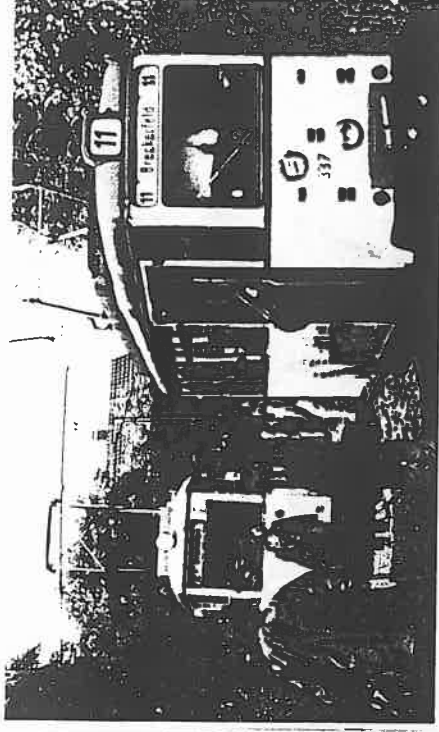
Information: Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V., Hildesheim, 3201 Bartenrode, Schwarze Heide 44, Telefon 0 51 21 26 13 88 oder 6 23 14



Information:
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen GmbH
Dr.-C.-Otto-Straße 191, 4630 Bochum 5
Tel. 0234/49 25 16

11

BMB - Bergische Museums-Straßenbahn



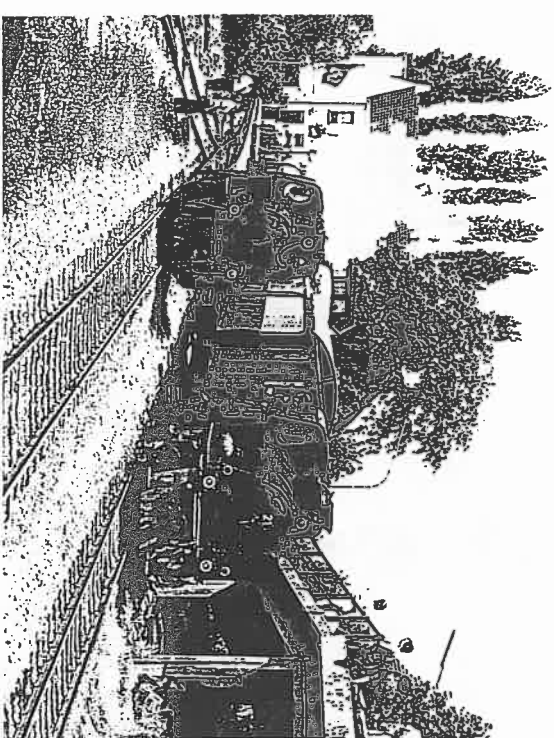
Wuppertal - Kohlfurth - Cronenberg
Der Betriebshof Kohlfurth ist sonnabends von 8.30-18.00 Uhr geöffnet.
Zur Zeit noch kein öffentlicher Personenverkehr.

BMB Bergian Museum Tramway
Wuppertal - Kohlfurth - Cronenberg
Kohlfurth depot is open to public on Saturdays 8.30 a.m. to 6 p.m.
No public traffic so far.

BMB Musée du Tramway
Wuppertal - Kohlfurth - Cronenberg
Le dépôt de Kohlfurth est ouvert au public les samedis de 8.30 à 18.00 heures. A l'instant nul trafic public.



Information:
Bergische Museums-Straßenbahn e.V.
Postfach 131936, D-5600 Wuppertal 1



25 km nördlich von Aachen, in der westlichsten Ecke Deutschlands, liegt die schmalspurige Selkantenbahn. Auf ihrer 5,5 km langen Strecke von Geilenkirchen-Gillrath nach Schierwaldenrath verkehren an jedem Sonntag und Feiertag von Ostern bis Ende September sowie an den Adventswochenenden dampfgeführte Kleinbahnzüge, gebildet aus Fahrzeugen mit Baujahren von 1887 bis 1956. Kursbuch Nr. 458

Anresemöglichkeiten: Bundesbahn bis Geilenkirchen, dann Buslinie 35. Autobahn A 44 bis Ausfahrt Aldenhoven oder A 4 bis Weisweiler.

15 m north of Aachen in the most westward edge of Germany the narrow-gauge "Selkant" railway is located. On its 3.5 m long line from Geilenkirchen-Gillrath to Schierwaldenrath steam-powered light railway trains are operated with consists of rolling stock built between 1887 and 1956 on each Sunday and holiday from Easter to the end of September plus on the weekends of Advent. No. 458 of Railway Guide.

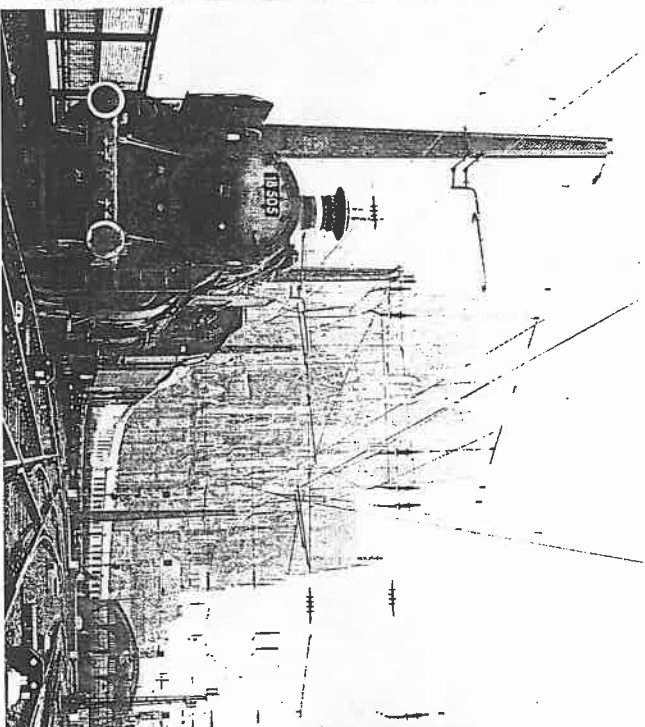
How to get there: DB to Geilenkirchen, then bus line 35. Autobahn A 44 to exit Aldenhoven, or A 4 to Weisweiler.

