

Driemaandelijks tijdschrift

Verschijnt in de maanden: maart - juni - september - december

Editie: F.V. AMSAC

Postkantoor: Ledeberg 1

## ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB



# AMSAC nr. 34

5 september 1994

Verantwoordelijke uitgever: A. D'haolaeye  
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'hoolaege 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.

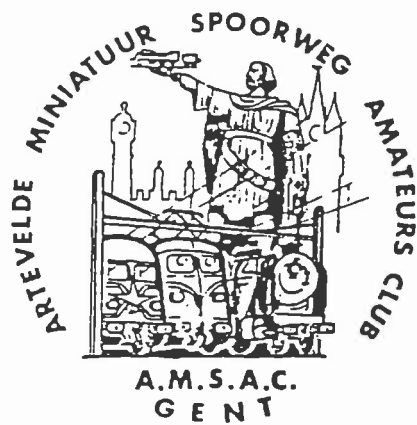
VERGADERINGEN: De vergaderingen hebben plaats in het clublokaal, gelegen in het Sint-Pietersstation - spoor 1 - iedere maandagavond om 20 uur. De werkavonden gaan door iedere vrijdagavond om 20 uur, in het clublokaal, na afspraak met een van de heren CLAEYS Guy en/of COCQUYT Hans, die de technische leiding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

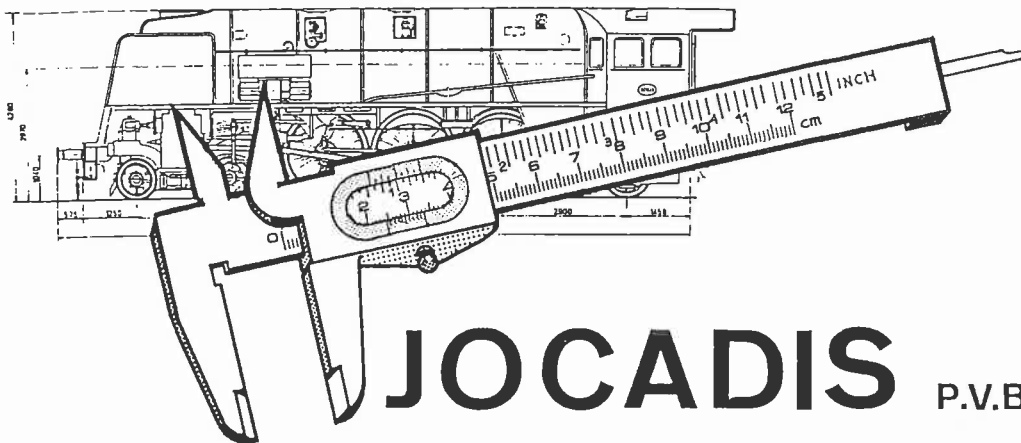
Alle briefwisseling gericht aan AMSAC dient gezonden te worden aan het adres van de voorzitter: D'hoolaege André  
Peter Benoitlaan 253  
9050 Gentbrugge



## *Inhoudstafel*

	Blz.
11 bladen = 22 bladzijden	1
De relais	3
Wenken voer MÄRKLIN beginners	5
Le tunnel sous la manche	12
Nieuwigheden	13
Transalpin van ROCO	15
Miniatuurtentoonstelling in het teken van de brandweer	16
Agenda	18

De foto op de voorpagina werd gefotografeerd door  
de heer VLAMIJNCK Etienne.



# JOCADIS P.V.B.A.

TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR  
*de specialist in nauwkeurigheds modellen*

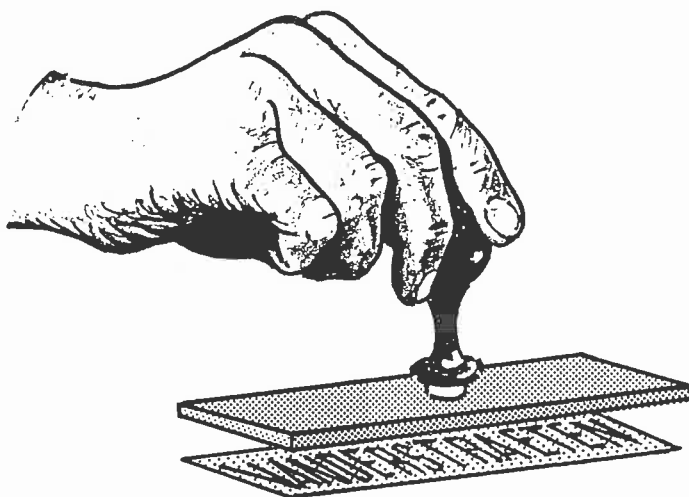
BRUSSELSTRAAT 53  
7850 - EDINGEN  
TEL: (02) 395.71.05

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

de maandag gesloten

a.d'hoollaere, 92

## GRAVEER- & STEMPELBEDRIJF ETN. VANDERSTRAETEN



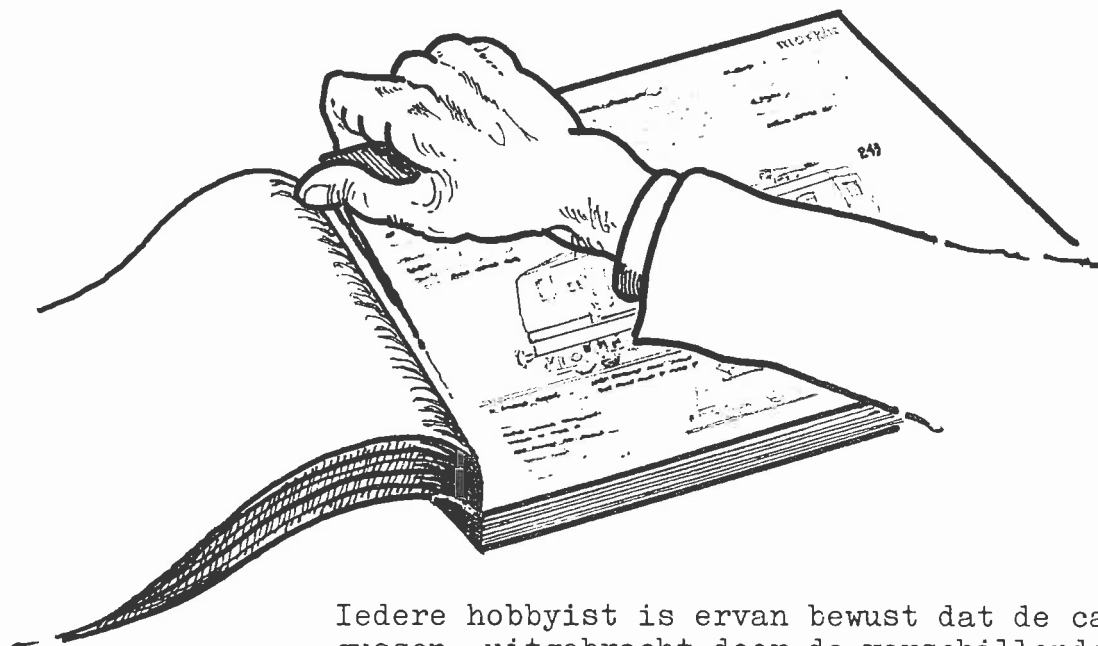
troost

Steendam 16-18  
Tel.(09)223 25 12

9000 Gent  
Fax (09)225 57 88

a.d'hoollaere, 92

# 11 bladen = 22 bladzijden....?



Iedere hobbyist is ervan bewust dat de catalogussen, uitgebracht door de verschillende firma's, zoals bij Märklin, Fleischmann, Roco, Lima, Jouef, Kibri, Vollmer enzomeer, tenhuidgedage geld kosten.

Wij AMSAC, genieten het voorrecht deze catalogussen "Pro Deo" te mogen ontvangen van mevrouw GOOSSENS Anita, zaakvoerster van de firma "GO RAIL", beter gekend onder de naam Cony in de club.

Deze catalogussen zijn geborgen in de bibliotheekkast van de club en zijn terinzage van de leden.

De laatste tijd hebben we echter moeten vaststellen dat uit de laatst verschenen catalogus van Märklin, dienstjaar 1993-1994, niet minder dan 11 bladen werden uitgescheurd of bij dit geval 22 bladzijden.

Deze bladen omvatten de volgende omschrijvingen:

- bladzijde 69: de publicatie van een elektrische lokomotief, serie 243 van de Deutsche Reichsbahn - nrs 3443 en 3444;
- bladzijde 70: de elektrische lokomotief nr. 3951, de elektrische goederen-treinlokomotieven "Krokodil" nrs. 3352 en 3756;
- bladzijde 81: publicatie van 2 personenrijtuigen van de Koning Ludwigtrein;
- van bladzijde 82 tot en met 86: tabellen met de kenmerken van de lokomotieven;
- van bladzijde 87 tot en met 90: tabellen met vermelding van de onderdelen voor lokomotieven;
- van bladzijde 91 en 92: tabellen van de lokomotieven die in de laatste drie jaar uit het assortiment zijn genomen;
- bladzijde 93: tabel met de onderdelen voor lokomotieven;
- bladzijde 94: een foto;
- bladzijde 131: sneltreinrijtuigen;
- bladzijde 132 en 133: toepassing van de verlichting voor rijtuigen;
- bladzijde 134: tabel van de onderdelen voor rijtuigen en wagens;
- bladzijde 135: tabel voor de verlichting van rijtuigen;

bladzijde 136: onderdelen voor rijtuigen en wagens.