C'est à 25 km au nord d'Aix-la-Chapelle que se trouve le chemin de fer à voie étroite «Selkant». Sur la ligne longue de 5,5 km de Geilenkirchen-Gillrath à Schierwaldenrath circulent des trains à vapeur, formés des véhicules construits de 1887 à 1956. Jours de service: tous les dimanches et jours fériés de Pâques jusqu'à la fin septembre. No. 458 de l'Indicateur. Comment y arriver? En train jusqu'à Geilenkirchen, ensuite en car, ligne Autoroute 44 jusqu'à Aldenhoven, A 4 jusqu'à la sortie de Weisweiler.

Information: Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V.

Postfach 603, 5100 Aachen

Tel. 0241/8 23 69 oder 024 54/66 99



4 Wagen des berühmten »Rheingold«-Zuges – Komfortzug der DR von 1928-1939 und mit diesen Traditionsnamen heute als TEE fahrend – wurden ab 1971 vom Freundeskreis Eisenbahn Köln e. V. erworben, restauriert und bisher auf über 250 Fahrten im Bereich der deutschen und mitteleuropäischen Eisenbahnen mit Dampf-, Diesel- und elektr. Lokomotiven unterschiedlichster Bauart eingesetzt.

Anmietungen einzelner Wagen oder des gesamten Parks des Sonderzuges durch Eisenbahnfreunde und andere Interessenten sind jederzeit möglich.

4 coaches of the famous "Rheingold" high comfort train, operated by the DR from 1928 to 1939, – today a TEE train bears the traditional name – have been bought and restored since 1971 by the FEK. Since then they have been operated more than 250 times on German and Central European railways, pulled by all sorts of steam, Diesel, and electric engines. Single coaches or the complete special train may be chartered any time by railway enthusiasts or anybody interested.

Ce sont 4 voitures du train à grand confort célèbre «Rheingold» de l'époque 1928 à 1939 de la DR – le nom traditionnel aujourd'hui désignant un train TEE – que le FEK a achetées et restaurées depuis 1971 et à ensuite employés plus de 250 fois sur les réseaux Allemands et de l'Europe Centrale, tirées par des locomotives à vapeur, locos Diesel et électriques les plus différentes.

Chaque voiture ou le train spécial complet peuvent toujours être loués par des amis du chemin de fer ou par d'autres personnes.

Information:

Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V.

Hardeluststraße 10, 5000 Köln 1



HESSENCOURRIER

- heißt der erste Hessische Museumseisenbahnzug
- fährt im reizvollen nordhessischen Bergland
- auf der 33 km langen Strecke Kassel-Naumburg
- die steilste deutsche Museumsbahn mit 7 km Rampe 1 : 35
- hat eine Henschel Nadampfenlokomotive Baujahr 1952
- arbeitet die fünfachsige Tenderlokomotive ex KN 206 wieder auf
- betreibt den ältesten zweifachachsigen Triebwagen T 24
- besitzt herrliche alte Wagen mit offenen Plattformen
- serviert in Buffetwagen mit stimmungsvoller Stehheke
- und hat freundliches Personal in allen Uniformen
- Fahrpläne gegen Rückporto, Extrazüge auf Anfrage

HESSENCOURRIER

- is the name of the first Hessian museum railway train
- runs in the charming north Hessian mountain area
- on the 20 m long line Kassel-Naumburg
- the steepest German museum railway with 4 mi ramp 1:35
- owns a Henschel non-superheated tank engine built in 1952
- restores the 0-10-0 tank engine KN 206 to working order
- operates the oldest four-wheeler railcar T 24
- owns splendid old open-vestibule coaches and a cheerful bar
- and has a friendly crew in old uniforms
- time-tables for return postage. Special trains on request

HESSENCOURRIER

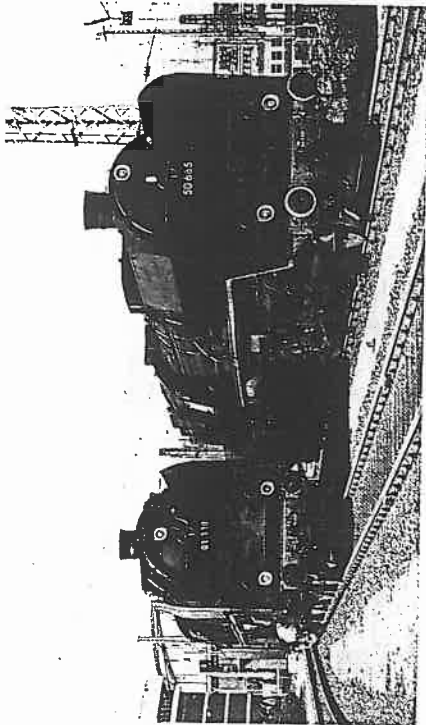
- s'appelle le premier train touristique de la Hesse
- circule dans le paysage montagneux du Nord de la Hesse
- sur la ligne de 33 km entre Kassel et Naumburg
- rampe de 7 km, 1 : 35, la plus escarpée des CFT allemands
- possède une locomotive à tender (Henschel 1952)
- remet en état la locomotive 050 T ex KN 206
- entretient le plus ancien autorail à 2 essieux T 24
- Possède des vieilles voitures magnifiques à plateformes
- offre un wagon-bar qui crée une ambiance agréable
- et un personnel aimable vêtu d'uniformes anciens
- horaires à port de retour, trains spéciaux sur demande

HESSENCOURRIER, Kaulenbergstraße 5, 3500 Kassel,

Telefon (0561) 35925/581550/21981

15

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.



Eine Dampf-Museumsbahn mitten in der Großstadt!

Wir fahren während des ganzen Jahres an je einem Wochenende im Monat im Stundentakt auf der Frankfurter Hafenbahn. Unseren Fahrplan finden Sie im Kursbuch der DB, Tabelle 596.

Unsere Dampfzüge sind bewirtschaftet und in unserem Gesellschaftswagen gibt es Eisenbahnsouvenirs, Ansichtskarten und Fachbücher. Die 4 betriebsfähigen Dampfloks werden wechselweise auf der 11 km langen Strecke eingesetzt. Sonderfahrten und -veranstaltungen auf Anfrage. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

A museum steam train in the middle of a big city!

Throughout the year, we run an hourly service on the Frankfurt port railway on one weekend per month. You will find our time-table in the DB railway guide, table no. 596.

We serve snacks and beverages on board of the train, and you can get railway souvenirs, post cards and books in our lounge car.

The 4 steam engines in working order are alternatingly steamed on the 7-mile-long line. Special runs and arrangements on request. We are looking forward to your visit.

Un chemin de fer musée au centre de la grande ville!

Un weekend par mois durant toute l'année il y'a des courses tous les heures sur le chemin de fer du port de Francfort. Voyez notre horaire dans l'indicateur de la DB, table 596.

Un service de boissons et snacks est assuré dans nos trains et dans notre voiture du train-croisière, il y'a des souvenirs ferroviaires, cartes postales et livres. Les 4 locomotives à vapeur en ordre de marche entrent en action alternativement sur la ligne de 11 km. Voyages et arrangements spéciaux sur demande.

Nous attendons votre visite avec plaisir.

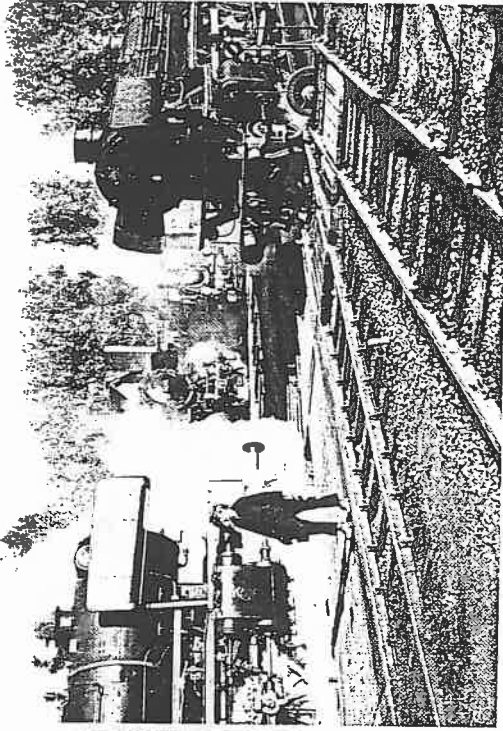


Information bei: HISTORISCHE EISENBAHN FRANKFURT E.V.

Eschbomer Landstr. 140
D-6000 Frankfurt/M-90
Tel. (0611) 7 89 43 10 (10-16.00 Uhr)
oder 53 91 47 (ab 18.00 Uhr)

16

Deutsche Museums-Eisenbahn



Dampflokfest mit Lokparade im Eisenbahnmuseum

Die Deutsche Museums-Eisenbahn präsentiert im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein lebendige Eisenbahngeschichte. Über 50 historische Eisenbahnfahrzeuge von 1887 bis 1956 sind jeden Sonntag von 10 bis 16 Uhr zu besichtigen. Fordern Sie den Sonderprospekt über Betriebsveranstaltungen und Zugfahrten an.

DME German Museum Railway

The German Museum Railway presents living railway history at Darmstadt-Kranichstein railway museum. More than 50 historic railway vehicles of 1887 to 1956 are on view every Sunday from 10 a.m. to 4 p.m. Please request special informations on events, parades and train operations.