Het is echter opvallend dat de uitgescheurde bladen allen betrekking hebben met het onderhoud van lokomotieven, rijtuigen of wagens.

Ik vind het een betreurenswaardig feit, ook tegenover mevrouw GOOSSENS Anita, dat dergelijke feiten zich voordoen in de schoot van de club.

Moet er overgegaan worden tot andere maatregelen bij het inkijken van een boek of catalogus uit de bibliotheek ?

## *Het gebruik van de ijskast in de club.*

Wij zijn ervan overtuigd dat de ijskast, staande in de réseau-plaats, tijdens de voorbije hete zomerse dagen, haar diensten heeft bewezen.

De toevoer van deze frisdranken en de schoonmaak van onze réseau-kamer, dat essentieel berust op de vrijwillige medewerking van onze kantinehouder Marc Van den Berghe, kwam tot nu toe nog niet in het clubblad-voetlicht.

Iedereen weet of heeft reeds gezien hoe proper het lokaal wordt onderhouden door Marc. Spijts deze inspanningen worden deze activiteiten door de leden niet gewaardeerd.

Door toedoen van sommige leden wordt de temperatuurgraad van de ijskast verhoogd, van het cijfer 1 naar 4, wat voor gevolg heeft dat de inhoud van de frisdranken gaat bevriezen. De flesjes kunnen aan deze temperatuur niet weerstaan, barsten en bij de inschakeling van een lagere temperatuur vloeit de inhoud over de vloer. Zonder argwaan of bekommernis gaat men in deze vloeistof trappelen en dit smerig boeltje blijft liggen tot Marc terug aan de opkuis kan beginnen. Kroonkurken liggen verspreid over de vloer; het bovenvlak van de ijskast is besmeurd met coca of orangade, doch niemand is initiatiefnemer om het plakkerig zootje op te kuisen.

Laat de graduatie van de ijskast staan zoals ze ingesteld werd door Marc Van den Berghe. Een beetje meer waardering voor het werk van de kantinehouder wordt hier sterk aanbevolen !

## *Bedanking aan de heer Spruyt Raoul.*

Gelukkig zijn er ook nog aangename mededelingen te doen inzake clubverband.

Door de heer SPRUYT Raoul, lid van AMSAC, werden wij andermaal bedacht met een mooi geschenk ten voordele van de club.

Dit geschenk omvat het volgende materiaal:

- 1 elektrische lokomotief, type 11 (B) van LIMA;
- 4 Zwitserse personenrijtuigen van LIMA;
- 1 autotransportwagen DB, n° 4712 van Märklin;
- 1 ferrywagon, n° 46324 van ROCO;
- 1 Belgische schuifdakwagen, n° 46294.1 van ROCO;
- 1 Zwitserse schuifdakwagen, n° 46293 van ROCO en
- 2 autotransportwagens, nrs. 3521/1 en 3521/2 van Klein Modellbahn.

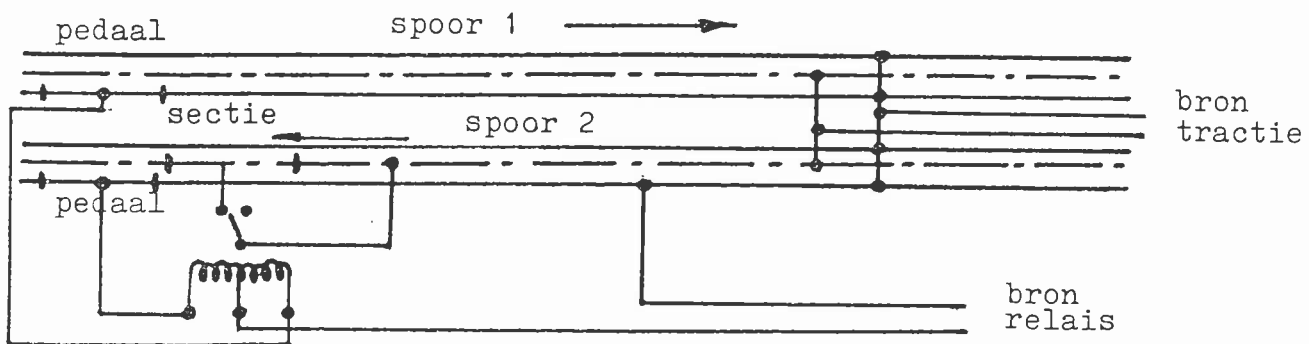
Langs deze weg stuur ik heer SPRUYT Raoul, in naam van het bestuur en leden van AMSAC, onze welgemeende dank toe voor dit mooie geschenk dat we in ontvangst mochten nemen.

Namens het bestuur en leden,  
De voorzitter.

## De relais (tweede les)

We zagen dus wat een "relais" is. Hoe hij gebouwd is interesseert ons minder voor het ogenblik; wij willen weten wat wij er mee kunnen aanvangen. Wij hebben beweerd dat hij een bevel kan uitvoeren zonder onze tussenkomst; laten wij hier een typisch en eenvoudig geval aanhalen als voorbeeld:

U hebt in een station twee sporen en u wenst, dat zonder uw tussenkomst een wachtende trein vertrekt van het ene spoor als de andere binnenloopt op het vrije spoor; het geval is misschien klassiek voor velen onder u maar laten we toch nagaan wat er gebeurt en welke besluiten we er kunnen uit trekken.



Wat zien we op het bovenstaande schema:

- Twee sporen van het drie-railsysteem;
- Pedalen (of kontaktrails) 't is te zeggen een geïsoleerd deel buitenrail;
- Een sectie, 't is te zeggen een elektrische onderbreking in de middenrail;
- Een wisselstroomrelais van b.v.b. het Märklin-type (we zien verder waarom).

En nu ? Ja iedereen denkt dat het over een standaard Märklin-montage gaat, en toch is het niet zo. Merk goed op dat de tractie (dus de voeding uwer treinen) en de relais twee gans verschillende bronnen zijn (we zien verder het kapitaal belang van dit punt).

Seinen uitgesloten zijnde om onze principieën vast te stellen, zetten we een trein op de stroomloze sectie van spoor 2. Een tweede trein rijdt over de pedaal van spoor 1 en doet aldus het relais werken die de sectie van spoor 2 onder stroom zet en de wachtende trein in beweging brengt; zodra deze laatste aan het bollen is rijdt hij ook een pedaal af die de relais in tegenovergestelde richting doet werken en de sectie weder stroomloos zet voor de volgende trein ( er zijn natuurlijk afstanden te eerbiedigen kwestie van pedalen, sectie, enzomeer).

Hoe simpel en toch hoe rijk aan ondervinding; wat merken we ?

- Dat onze trein van spoor 2 vertrokken is zonder onze tussenkomst;
- Dat dit systeem toepasselijk is op drie- of twee-railsysteem

gevoed met wissel- of gelijkstroom en pas op wat hier volgt:

- Het relais is aangenomen van het wisselstroomtype en door het bezigen van een onafhankelijke bron (zoals hoger gezegd) kan hij bevolen worden door en kan hij bevelen, treinen die bollen op wisselstroom of gelijkstroom en van een gans andere spanning dan deze die het relais voedt.

Bijvoorbeeld:

het relais : 18 V. wisselstroom  
de trein : 12 of 24 V. gelijkstroom.

Merk goed op dat één geleider van de tractiebron verbonden is aan één geleider van de relaisbron ( in ons geval de buiten-rails).

Om te eindigen een speciaal woordje over onze keuze van het relais; wij hebben eraan gehouden u dit principe uit te leggen met wisselstroomrelais omdat het zijn stand behoudt als de trein de pedaal verlaat, hetgeen niet het geval is met de standaard-gelijkstroomrelais. We menen daardoor onze uitleg klaarder te hebben gemaakt; het is een voordeel van het wisselstroomrelais dat integendeel het nadeel biedt dat de trein nooit op de pedaal mag blijven staan (de bobijn verdraagt het niet van lang onder spanning te staan). Integendeel verdraagt de gelijkstroomrelais dit wel en biedt hij ook veel meer mogelijkheden; door een kleine wijziging aan het schema aan te brengen kunnen wij hetzelfde bekomen met een gelijkstroomrelais (we zien later dat het dan in zijn positie behouden wordt door een bijgevoegd relais).

Wat denkt u ? Begint u in te zien wat u kunt bekomen in een grote installatie ? Begint u te geloven dat valse bewegingen uitgeschakeld worden en zelfs onmogelijk ?

(wordt vervolgd)

Agentschap "Krediet aan de Nijverheid"

**Hans COCQUYT**

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 18u.

woensdagnamiddag gesloten

zaterdagvoormiddag van 10 tot 12u.; ook op afspraak.



# WENKEN VOOR MÄRKLIN - BEGINNERS

Märklin gebruikt als voedingsbron wisselstroom. Dit is dezelfde stroomsoort als thuis voor uw lichtnet, alleen verlaagd tot 16 V. door een transformator.

Bij Märklin moet u van het principe uitgaan, dat de bruine draad van de aansluitrail altijd verbonden moet zijn met de bedding van de rail en de rode draad met de middenrail (fig. 1).

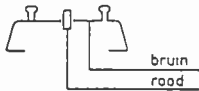


Fig. 1

Bij de juiste aansluiting bent u, wat het rijden betreft, dan altijd verzekerd van een goed functioneren van de locomotieven.

## Märklin wissels

Het aansluiten van een wissel gaat als volgt: de gele draad van de wissel in de gele aansluitbus steken van de transformator. De twee blauwe draden aan het bedieningskastje n° 7072 resp. in de rode en groene stekkerbussen steken. Van dit bedieningskastje naar de transformator een bruine draad, deze draad wordt in het dwarsgat van de stekker van de aansluitrail gestoken. Eventueel zet u twee draden in één stekker (fig. 2).

Bij meer wissels gaat u alle gele draden aan elkaar verbinden zodat uiteindelijk één draad doorgaat naar de transformator.

Er kan ook gebruik worden gemaakt van verdeelplaten n° 7209. Bij de grote Märklin-transformator vindt u zelfs een extra bruine aansluitbus waar de stand van het bedieningskastje kan worden ingestoken.

Principe van werking van Märklin wissels, seinen, ontkoppelrail en ralais:

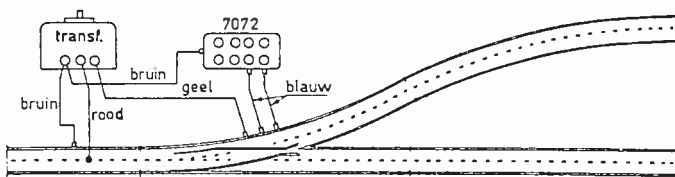


Fig. 2

In fig. 1 heeft u gezien dat de rode draad (rijstroom) aan de middenrail van het gehele circuit is verbonden.

De bruine draad is aangesloten aan de bedding van de spoorstaven; deze minpool of aarde dient om de aangevoerde rijstroom, die door de motor van uw loc is gegaan, terug te brengen naar de transformator en de stroom die wordt aangevoerd naar wisselspoelen en dergelijke, via de gele draad, ook weer naar de transformator terug te brengen. Daarom is het van belang om deze twee draden altijd op de juiste wijze in de transformator te steken.

Uit fig. 3 blijkt dat de ene pool van het wissellampje is verbonden met de bedding. Ook de lampjes van seinen en het lampje van de ontkoppelrail en het stootblok zijn op deze manier aan de railbedding verbonden. De wissel- of seinspoelen zelf hebben een gezamenlijk einde, dat wordt verbonden met de gele aansluitbus van de transformator (laten we deze plus noemen). Om een en ander nu te laten werken, hebben we een min nodig, dus bruin. Daarom worden de uiteinden van de spoel, blauwe draden, gebracht naar

het bedieningskastje dat weer is verbonden met de bruine draad van de transformator. Drukt u nu op de rode knop hier A genoemd, dan sluit u het kringetje waardoor spoel A onder stroom komt, waardoor een magneet ontstaat, die de wissel doet bewegen. Ditzelfde geldt voor de groene knop hier B genoemd.

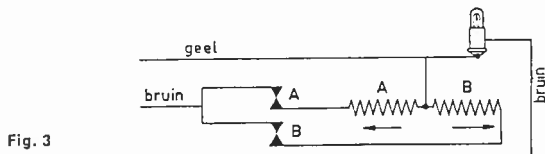


Fig. 3

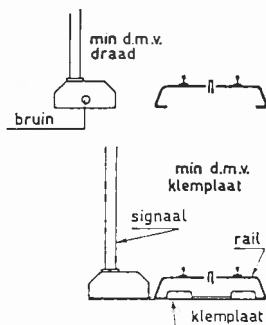
Hieruit blijkt tevens dat u deze knoppen nooit constant moet indrukken. Daardoor ontstaat namelijk een warmte-ontwikkeling in de spoel, die deze doet doorbranden en de

plastiek huizen van seinen en relais doet smelten en vervormen. Deze schakeling wordt momentschakeling genoemd.

### Märklin seinen van de 7000 en 7100-serie

De aansluiting van seinen is gelijk aan de wisselaansluiting met dit verschil dat het sein los van de massa staat, zodat het min-kontakt (min = massa) tot stand moet worden gebracht door een klemplaat, die bij elk signaal wordt bijgeleverd. Deze klemplaat wordt in de railbedding gedrukt en past zowel in een boog als in een recht gedeelte. Hierin wordt weer het sein geschoven, zodat rail en sein één geheel zijn geworden en het min-kontakt tot stand wordt gebracht. Wilt u een sein plaatsen op een reeds voltooide baan, die u niet wilt opbreken, omdat u de mogelijkheid van de rijstroomonderbreking niet benut of niet wilt benutten, dan kunt u het min-kontakt tot stand brengen door een draad 'bruin' vanuit het enkele stekergat aan de voorzijde van het sein te brengen naar 'bruin' van de transformator (fig. 4).

Fig. 4



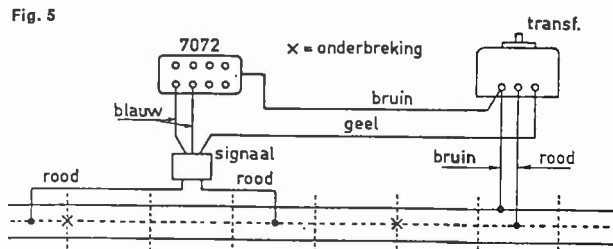
Aan ieder Märklin-hoofdsein vindt u buiten de reeds genoemde gele en blauwe draden ook nog twee rode draden plus aan ieder hoofdsein nog twee stekkerbussen aan de achterzijde.

Deze dienen om de rijstroom over een gedeelte van de stroomrail voor het sein te onderbreken (fig. 5).

De werking van het sein is niet alleen het bedienen van de arm van het signaal of bij lichtseinen het wisse-

len van rood naar groen licht, maar tevens het in- en uitschakelen van de rijstroom voor het sein door een ingebouwde schakelaar.

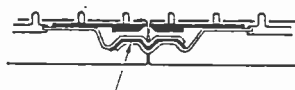
Fig. 5



U begint met de rail voor het sein over twee of drie rail-lengtes te onderbreken (drie lengtes alleen bij snellopende lokomotieven).

U schuift een stukje middenleidingisolatie n° 5022 tussen de middenlip van de stroom-

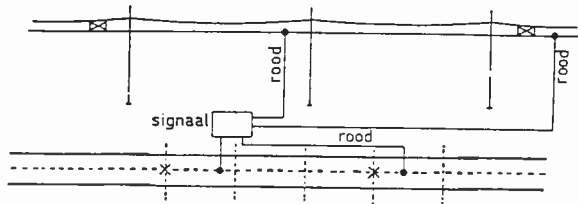
rail en schuift de volgende rail aan (fig. 6).

Fig. 6  
Middenleiding-  
isolatie.

Tussen twee isolaties is nu een stroomloos gedeelte ontstaan. Nu brengt u een van de twee rode draden (welke geeft niet) in dit stroomloze ge-

deelte, de andere er buiten of rechtstreeks naar rood van de transformator.

Bij veilige stand van het sein zal nu de trein doorrijden, bij onveilig sein zal hij stoppen op het stroomloos geschakelde stroomrailgedeelte. Bij gebruik van bovenleiding benut u de twee stekkerbussen aan de achterzijde van het sein (fig. 7).



Is er geen bovenleiding, dan kunt u met deze twee stekkerbussen een tweede rail onderbreken (fig. 8).

### De ontkoppelrail

Fig. 7 Hiervoor geldt dezelfde toepassing als voor de wissels: geel aan de transformator, blauw aan het bedieningskastje 7072.

### Het verlichte stootblok en overweg

Heel eenvoudig: alleen geel aan geel van transformator.

### Het verwisselen van lampjes van seinen en stootblok

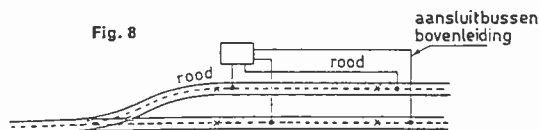
Is een lampje in een sein of stootblok stuk, gaat u dan voorzichtig te werk!

Eerste vereiste is een juist passend klein schroevendraaiertje, tweede vereiste is de stroom uitschakelen met het oog op kortsluiting. Daarna het schroefje aan de kontaktlip van het lampje los- maar niet uitdraaien! Doet u dit wel, dan raakt u ongemerkt een zeer klein isolatieplaatje kwijt. Dus een paar slagen los en dan de kontaktlip wegdraaien. Met een pincet kan het defekte lampje er worden uitgenomen en een nieuw worden ingezet, de lip terug voordraaien en de reparatie is korrekkt uitgevoerd.

### Het slecht functioneren van wissels of seinen

Als een wissel niet goed werkt, heeft dit meestal als oorzaak stof of strooigoed tussen de wisseltong of draaipunten. Met een schone kwast of stofzuiger reinigen geeft meestal resultaat! Nooit of te nimmer gaan oliën.

Wil de wissel nog niet werken, dan is het veertje aan de onderzijde van de wissel te zwak of door aanraking met de middenrail heet geweest en trekt de tong niet meer om. Dit veertje is simpel te vervangen.



Gaat desondanks de wissel toch nog traag, dan moet het hele samenstel van spoelen, overbrenging enz. worden gedemonteerd, hetgeen alleen voor de handige en technische en thousiasten

onder u is weggelegd. Het laten repareren door uw leverancier is dan meestal beter, hij behoort vakman op dit gebied te zijn.

Bij minder goed werkende seinen de plastic beschermkap afnemen en het mechanisme goed stofvrij maken, ook nooit oliën!