DME Chemin de Fer Musée Allemand

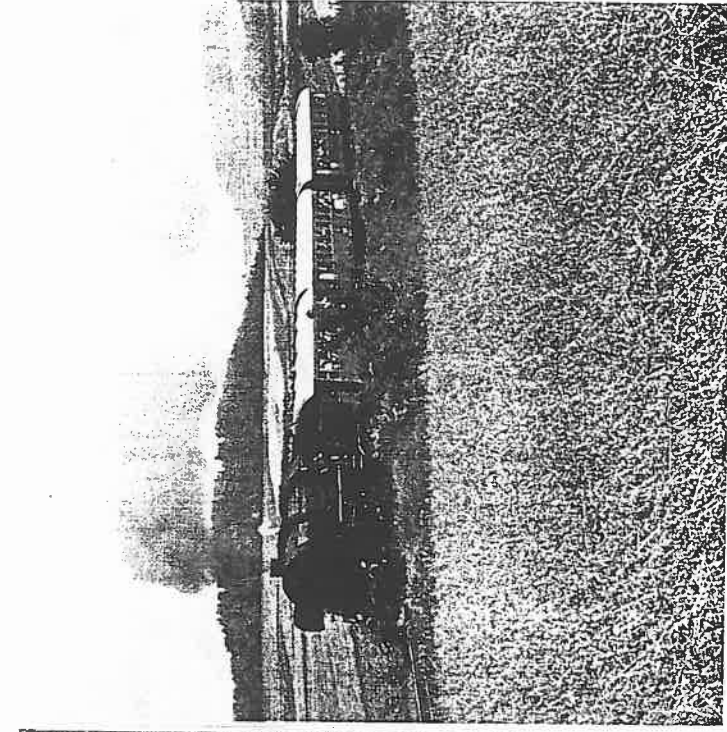
Le DME présente au musée ferroviaire de Darmstadt-Kranichstein l'histoire ferroviaire vivante. Plus de 50 véhicules ferroviaires sont à visiter chaque dimanche de 10 à 16 heures. Demandez le prospectus contenant les différentes activités et les horaires.



Information:
Deutsche Museums-Eisenbahn
Steinstraße 7, 6100 Darmstadt
Tel. 06151/84317 oder 376401

17

Saar-Hochwald-Dampfbahn



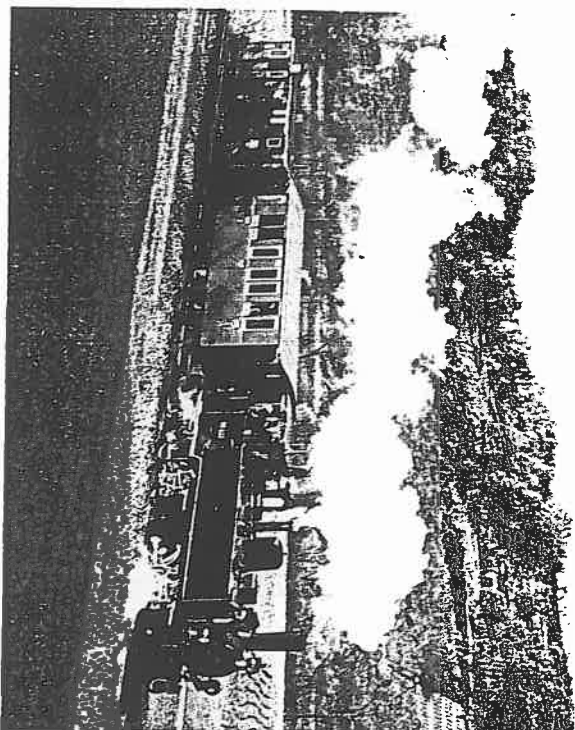
SAAR-HOCHWALD-DAMPFBahn auf dem Streckennetz (19 km) der Merzig-Bütschfelder-Eisenbahn im Ferienort Losheim, nördl. Saarland. Betriebstage: ganztägig an Wochenenden und Feiertagen. Lok BR 52.

SAAR-HOCHWALD-STEAM-RAILWAY on the line of the Merzig-Bütschfeld Railway at the resort Losheim, northern Saarland. Engine DR series 52. Days of operation: Weekends and holidays throughout the year.

CHIEMIN DE FER À VAPEUR SAAR-HOCHWALD sur le réseau (19 km) du Chemin de Fer Merzig-Bütschfeld à Losheim, lieu de vacances, dans la partie nord de la Sarre. Loco du type 150 Y (52 D.R.) Circulations: Jours fériés et fins de semaine tout l'année.



Information:
Eisenbahnfreunde und Verkehrsverein
6646 Losheim, Tel. 06872/2592, 6169



Die mit 40 km längste und dazu einzige Museumsbahn in 750 mm Spurweite erwartet Sie. Jetzt dampfen 3 Loks auf der Strecke Möckmühl-Dörzbach (KBS 779). Auch die pr T 3 und ihr Zug im reizvollen Acherthal (KBS 715) sind stets einen Besuch wert. Und in Neustadt/Weinstrasse wird die Lokalbahnlok BERG heuer 100 Jahre alt. Ein Grund mehr, um uns zu besuchen.

DGEG German Society for Railway History
The longest (25 m) museum railway, and also the only one in 2ft5½ in gauge expects you! Now 3 engines are steaming on the line Moeckmuehl-Doerzbach (No. 779), The Prussian T 3 and its train are worth a visit any time in the charming Acher valley (No. 715). And at Neustadt/Weinstrasse the local railway engine Berg celebrates its 100th anniversary – another cause to visit us.

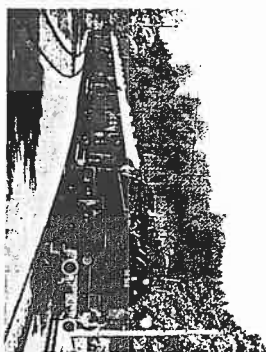
DGEG Societe Allemande pour l'Histoire du Chemin de Fer
Le seul CFT avec écartement de 750 mm et une telle longueur (40 km) vous attend! 3 locos à vapeur roulent sur la ligne Möckmühl-Dörzbach (No. 779). La visite vaut la peine aussi dans la vallée pittoresque de la Acher (No. 715) avec la prussienne T 3 et son train. Et à Neustadt/Weinstrasse on célèbre le centième anniversaire de la locomotive locale BERG. Une raison de plus pour une visite.