### Het afzonderlijk laten branden van de wissellantaarns

Voor de Marklin-bezitters, die handig zijn en een klein soldeer-

boutje bezitten en wat 'Superspeed' radiosoldeersel (nooit aan uw spoorbaan solderen met soldeerwater e.d.!) bestaat de mogelijkheid om de verlichting van de wissels afzonderlijk aan of uit te schakelen.

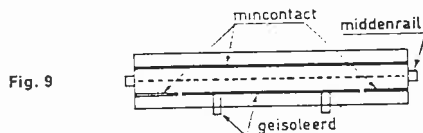
Onderplaat van de wissel afnemen en het draadje van het lampje en het middengedeelte met spoel lossolderen. Nu een nieuwe draad op juiste lengte (tot aan de schakelaar) aan het lampje solderen. De draden van de op deze manier veranderde wissels via een schakelaar 7211 weer naar geel van de transformator brengen.

Door deze verandering is het nog echter geworden omdat de wisselverlichting nu 's avonds ook kan worden ingeschakeld en overdag kan worden uitgeschakeld.

Bij seinen kan dit ook, maar in de meeste gevallen branden deze ook overdag (lichtseinen!).

### Het laten werken van wissels, seinen door kontakt- of schakelrails

Märklin brengt twee typen kontaktrails voor momentschakeling (n° 5104 en n° 5105) en twee kontaktrails voor langdurige schakeling (n° 5115 en n° 5116 zijn bedoeld voor de grote spoorwegovergang). Voorts drie schakelrails n° 5146, 5147 en 5213. Met de rails 5104 en 5105 kunnen we de functie van het bedieningskastje 7072 laten overnemen door de trein. In deze rail is een gedeelte van de spoorstaaf geïsoleerd gemonteerd op de railbedding. Dit geïsoleerde deel is verbonden met twee stekkerbusjes in de zijkant van de bedding (fig. 9). Komt nu een loc of een wagen op dit gedeelte, dan wordt door middel van de as van deze lokomotief of wagen het mincontact overgebracht naar de stekkerbusjes. Steken we dus hierin de draad van wissel of sein, dan zal dit dus gaan functioneren. Let u er echter wel op dat



geen lokomotief of wagen op zo'n kontaktrail blijft stil staan, want dan brandt de spoel van de wissel of het sein door! Ook moet van tijd tot tijd deze rail worden gereinigd, evenals de wielen van uw trein omdat vet en stofaanslag isolerend werken.

De bestaande draden naar het bedieningskastje kunt u laten bestaan zodat ook met de hand ingrijpen nog mogelijk is (fig. 10).

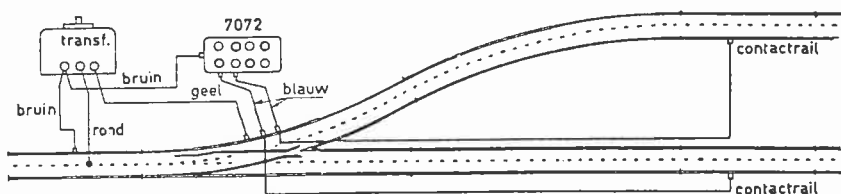


Fig. 10

De schakelrail heeft veel voordelen tegenover de kontaktrail. Met deze rail is hetzelfde te bereiken als met de kontaktrail. Hier schakelt echter alleen de lokomotief de zaak om doordat de sleper van de lokomotief d.m.v. een excentrische tuimelaar een contact met de railbedding tot stand brengt (fig. 11).

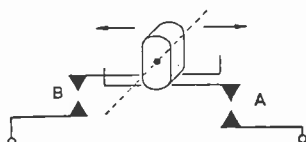


Fig. 11

Is de rijrichting van links naar rechts, dan zal de loc-sleper de nok bewegen en contact A sluiten, zodat in deze richting

kontakt met wissel of sein tot stand komt. Is de rijrichting van rechts naar links, dan sluit kontakt B.

Dit geeft veel mogelijkheden. B.v. bij het rijden van links naar rechts is een sein onveilig gesteld door kontakt A. Rijdt nu een andere of dezelfde trein van rechts naar links, dan kan door middel van kontakt B dit sein weer veilig worden gesteld.

Het doorbranden van spoelen is aanmerkelijk verkleind, doordat nu alleen moet worden opgelet of de sleper van de loc van de schakelrail af is. Ook bij het gebruik van de Faller of Kibri-overweg zijn twee schakelrails onmisbaar, immers nu kan de overweg in twee rijrichtingen worden geopend en gesloten (fig. 12).

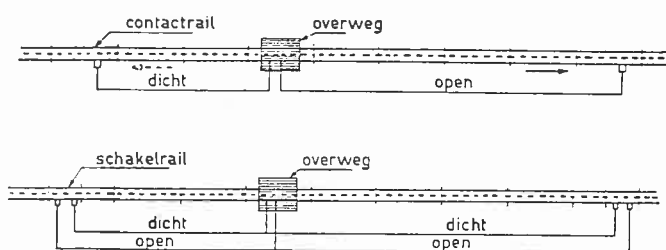


Fig. 12

transformator verbonden, de andere zijde komt aan de geïsoleerde rail 5115. De passerende trein zal nu met zijn assen deze spoorstaaf doorverbinden met het min-kontakt, zodat de overweg sluit en gesloten blijft, totdat er geen trein meer op de rail is ongeacht de rijrichting (fig. 13). Laat u dus ook nooit een wagen of loc op uw elektrisch werkende overweg staan. Dit kost geld!

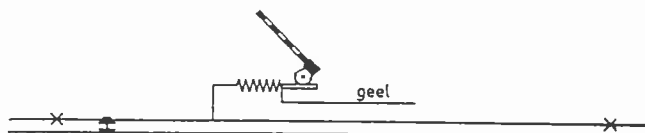


Fig. 13

De kontaktrail 5115 en 5116 zijn kontaktrails alwaar een zijde van de spoorstaven is geïsoleerd. Deze rails worden toegepast bij overweg 7192; de spoel die de spoorboom d.m.v. tandwielen bedient is aan één zijde dus met de gele draad weer met de

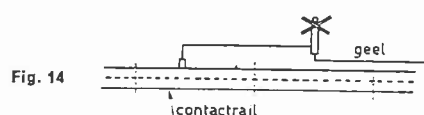


Fig. 14

### Bij gebruik van meerdere transformatoren

Na de eerste aanschaf van een lokomotief met een transformator komt op den duur het moment van een tweede loc en een tweede transformator. Kan dat dan? Ja en zeer eenvoudig!

In figuur 15 ziet u een voorbeeld van twee transformatoren en twee volkomen van elkaar gescheiden banen dus twee afzonderlijk gevoede en dus afzonderlijk geregelde banen. Dit voorbeeld biedt echter weinig mogelijkheden. Daarom is figuur 16 getekend. Hier zijn d.m.v. wissels ve bindingen tussen de banen aangebracht, juist daar waar de ene transformatorstroom van de buitenrail in verbinding komt met de transformatorstroom van de binnenrail.

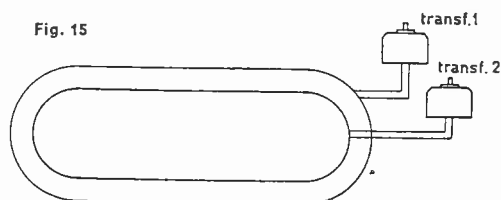
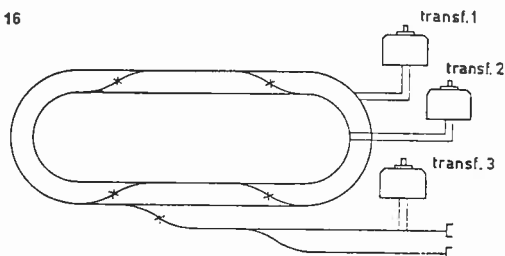


Fig. 15

Fig. 16



Nu is een onafhankelijk treinbedrijf mogelijk, er zullen momenten zijn dat beide lokomotieven op één transformator rijden,

dit is heus niet bezwaarlijk voor loc en transformator.

### Hoe groot moet een transformator zijn?

Vooropgesteld: Er is nog geen enkele handelstransformator die in staat is een enorm emplacement te voeden.

Daarom kunnen we stellen dat voor een baan met lokomotief (het aantal wagens doet er niet toe) zes à zeven lichtpunten in huisjes, seinen, wissels e.d. de kleine transformator groot genoeg is.

Een rangeerterrein met tien of zelfs twintig elektrische wissels kan door de kleine transformator worden gevoed, mits u deze wissels één voor één omschakelt.

Uit het voorgaande blijkt dat voor een groot opgezet emplacement een grote transformator nodig is. Het is net zoals bij de elektrische installatie thuis.

Hebt u aangezet: de stofzuiger, de wasmachine, de radio, de TV en zet u er dan b.v. de koffiemolen nog bij aan, dan slaat de stop door. U hebt dan het maximum vermogen van 6 amp. x 220 volt dat is 1300 watt overschreden. De installateur kan dan met 10 amp. zekeren, zodat u 2200 watt kunt afnemen.

### Storingen aan lokomotieven

Ook de met de meeste zorg gemaakte lokomotieven kunnen wel eens weigeren hun dienst te doen, zelfs gloednieuwe. Uiteindelijk is alles door mensen gemaakt.

Maar nu zal dat net op een avond of op een zondag gebeuren wat heel vervelend is. U kunt er echter heel veel aan doen, mits met goed gereedschap en geduld en vooral door logisch te denken en te handelen.

Controleert u eerst de stekker in het stopkontakt. 40% van de storingen ligt op dit terrein. Beweeg de snoer daar waar dit de transformator ingaat. Ligt hier de fout dan wachten en naar uw leverancier gaan. Alleen de heel handigen lukt het zonder brokken die storing te herstellen. Nooit aan transformatoren werken met de stekker in het stopkontakt.

Het lampje op de transformator gaat uit en weer aan, of bij de kleine transformator hoort u konstant klikken in de inbouwkast: Oorzaak is overbelasting of kortsluiting.

Baan controleren op ontspoorde wagens, spijkertjes, afsnijsel van draad, enz.. De stofzuiger is hier ideaal. Blijft het lampje nog steeds aan- en uitgaan dan de gele stekker uittrekken en het gedeelte van de wisselverlichting enz. uitschakelen en met een tweede transformator verbinden.

Lokomotief rijdt niet. Transformator opendraaien en met een stukje ijzer liefst een schroevendraaier langs middenrail gaan om te zien of er spanning is. Is er wel stroom, dan sleepkontakt van de lokomotief controleren op de juiste stand. Loc op zijn kop houden.

De sleper moet net boven de wielen uitkomen en iets hol staan, dan stopt hij ook niet meer op de wissels (fig. 17).

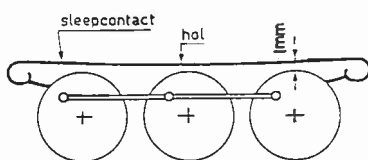


Fig. 17

De loc bromt! Kap afnemen, voorzichtig met goed gereedschap controleren of de koolborstels

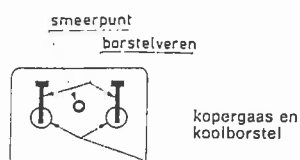


Fig. 18

juist op de rotor staan door met een pincet de borstelveren te bewegen (fig. 18).

Nog gebrom, borstels uitnemen, stof- en olievrij maken en nauwkeurig herplaatsen!

### Andere storingen

De loc rijdt goed maar gaat plotseling stilstaan, bromt of rijdt achteruit. Meestal is het veertje van de schakelrelais dan de oorzaak: weest u hier voorzichtig mee! Vervangen door een nieuw veertje is het beste. Is een nieuwe niet voorhanden dan één oogje opspannen.

Rijdt desondanks de loc nog niet, ga dan ook voor dit euvel de hulp invoeren van uw leverancier.

Het inzetten van tandwielen, anker, veldspoelen en andere onderdelen is het werk voor een specialist. Zelfs het smeren van een lokomotief moet met overleg gebeuren. Een druppel doet wonderen, geen fles vol en nooit plantaardige olie gebruiken, zoals slaolie, enz.. Märklin-olie 7199 of winter-auto-olie is een goed smeermiddel.

Kontroleer en reinig ook de wielen van al uw locs en wagens regelmatig, want de stroom die er via de sleper van de loc ingaat, moet er door de wielen weer uit. Zijn deze vuil, dan loopt de zaak slecht, en u kunt er hele ringen aangekoekt vet vermengd met stof afhalen.

Mochten er na de voorgaande tips en raadgevingen nog vragen overblijven, wendt u dan tot uw handelaar. Die is vakman en zal zeker een antwoord voor u weten.

Belangrijke voorwerpen om te bezitten bij uw spoorbedrijf:

Kleine schroevendraaier;

Goede smeerolie;

Reservelampjes;

Reservesleepkontakten;

Rubber antislipbandjes;

Wissel- en schakelrelaisveertjes;

Kleine soldeerbout;

Harskernsoldeersel;

Pincet;

Kleine punttang;

Draad met de juiste kleuren en met voldoende lengte;

Tenslotte ambitie en geduld voor uw hobby.

# BEGONIA REIZEN



**AUTOCARS:**  
70 Zevenekendorp  
9080 LOCHRISTI

(09) 355 51 53 - Fax (09) 355 09 05

**REISBUREAUS:**

916 Antwerpsestw. 9040 - GENT

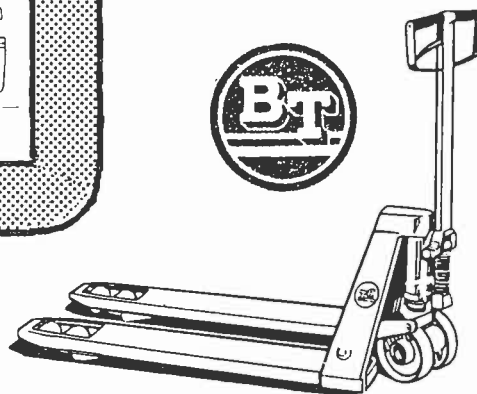
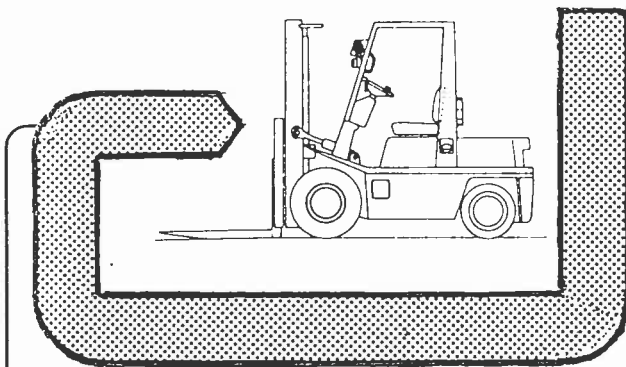
(09) 238 15 14 - Fax (09) 238 23 30

416 Rooigemlaan 9000 - GENT

(09) 236 18 80 - Fax (09) 236 18 95

# gentse heftrucks

n.v.



12 Vliegtuiglaan  
9000 GENT  
(09) 251 09 25

Telefax : (09) 251 50 20



## "le tunnel sous la manche"

EURO TUNNEL, het projekt van de eeuw ! In feite gaat het hier om een projekt van twee eeuwen, want reeds in de negentiende eeuw waren er plannen om een vaste verbinding te maken tussen Frankrijk en Engeland.

Verschillende projekten liepen op de klippen. Steeds werd er gezocht naar een nieuwe, haalbare mogelijkheid om de verbinding tot stand te brengen.

Technische en/of financiële problemen lagen aan de basis dat de vele projekten niet gerealiseerd werden. Jaren bleef het stil rond dit prestigieuze projekt.

In 1986 was het zover. Op 20 januari werd door François Mitterand en Margaret Thatcher de officiële goedkeuring ondertekend voor de bouw van de Euro-Tunnel. In 1987 werd aan de bouw begonnen. Langs beide zijden werd begonnen met het boren. Op 1 december 1990 schudden een Franse en een Engelse arbeider elkaar de hand. Een oude droom is werkelijkheid geworden. De daaropvolgende periode was nodig voor de definitieve afwerking.

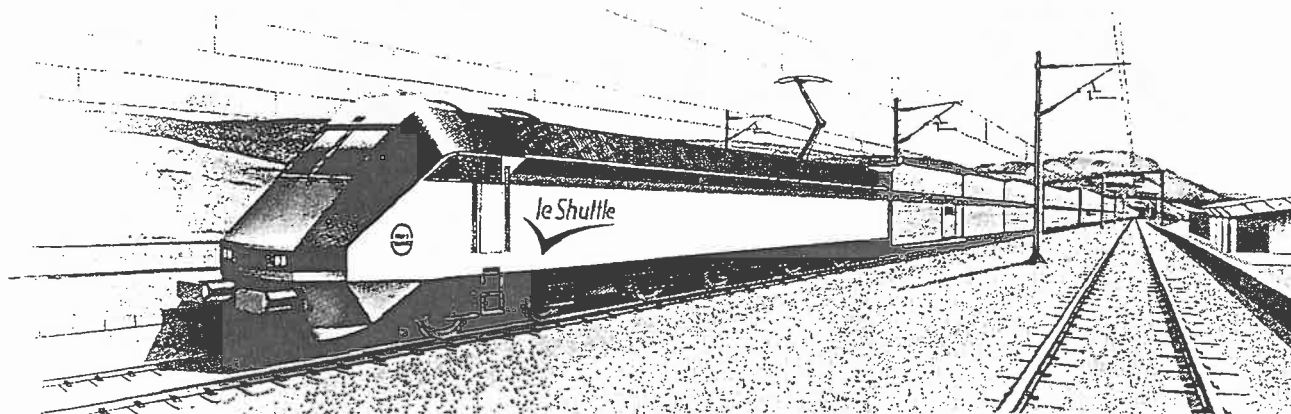
Dit jaar vond de officiële inhuldiging plaats. De exploitatie van de tunnel kan beginnen. Dit laatste verloopt echter niet zo vlot. Schoonheidsfoutjes worden weggewerkt. In de komende jaren zal alles een stuk vlotter verlopen.

Ondertussen is de kostprijs voor de bouw van de tunnel uit de pan gerezen. Geldschietters werden herhaaldelijk aangesproken. De op de beurs genoteerde aandelen kregen zware klappen te verduren. Voorspellingen wijzen erop dat bij volledige exploitatie het rendement zal stijgen.