Informationen bei:
Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.,
Geschäftsstelle, Postfach 1627, 7100 Heilbronn


19 ALBTALBAHN ETTLINGEN-BAD HERRENALB

Von Ettlingen, in der Nähe von Karlsruhe, führt die rund 20 km lange Bahnlinie durch das liebliche Albtal in das Ausflugs- und Ferengebiet des Nordschwarzwaldes bis nach Bad Herrenalb. Jeweils am letzten Sonntag der Monate Mai bis Oktober verkehrt der klassische Dampfzug mit der Lokomotive 86 346 der UEF 1D1, 757 kW) und Eilzugwagen aus den dreißiger Jahren.

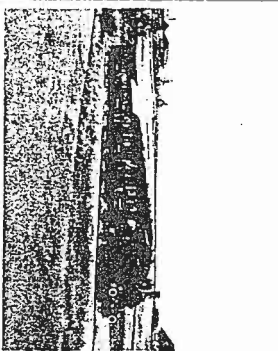


ALB VALLEY RAILWAY
Starting at Ettlingen near Karlsruhe, the approximately 12-mile-long line runs through the lovely Alb valley to Bad Herrenalb, crossing the holiday area of the Northern Black Forest. On the last Sunday of the month from May to October runs the classical steam train with engine 86 346 of UEF 2-8-2 T) and semi-fast train coaches of the thirties.

CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DE LA ALB
De Ettlingen, proche de Karlsruhe, la ligne du chemin de fer d'environ 20 km de longueur à travers l'aimable vallée de la Alb vous amène à la région vacancière du Nord de la Forêt Noire jusqu'à Bad Herrenalb. Chaque dernier dimanche de Mai à Octobre, le train à vapeur circule, tiré par la locomotive 86346 (141 T) des UEF et se compose des voitures trains directs des années trente.

Information:  Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Kaiserallee 17a D-7500 Karlsruhe 1, Telefon (0721) 84 81 09


20 LOKALBAHN AMSTETTEN-GERSTETTEN



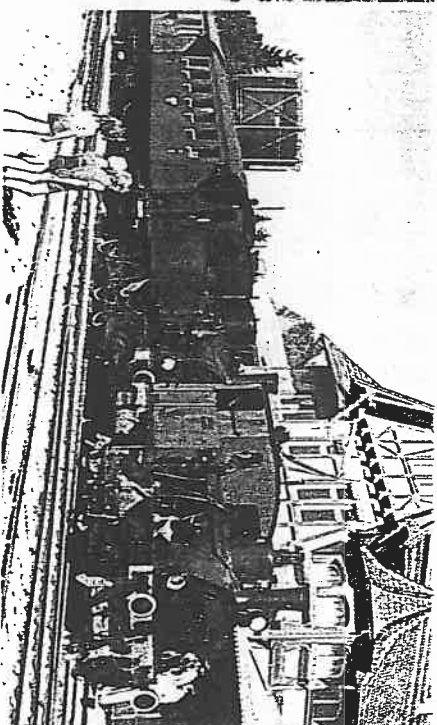
Die kleine Dampflokomotive wurde im Jahre 1914 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut und die Wagen haben offene Plattformen. Mit diesem Zug aus Großvaters Zeiten können Sie an jedem zweiten Sonntag der Monate Mai bis Oktober über die Höhenlandschaft der Schwäbischen Alb fahren. In Amstetten, 26 km nördlich von Ulm, beginnt die 19 km lange Bahnlinie nach Gerstetten.

The tiny steam engine was built in 1914 for the Royal Bavarian State Railway and the coaches feature open platforms. You can ride on this train of grandfather's times across the mountainous countryside of the Swabian Alb each second Sunday of the month from May to October. The 12-mile-long line to Gerstetten starts at Amstetten, 16 m north of Ulm.

La petite locomotive à vapeur a été construite en 1914 pour le Chemin de Fer Royal Bavarois et les voitures ont des plateformes ouvertes. Par ce train du temps de grand-père vous pouvez voyager sur le haut-plateau de la Alb de Souabe le deuxième dimanche du de Mai à Octobre. La ligne d'une longueur de 19 km prend son départ pour Gerstetten à Amstetten, 26 km au Nord de Ulm.

Information:  Bürgermeisterrat Amstetten/Württemberg D-7341 Amstetten, Telefon (0 73 31) 7314

21 Strohgäubahn Kortal-Weissach (KBS 797)



Die Museumszüge der GES verkehren mit der Dampflokomotive 11 (Dh2d) auf der Tälesbahn am Fuße der Schwäbischen Alb, sowie mit den Dampflokomotiven 16 (D h2d) und 6 (B n2d) auf der Strohgäubahn.

Die zwei- und vierachsigen Personenzüge entstammen wie die Lokomotiven größtenteils der Höhenzollerischen Landesbahn und bilden somit einen stillreichen Nebenbahn-Personenzug.

Alle Züge führen einen Restaurationswagen (Getränke und Vesper) mit. Zum kostenlosen Transport von Fahrrädern und Kinderwagen halbjeder Zug einen Packwagen.

Die Fahrkarten werden von den Schaffnern in historischen Uniformen (Königl. Württ. Staatsisenbahn) im Museumszug verkauft.