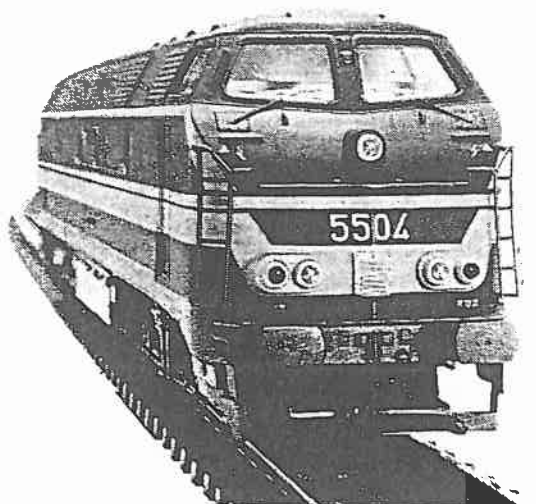
Tussen de ferry-maatschappijen en de Euro-tunnel woedt een concurrentieslag. Ieder tracht het potentieel cliënteel naar zich toe te trekken. De winnaar is nog niet gekend. Deze concurrentieslag kan leiden tot spectaculaire prijsdalingen. De vraag is of dit de rentabiliteit niet in het gedrang zal brengen. Ondertussen kan men genieten van gunstige prijzen om de overtocht tussen het vasteland en Engeland te doen.

De Euro-tunnel zal pas volledig rendabel worden wanneer de infrastructuur van en naar de tunnel volledig uitgebouwd zijn. De eerstkomende jaren zal hieraan actief worden gewerkt. Publicitaire spots "Op enkele uren, tussen Brussel en Londen" zullen bij het grote publiek aanslaan.

De 21ste eeuw beloofd voor de tunnel een gouden eeuw te worden.

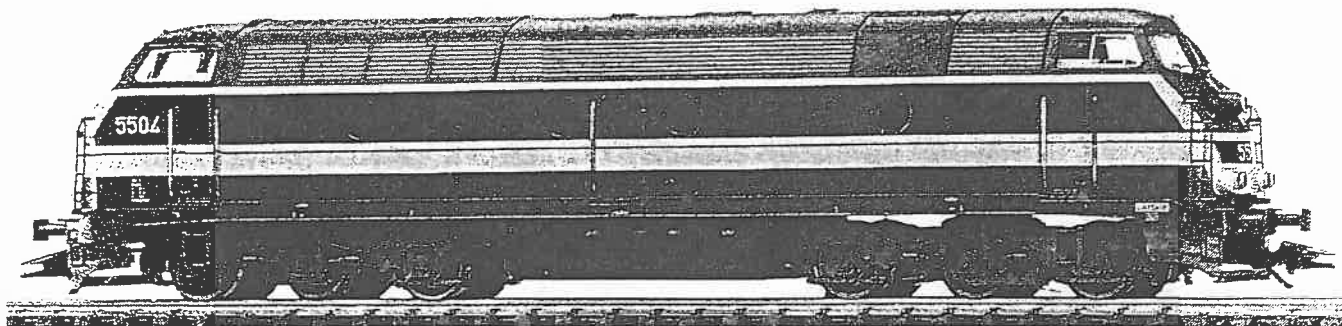
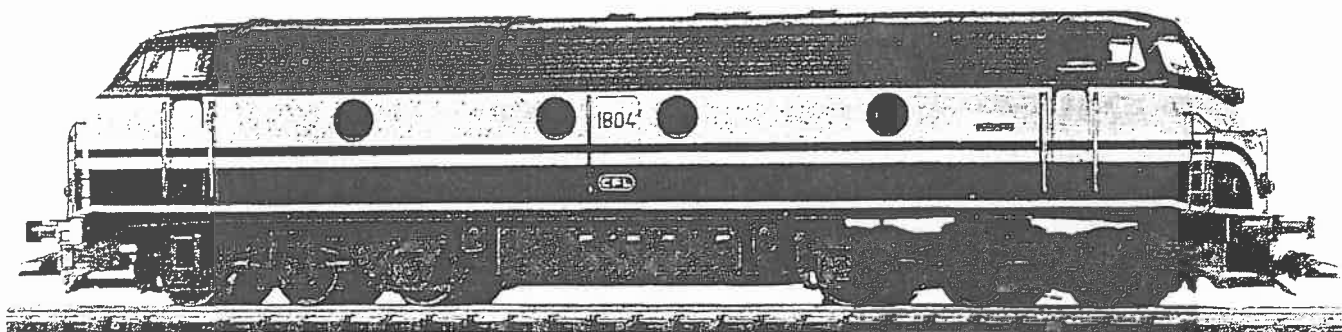


## NIEUWIGHEDEN



MARKLIN :

Met enige vertraging, maar het wachten waard, is het nu zover. De diesellokomotief type 55 NMBS en type 18 CFL zijn vanaf heden verkrijgbaar en reeds uitverkocht. De gelukkige bezitters, die vooraf hun bestelling hebben gedaan, zien hun verzameling met een prachtmodel uitgebreid. De reden van de latere uitlevering is te zoeken in het feit dat er nog tal van wijzigingen en verbeteringen werden aangebracht met als eindresultaat een prachtig gedetailleerde diesellokomotief met goede rij-eigenschappen. Gezien het beperkt aantal exemplaren, zullen deze modellen in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid sterk in waarde stijgen. Andere versies zullen in het programma worden opgenomen. Data werden nog niet vastgelegd. Een goede raad : doe tijdig uw bestelling.



ROCO :

Langzaam maar zeker is deze firma begonnen met de uitlevering van de voor 94 aangekondigde nieuwigheden. Van de Deutsche Reichsbahn is de reeks 232 beschikbaar. Het gaat hier om een zes-assige diesellokomotief. Door een concurrentiestrijd met Brawa (die deze lok eveneens op de markt zal brengen) heeft Roco veel inspanningen moeten doen. Met resultaat. Een zeer goede kwaliteit / prijs - verhouding. Over het uitzicht van de lok, kan smaak verschillen.

Vroeger reeds in het programma opgenomen geweest en nu terug beschikbaar, is het treinstel van de reeks VT 11.5 van de Deutsche Bundesbahn. Motorisatie en detaillering werden verbeterd.

#### PIKO :

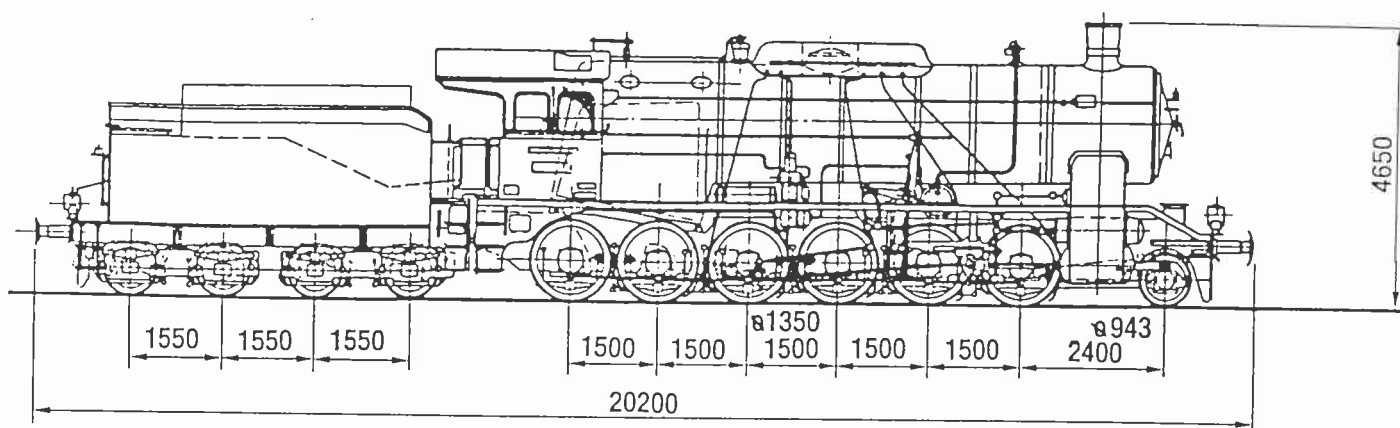
Deze firma doet verder met de verbetering van zijn gamma. Leverbaar met verbeterde aandrijving en detaillering zijn de reeksen 01.5 en 38 . Mooie stomers voor "betaalbare prijzen". Piko neemt het principe over van Roco. Vele onderdelen zijn los bijgevoegd.

#### HERPA :

Hun offensief gaat verder. Nu reeds beschikbaar : OPEL Omega '94, MAZDA Xedos 9, VOLKSWAGEN Golf Cabrio III, RENAULT Twingo, FIAT Cinquecento, MERCEDES C-klasse.

#### RIVAROSSI :

Deze firma verrast ons met de Wurtembergsche BR 59. Uitstekende detaillering. De aandrijving gebeurt door een Japanse motor in de tender over een tandriem naar de assen. Een zeer ongewone oplossing. Op deze manier zouden de rijgeluiden worden verminderd.



#### M & D :

Op basis van Klein Modellbahn, brengt deze firma beperkte reeksen op de markt. Nieuwe varianten werden reeds uitgeleverd. Voor open bakwagens van verschillende merken, zijn ladingen verkrijgbaar. Dit alles aan zeer democratische prijzen.