The museum trains of the GES are hauled by steam engine 11 (0-8-0T) on the "Tälesbahn" line at the foot of the Swabian Alb and by steam engines 16 (0-8-0T) and 6 (0-2-0T) on the Strohgäu line. The four- and eight-wheeler coaches like the engines mostly originate from the Höhenzollern Country Railway and thus form a true-to-style branch line passenger train. All trains have a bar coach supplying beverages and snacks and the baggage car carries bicycles and baby carriages without charge. Conductors dressed in historic uniforms of the Royal Wuerttembergian Railways sell tickets on the museum trains.

Les trains musée de la GES sont tirés par la loco à vapeur 11 (040T) sur la ligne Tälesbahn au pied de la Alb de Souabe et par locomotives 16 (040T) et 6 (020T) sur la ligne du Strohgäu.

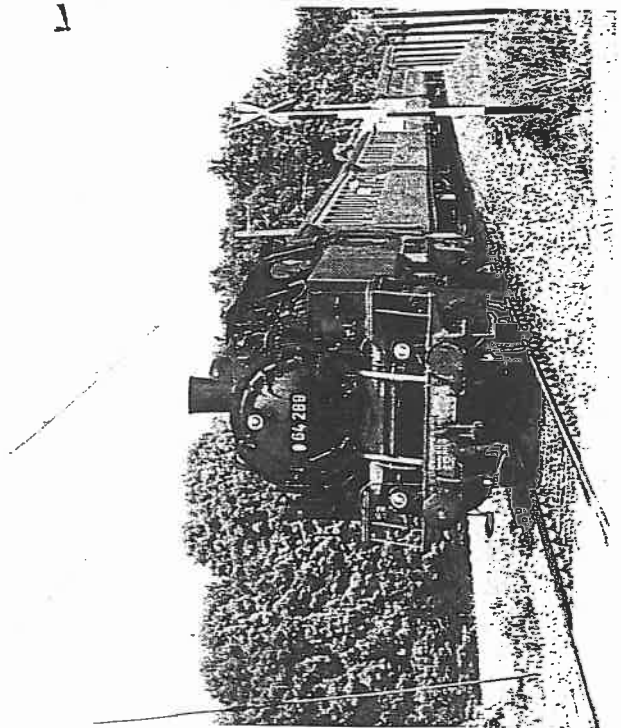
La plupart des voitures à deux essieux et à bogies comme des locomotives provient du Chemin de Fer des Landes de Höhenzollern et ainsi ils composent un vrai train omnibus des lignes secondaires.

Dans tous trains on trouve un service boissons et snacks dans le wagon bar et les fourgons transportent vélos et voitures d'enfants gratuitement. Contrôleurs vêtus en uniformes historiques des Chemins de Fer Royales de Wuerttemberg vendent les tickets dans les trains.

Information: Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V. Postfach 710116 · 7000 Stuttgart 75

23 Alb-Express

24 Kochertal-Bähnele



Gammeringen - Kleinengstingen KBS 763

Fahrtage: Von Mai bis Oktober, jeweils der 1. Sonntag im Monat. Sehenswürdigkeiten im Bereich der Museumsbahn: Schloß Lichtenstein, Nebelhöhle, Bärenhöhle, alter Stadtkern von Trochtelfingen.

Days of operation: May through October, first Sunday of month. Objects of interest in the area of the museum railway: castle of Lichtenstein, fog cave, bears cave, old town centre of Trochtelfingen.

Jours de service: de mai à octobre le premier dimanche. Curiosités aux environs de ce chemin de fer touristique: le château de Lichtenstein, les grottes Nebelhöhle et Bärenhöhle, le vieux noyau de Trochtelfingen.

Gaildorf - Untergröningen KBS 783

Fahrtage: Von Mai bis Oktober, genauen Termin bitte erfragen. Sehenswürdigkeiten: Alter Stadtkern von Gaildorf, historische Kirchenruine bei Sulzbach-Laufen, Schloß Untergröningen.

Days of operation: May through October, please request time-table. Objects of interest: old town centre of Gaildorf, historic ruin church near Sulzbach-Laufen, castle of Untergröningen

Jours de service: de mai à octobre le premier dimanche, demandez l'horaire s.v.p. Curiosités: le vieux noyau de Gaildorf, ancienne église en ruines à Sulzbach-Laufen, château de Untergröningen.

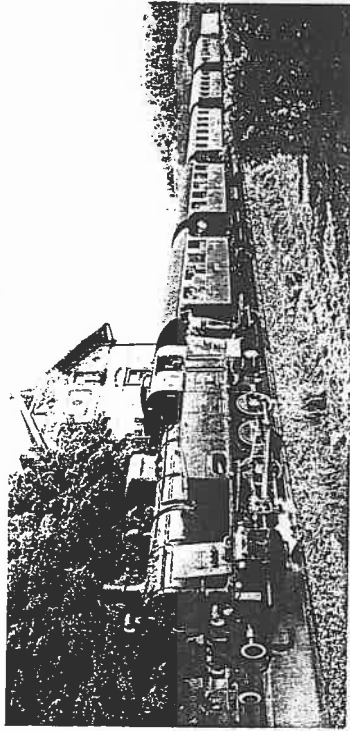
Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.

Postfach 1168 · D-7460 Balingen



25

Kaiserstuhl-Dampfzug »Rebenbummler« MECF



Mit dem Museums-Dampfzug REBENBUMMLER erleben Sie echte Romantik am Kaiserstuhl zwischen Riegel und Breisach - Dh21-Dampflokomotive, Wagen von 1905-1928 auf ihrer Stammstrecke KBS 723 (26 km), stimmungsvoller Barwagen, 14 Weine von der Strecke, Fahrradtransport, Rheinschiff-Fahrten jeden 3. Sonntag im Monat, Juni bis Oktober, Sonderfahrten, auch auf KBS 724 (14 km) und Unterhaltungsprogramm jederzeit auf Anfrage.

In the museum steam train VINEYARD STROLLER you find true romance at the Kaiserstuhl from Riegel to Breisach - 0-8-0T-engine 384, coaches of 1905-1928 on their home line No. 723 (16 mi), impressive bar coach with 14 wines of the line, bicycle transport, Rhine cruise - public trains run on third Sundays of June to October, chartered trains, also on No. 724 (9 mi) on request.

En prenant le train à vapeur TORTILLARD DES VIGNES entre Riegel et vieux Brisach (Rhine) autour du Kaiserstuhl, vous aurez des impressions vraiment romantiques. - Loco 040 T No. 384, voitures de 1905 à 1928 sur leur ligne d'origine No. 723 (26 km), wagon-bar plein d'ambiance offrant 14 vins, transport des vélos, excursions en bateau sur le Rhin - trains publics le troisième dimanche de juin à octobre, trains spéciaux, également sur le trajet No. 724 (14 km) sur demande.

26

Münstertalbahnhof

Auch auf der reizvollen Münstertalbahnhof (11 km, KBS 719) führt der REBENBUMMLER im Sommer zwischen Bad Krozingen und Untermünsterthal im Schwarzwald.

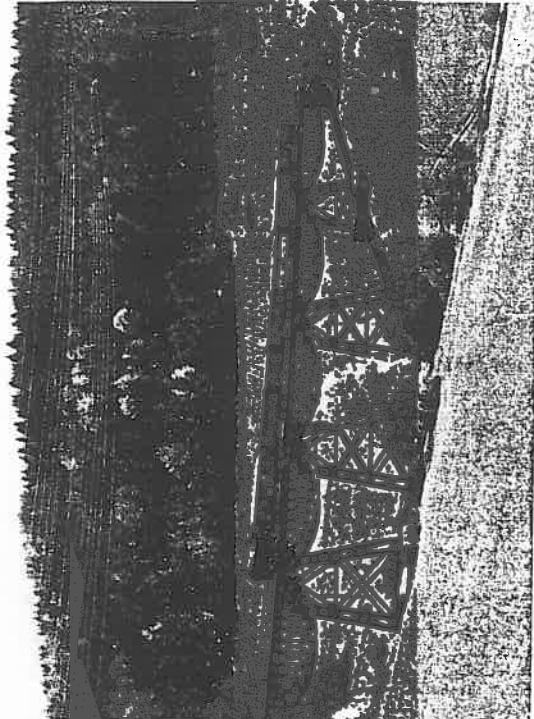
The VINEYARD STROLLER also runs on the charming Muenster valley line (7 mi, No. 719) between Bad Krozingen and Untermuenstertal in the Black Forest.

Le TORTILLARD DES VIGNES aussi roule dans l'aimable vallée de Münstertal entre Bad Krozingen et Untermünsterthal en Forêt Noire (11 km, No. 719).

Information: MECF - Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. Eschholzstr. 40, D-7800 Freiburg, Tel. 0761/272688 oder 07641/1503

27

Wutachtalbahnhof - »Sauschwänzlebahn«



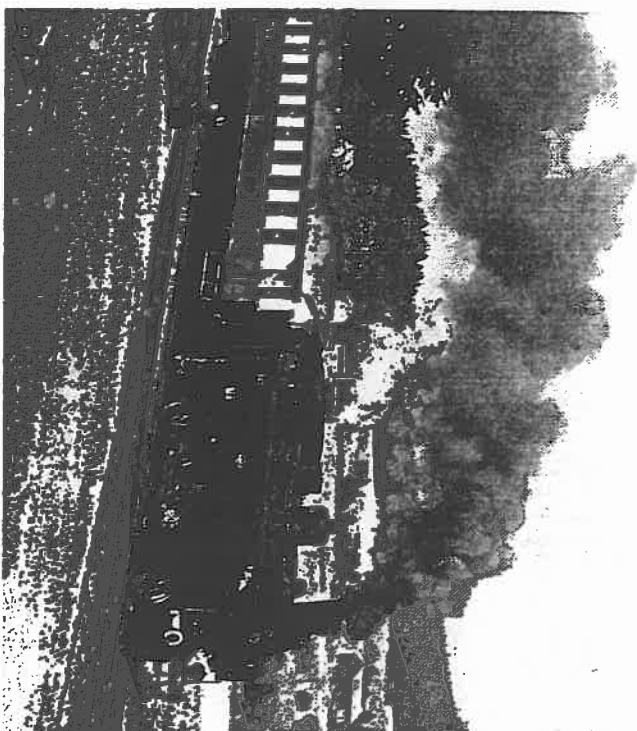
Die Museumsbahn Wutachtal gehört mit ihren zahlreichen Schleifen, Viadukten und Tunnels, darunter der einzige Kreiskehrpunkt Deutschlands, zu den landschaftlich schönsten Museumsbahnen. Auf 26 km Strecke - bei 9,6 km Luftlinie - überwindet sie 231 m Höhendifferenz. Der Betrieb und Unterhalt einer so komplizierten Strecke bedarf erhöhter Aufwendungen, die von einer Gesellschaft alleine nicht getragen werden können.