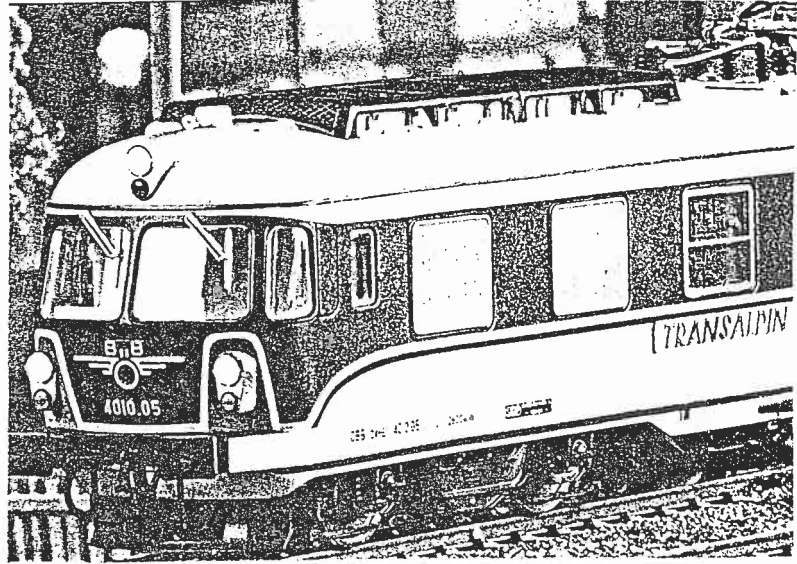
#### UHLENBROCK :

Een elektronische schakeling zorgt voor de optreksnelheid en topsnelheid van lokomotieven. Zo kan men op een modelbaan zeer realistisch rijden. De inbouw is eenvoudig met behulp van de bijgevoegde handleiding.

#### GUTZOLD :

De diesellokomotief BR 229 van de DR komt er in tijdperk V en rode schildering met gewijzigde frontlichten. Eveneens verkrijgbaar : de reeks V 200.

TRANSALPIN  
van ROCO



Het paradepaardje van de Oostenrijkse Spoorwegen (OBB) is ongetwijfeld de "TRANSALPIN". Een zes-delig elektrisch treinstel.

Twee en een half jaar heeft het geduurd : 2.000 uren voor het verzamelen van alle documentatie en gegevens, 15000 uren voor de ontwikkeling en het in productie brengen van het schaalmodel. Het resultaat is verbluffend mooi. Roco heeft terug een paradepaardje in zijn catalogus bijgevoegd. Roco presenteert ons het model in de kleurstellingen anno 1965, onder het nummer 4010.5 en in sommige landen onder het nummer 3010.5.

Alhoewel (zoals gewoonlijk bij Roco) er veel nog te monteren onderdelen werden bijgevoegd, kan de montage ervan vlot en vlug gebeuren. Ondertussen kunnen we onze ogen de kost geven om het model te beschouwen. De opdruk "Transalpin" zoals ook alle andere opschriften zijn perfect aangebracht. In de verpakking werden verscheidene koersborden bijgevoegd. Het interieur is uitgevoerd in verschillende kleuren. Zelfs de machinekamer werd nagebootst. Op het dak vinden we twee verschillende stroomafnemers naar voorbeeld. De omschakeling voor stroomafname via de bovenleiding dient te gebeuren na afname van de kap van de lokomotief.

Hierbij belanden we bij het technische aspect van dit model. Ook al betreft het een treinstel, toch kan er worden gereden op een miniaturbaan voorzien van een blokstelsel. Dit werd mogelijk door het monteren van stroomgeleidende koppelingen tussen de rijtuigen. Zelfs een kortkoppelingsmechanisme is voorzien. Veercontacten in de wagens zorgen voor een probleemloze overgang. Lokomotief en stuurwagen beschikken over wisselende verlichting. De wisseling van de verlichting gebeurt niet via dioden, maar via een schakelaar die wordt aangestuurd door een veer op de wielen. De aandrijving wordt verzorgd door een vijf-polige motor met vliegwiel. In combinatie met een stevig chassis zorgt dit voor uitstekende rij-eigenschappen, wat we trouwens bij Roco vaak terugvinden. Omgerekend bedraagt de topsnelheid bij 14 volt 190km/h. Dit valt binnen zeer aanvaardbare normen. De kleinste berijdbare radius bedraagt 419.6 millimeter.

In het najaar volgt een versie in wisselstroom.

Alle rijtuigen kunnen worden voorzien van interieurverlichting. De totale lengte van het treinstel bedraagt 171,4 cm. Hieruit kunnen we afleiden dat het treinstel op schaal 1:87 werd gemaakt zonder compromissen.

Aan dit exclusief treinstel is wel een exclusieve prijs verbonden :  
+/- 18.000 fr.

Toch loont het zeker en vast de moeite om onze verzameling met dit prachtstuk te vervolledigen. In de toekomst voorziet Roco eveneens andere varianten.

## *Miniatuurtentoonstelling in het teken van de brandweer.*

De mens heeft altijd de neiging om dat wat hem het meest aanspreekt na te bouwen en liefst in klein formaat, in miniatuur.

De trein heeft vanzelfsprekend niet moeten onderdoen en als er een retrospectieve tentoonstelling zou kunnen gehouden worden, dan zouden wij moeten aanvangen met de naïeve voorstelling van een houten lokomotief met zijn wagens om te eindigen met de schaalmodellen die alle, maar dan ook alle bijzonderheden weer-geven.

Zo had Steven Van Den Spiegel, bestuurslid bij de gebuurtebond "Spanjaardkasteel", traiteur en uitbater van Steven's Buurtwinkel, samen met de modelbouwer Marc Van den Berghe, het lumineus idee opgevat in de feesttent een tentoonstelling te organiseren rond het thema "Miniatuurtreinen en miniatuurvervoer".

Op 15 augustus 1994, om 9u.30', had de heer De Ryck Elly, opperdeken bij de gebuurte dekenijen, het voorrecht het drie-kleurig lint door te knippen bij de officiële opening van deze tentoonstelling. Waren eveneens aanwezig bij deze opening de heren Ardeel Guido, Public Relations bij de NMBS en Speeckaert Raoul, Public Relations bij de Brandweer van Gent.

Omdat de feesttent het hele weekend voor andere evenementen gebruikt werd, kon deze tentoonstelling slechts één dag doorgaan. "Miniatuurmodellen zijn vrij duur en vragen een voorzichtige behandeling". Daarom was het onverantwoord om de modellen de vorige dagen al te exposeren. Je kan ze bovendien 's nachts niet onbeveiligd achterlaten. Steven Van Den Spiegel had de tentoonstelling ook liever enkele dagen langer laten lopen, maar dat kon niet.

Toch vroeg het hele gebeuren veel voorbereidend werk. De opstelling kon pas op zondag 14 augustus om 23 uur beginnen. Steven Van Den Spiegel en Marc Van den Berghe werkten dus een nachtje door om alles op tijd klaar te hebben. Ze slaagden in hun opzet en vanaf 10 uur konden de bezoekers de mooiste miniatuurmodellen bewonderen.

Het hoofdthema van deze tentoonstelling was het onderwerp "brandweer".

Naast een hele collectie brandweerautotjes stelde Steven Van Den Spiegel en Marc Van den Berghe ook enkele diorama's rond dit thema tentoon. Een "opendeurdag" in een brandweerkazerne, een reddingsoperatie bij een treinongeval en een blussend brandweerkorps.

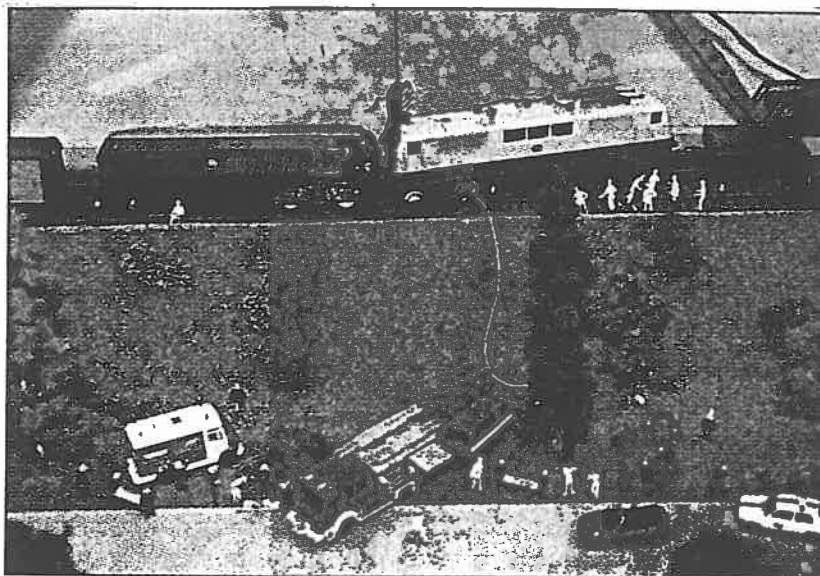
Speciaal voor deze gelegenheid bouwde Steven Van Den Spiegel zijn pronkstuk "De Haven" om tot een nog groter geheel. Onlangs startte Steven nog met een eigen reeks te bouwen van Belgische stations. Het eerste afgewerkte station van Aalst stond er al te kijk voor het publiek.

Om het geheel nog aantrekkelijker te maken was er 's namiddags een live-demonstratie van de Gentse Brandweer. Met loeiende sirene blusten ze buiten de tent een brandend miniatuurhuis. "Papa, het is zo rap geblust", reageerde een klein meisje tot ieders plezier.

De feeststemming was er in ieder geval niet meer stuk te krijgen.