With its numerous loops, bridges and tunnels, including the only German full circle tunnel, the Wutach Valley Museum Railway is an outstanding scenic railway. The line is 16 miles long to incline a difference of altitude of 757ft and to cover a direct distance of only 6 miles. Operation and maintenance of such a complicated line requests increased expenses, which cannot be born by a single society.

Par ses nombreux méandres, viaducs et tunnels, l'unique tunnel en RFA faisant un cercle complet y compris, la Chemin de Fer Musée du Vallée du Wutach est une ligne présentant de merveilleux paysages. Par une longueur de 26 km elle ascend 231 m d'altitude, parcourant une distance directe de 9,6 km.

L'opération et l'entretien d'une telle ligne entraîne des dépenses énormes lesquelles une seule société ne peut pas fournir.

Information Züge, Trains: EUROVAPOR, Europäische Vereinigung zur Erhaltung von Dampflokomotiven, Gruppe Wutachtal, Bannstraße 32, 7858 Weil am Rhein Strecke, Lines: IGWTB. Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Wutachtalbahnhof, Postfach 241, 7712 Blumberg Betrieb, Operation: Stadt Blumberg, Verkehrsamt, Postfach, 7712 Blumberg



Der **Bayerische Localbahn Verein e. V.** erhält historisch wertvolles bayerisches Eisenbahnmateral. Aktivitäten:

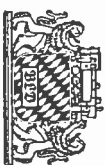
- Historische Dampffuhrfahrten auf den Strecken Blalbach - Gotteszell (KBS 867), Kötzing - Lam (KBS 864) mit BBÖ 378 und Tegernsee - Schafllach (KBS 955) mit TAG 7.
- Aufbau des Bayerischen Localbahn Museums in Bayrisch Eisenstein, wo die historischen Fahrzeuge in siliechter Umgebung präsentiert werden.

The **Bavarian Local Railway Society** saves valuable historic bavarian railway material. Activities:

- Historic steam trains on lines Blalbach-Gotteszell (No. 867), Kötzing-Lam (No. 864) with BBÖ 378 and on Tegernsee-Schafllach (No. 955) with TAG 7.
- Creation of the bavarian local railway museum at Bayrisch Eisenstein, where the historic vehicles will be presented in true style surroundings.

La **Société Bavaroise du Chemin de Fer Local** conserve du matériel du chemin de fer bavarois. Activités:

- Voyages historiques en train à vapeur sur les lignes Blalbach-Gotteszell (No. 867), Kötzing-Lam (No. 864) par BBÖ 378, et sur Tegernsee-Schafllach (No. 955) (TAG 7).
- Creation du Musée Bavarois du Chemin de Fer Local à Bayrisch Eisenstein où les véhicules historiques sont présentés dans un contexte original.



Information:
Bayerischer Localbahn Verein e.V.
Postfach 116, 8180 Tegernsee

Weitere Museumsbahnvereine im BDEF mit Fahrbetrieb:

- Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V.
Düsselschweg, 2054 Geesthacht
- Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.
Theodor-Haubach-Strabe 3, 2120 Lüneburg
- Dampf-Bahn Rhein-Main e.V.
Kandelstraße 3, 6000 Frankfurt 71
- Dampf-Bahn Fränkische Schweiz e.V.
Postfach, 8553 Ebermannstadt
- Dampfisenbahn Weserbergland
Postfach 1450, 3260 Rinteln
- Dampflokgemeinschaft 41096
Engelstraße 4, 3300 Braunschweig
- Dampffug-Betriebs-Gemeinschaft (DBG)
Postfach 1422, 3200 Hildesheim
- Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum
Kleinbahnhof, 2161 Deinstel/Stade
- Eisenbahn-Amateurclub Jülich
Rochusstraße 3, 5170 Jülich
- Eisenbahnfreunde Welterau
Frankfurter Straße 59, 6350 Bad Nauheim
- Freunde der Bahnlinie Monheim-Fünfstetten
Eichstraße 5, 8850 Donauwörth
- Freunde der Eisenbahn e.V.
Holstenwall 24, 2000 Hamburg 36
- Fulda-Werra-Bahn e.V.
Postfach 1, 6440 Bebra
- Hammer Eisenbahnfreunde im Verkehrsverein
Postfach 750, 4700 Hamm 1
- Historischer Schienenverkehr Wesel e.V.
Hallerer Straße 2A, 4230 Wesel 1
- Localbahn Arbeitsgemeinschaft Fichtelgebirge Frankenwald
Postfach 3362, 8670 Hof
- Museumsbahn Aschaffenburg
Ritterweg 39, 8758 Goldbach
- Eisenbahnclub München e.V.
Oderstraße 4, 8000 München 80
- Verein der Eisenbahnfreunde Einbeck e.V.
Postfach 320, 3352 Einbeck
- Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V.
Weherstraße 18, 8650 Kulmbach
- Verein Seelzer Verkehrsfreunde e.V.
Postfach 1149 (VHS), 3016 Seelze 1
- Kandertalbahn/Eurovapor
Johannierstraße 17, 7842 Kandern
- Eisenbahnfreunde der WZTE-Zeven e.V.
Hohe Luft 23, 2730 Zeven

Impressum:

Herausgeber:

BDEF Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.,
Postfach 1667, D-2300 Kiel 1, Referat Museumsisenbahn
Redaktion: Helmut Hartmeier, BDEF
Übersetzungen: Werner Müller, M&C-Freiburg
Druck: Limmendinger Buch- + Offsetdruckerei Helmut Hofmann
7830 Limmendingen