De belangstelling vanwege het publiek was grandioos.

Proficiat Steven Van Den Spiegel voor uw inicitiefneming en deze tentoonstelling op te startten !



JOHAN MARTENS

Steven Van Den Spiegel organiseerde een tentoonstelling rond miniatuurvoertuigjes en bijhorende maquettes of diorama's.

# SLOTENMAKERIJ - SLEUTELS

## **R O M B A U T**

GEDIPLOMEERD SLOTENMAKER

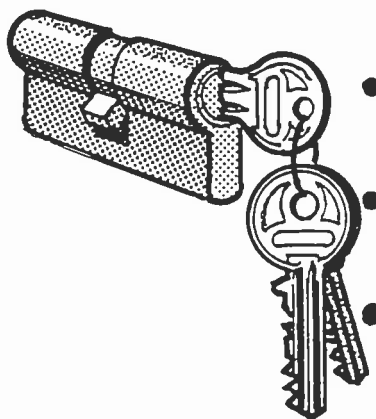
Schooldreef 12 Gentbrugge 9050

TEL. 09/231.40.92

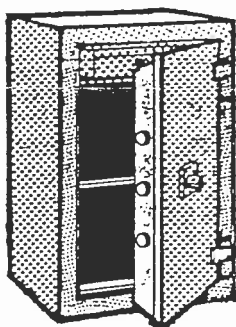
BTW 643.124.054

H.R.G. 121.337

REK. 001-0484536-97

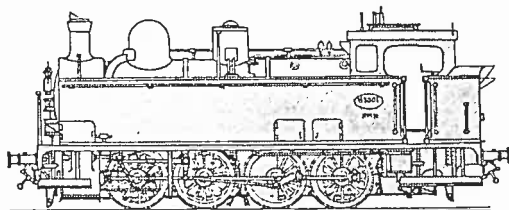


- LEVEREN VAN SLEUTELS EN PLAATSEN VAN SLOTEN
- BRANDKASTEN VOOR ALLE DOELEINDEN
- INBRAAKWERENDE DEUREN VOOR PRIVAAT OF INDUSTRIE, CONFORM AAN DE BELGISCHE BRANDNORMEN



- AUTOMATISCHE DEUR OPENERS
- ONDERHOUD EN HERSTELLINGEN VAN ALLE HANG- EN SLUITWERK

### DEPANNAGE DAG EN NACHT



IMPORT - EXPORT  
VERKOOP  
Treinmodelbouw  
en auto's



Openingsuren:  
Woe - Do - Vrij:  
van 14 tot 20 uur  
Zat: van 9 tot 18 uur

Tel. + Fax 09 / 227.68.41  
B.T.W. BE 739.294.903

Henri De Sagherstraat 16  
B-9031 Drogen

# 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:2 27.68.41 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

- |               |  |
|---------------|--|
| 10.09.1994    | Opendeurdag bij de MIVB te Sint Jans Molenbeek van de garages en het atelier.  |
| 10-11.09.1994 | Museumbewaarplaats open van de NMBS te Haine-Saint-Pierre, van 10-18u.   |
| 11.09.1994    | Tentoonstelling van het Openbaar Vervoer te Antwerpen.   |
| 11.09.1994    | Monumentendag te Brasschaat. Tentoonstelling van het Licht Vliegwezen en modellen van de NMBS o.a. de lokomotief Deutz 1/20, Bondgenotenlaan van 11-17u. |
| 11.09.1994    | Monumentendag in het Sint-Pietersstation te Gent.  |
| 11.09.1994    | Ruilbeurs te Vilvoorde THT, zaal Star, N. De Brauwerestraat 21 van 9-13u.  |
| 11.09.1994    | Monumentendag in het station te Zottegem.  |
| 10-11.09.1994 | Dag van het patrimonium: ritten ASVI Lobbes - Thuin.   |
| 11.09.1994    | Opendeur in de museumbewaarplaatsen te Leuven enkel open op 11.09.1994 van 10-18u.   |
| 11.09.1994    | TSP-ritten, Mons - St. Ghislain - Quiévrain met stoomlokomotief 26.101.  |
| 11.09.1994    | Ministoomdag te Wildert-Essen aan de Bakkersmolen met deelname van Model Treinclub Deurne - modulebanen van 9-18u.                                       |
| 17.09.1994    | TSP-ritten, "Afscheid M3-B rijtuigen en bijwagens reeks 734", ritten met MW reeks 44 + bijwagen reeks 734 en met HLD reeks 59 + M3 rijtuigen.            |
| 17-18.09.1994 | Stoomfestival te Vorst "Petit Train à Vapeur, in het Park Van Brempt, Neerstallesteenweg 327.  |



- 17-18.09.1994 Eeuwfeest tramexploitatie Plauen.
- 18.09.1994 Algemene ruilbeurs te Woluwe, Shopping Center om 8u.
- 23.09.1994 RAIL 94 te Utrecht (Nl.) aangeboden door Philotrains en Roco Collectors Club. Rondrit met Blokkendoosstel Mat '24.
- 23-25.09.1994 Lustrumtentoonstelling RAIL 94 te 's Hertogenbosch in de Brabanthallen (Nl.) van 10-18u., zondag tot 17u.
- 24-25.09.1994 Stoomfestival CFV3V te Mariembourg.
- 01-02.10.1994 Expo en ruilbeurs door de Miniatuurtreinclub
- 08-09.10.1994 "Het Spoor" in het station te Sint-Niklaas (1<sup>o</sup> verdiep) telkens van 10-18u.
- 01-02.10.1994 Tentoonstelling 1994 door de Lierse Modelspoorwegen
- 08-09.10.1994 LMS in het Vleeshuis op de Markt te Lier van 10-18u.
- 01-02.10.1994 Antwerps Tram en Autobusmuseum te Edegem Fort V verkoop van foto's en postkaarten Trein-Tram-Bus.
- 01-02.10.1994 Internationale modelbaantentoonstelling te Kevelaar (Dl.) ter gelegenheid van het 15 jarig bestaan van de plaatselijke club.
- 08.10.1994 Rit CFFL Rixensart met 4605 op Athus-Meuse
- |            |       |
|------------|-------|
| FBN: 09.08 | 20.44 |
| LT : 09.40 | 20.14 |
| FNR: 10.30 | 19.25 |
| LL: 15.42  |       |
- 08.10.1994 Grosses Dampfloktreffen in Gerolstein (Eifel)
- 58 311 + 86 333 : Koblenz - Gerolstein.
  - 41 241 : Dusseldorf - Gerolstein.
  - 24 009 : Mannheim - Gerolstein.
  - 42 2718 (5519 CFL): Luxembourg - Gerolstein.
  - 50 3666 (Vernbahn): Eupen - Raeren - Sourbrodt - Gerolstein.
- 15-16.10.1994 Oostende MSK - Tentoonstelling in de school STIO-KTA rechtover het station, van 9-19u.
- 15-16.10.1994 54ste Veiling Vercauteren André in het Hotel Serwir te Sint-Niklaas. (Oude speelgoedtreinen).
- 16.10.1994 TREIN-TRAM-Busdag (nog geen nadere gegevens).
- 22-23.10.1994 Limburg Actief - Modelbouw Happening 1994 in de Grenslandhallen te Hasselt.
- 23.10.1994 15de Internationale Ruilbeurs te Winksele-Delle door LMTC in de Parochiezaal, Steenweg Leuven-Mechelen van 9-13u.
- 29-30-31.10.94 en 1.11.1994 Modelspoorvrienden Brugge MSB - Tentoonstelling in het Centrum "De Koepel" G. Davidstraat 10 (wijk Kristus Koning bus 9).
- 29-30.10.1994 Antwerps Tram en Autobusmuseum te Edegem Fort V verkoop van foto's en postkaarten Trein-Tram-Bus.
- 29-30-31.10.94 MSCM De Pijl Muizen, Grote Expo ter gelegenheid
- 1-5-6.11.1994 van het twintigjarig bestaan, van 10-19u.

- 05.11.1994 Modelbouw te Keulen.
- 06.11.1994 Ruilbeurs te Kruibeke in de Gemeenteschool  
E. Gorrebeekstraat 14 van 9-13u.
- 10-11-12.11.94 Tentoonstelling door AMRA te Wommelgem in Fort II.
- 11.11.1994 Tentoonstelling door MOBOV in zaal "De Kern"  
Kern 18 te Wilrijk van 13-18u.
- 12-13.11.1994 idem van 10-18u.
- 11-12-13-14 Tentoonstelling "Ferexpo III - 100 ans de tram  
november 94 électrique à Liège" te Luik, rue des Genêts.
- 12.11.1994 Okkasionsmarkt te Esch-sur-Alzette (Lux.) MBM  
Dell Hecht Schule van 14-17u.
- 12-13.11.1994 CFFL - Modelspoorclub te Rixensart - Tentoonstelling  
in zaal M. Luther King te Rixensart (tegenover het  
station) op 12/11 van 14-18u.  
op 13/11 van 10-18u.
- 04.12.1994 Internationale Ruilbeurs door de Hoeseltse Treinclub  
in het Cultureel Centrum Hoeselt van 9-13u.
- 29.01.1995 idem.
- 25-26-27 EUROSPOOR 1994 - Groot Internationaal Modelspoor  
November 1994 Evenement in het Jaarbeurscomplex te Utrecht.
- 18.09.1994 Stoomtreinritten Aalst - Burst - Tentoonstellingen  
Doorlopend animatie.

