

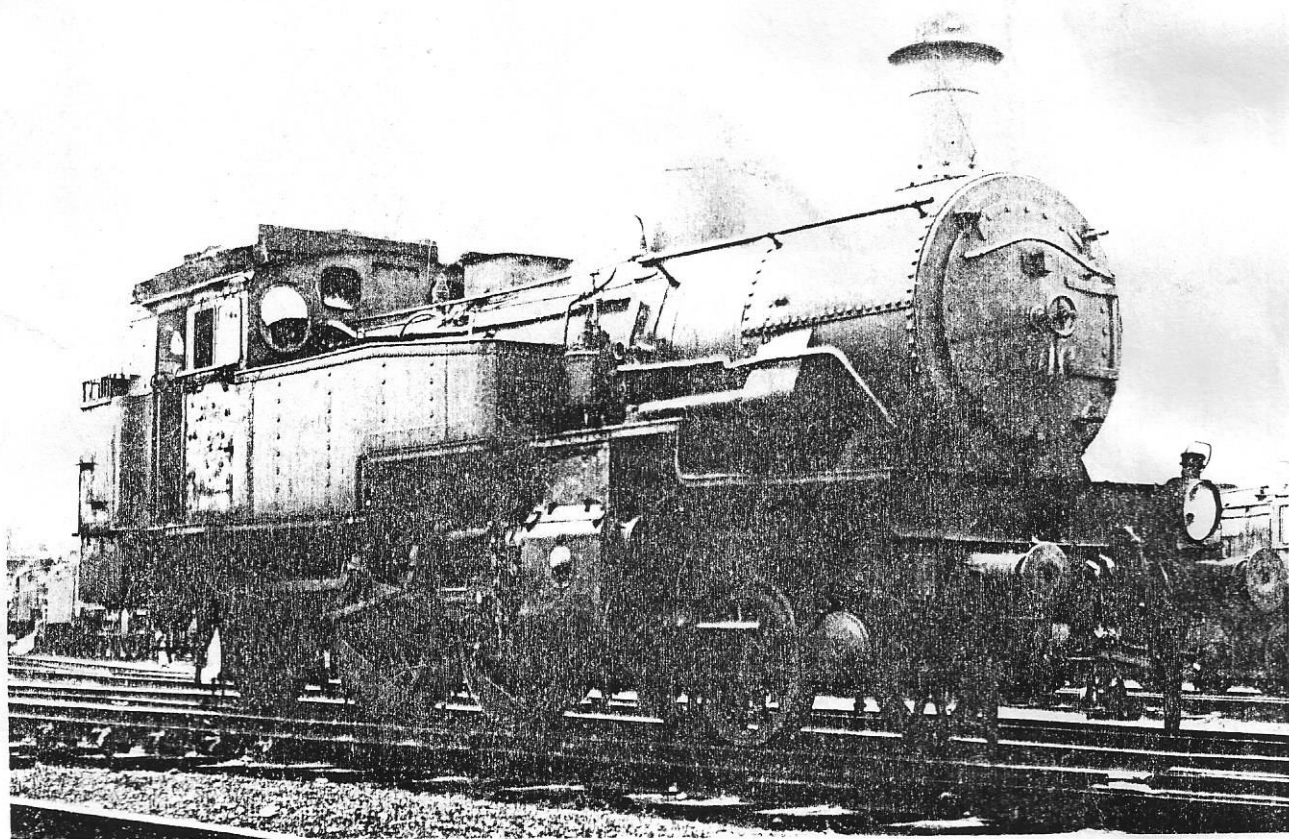
# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B.

JANVIER - FEVRIER 1988

Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

# CORRESPONDANCE

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, 8, rue des Cytisses, 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 40 Francs

Abonnement ( un an, six numéros ) : 200 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F doit être adressé au secrétariat :

49, rue Doumier, 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN

49, rue Doumier, 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN

# SOMMAIR

SOMMAIRE .....	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF .....	04
MODELISME FERROVIAIRE .....	06-07-08-09-
Comment tenir la chandelle sans avoir l'air d'un c... ?	10-11
Chapitre 7 par Léon GREGOIRE.	
AU PAYS DE LA RACLETTE .....	13-14-15
Les Chemins de Fer Rhétiques ( RhB ) 2ème partie par Albert COLLIN.	
BON A SAVOIR .....	16-17
Renouvellement des cotisations	
TOP MODELE .....	18-19
EXPOS ET MANIFS .....	19
EN BREF .....	19
SAVIEZ-VOUS QUE ? .....	20-21-22
Loco à vapeur de Vresse-sur-Semois ( 2ème partie ) par Jean-Claude MENCHIOR.	
PUBS .....	05-12-23
VIE DU CLUB .....	24

PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive type 96.016

Photo S.N.C.B.

Collection Léon JOB.



NOUS SOMMES EN 1988 !

Vous allez me dire qu'il ne faut pas avoir fait de Hautes études pour avoir trouvé cela. Pourtant, 1988 devrait pour certains d'entre vous, vous rappeler quelque chose !

Mais quoi ?

Les 10 ans d'existence du club, pardi !

Et oui cette année, cela fait ( déjà ) 10 ans que notre association a été fondée.

10 années de bonnes, et de mauvaises choses, beaucoup de grands moments, et peu de petits moments.

Ces années auront vu la naissance de bonnes amitiés, de solides camaraderies, de franches rigolades, mais aussi pour quelques rares personnes, de déception.

Evidemment, dans un club comme le nôtre, certains ne trouvent pas réponses à leurs desideratas, mais la plupart d'entre nous, ont évolués ( du point de vue chemin de fer bien sûr ! ) d'une manière considérable, passant du train jouet, au modélisme ferroviaire.

Je sais de quoi je parle puisque je fais partie de ceux-ci. C'est peu dire !

En tous cas, nous espérons pouvoir fêter cet anniversaire dignement, voir avec éclats.

Mais comme disent les Anglais : WAIT AND SEE !

Richard ORBAN

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**



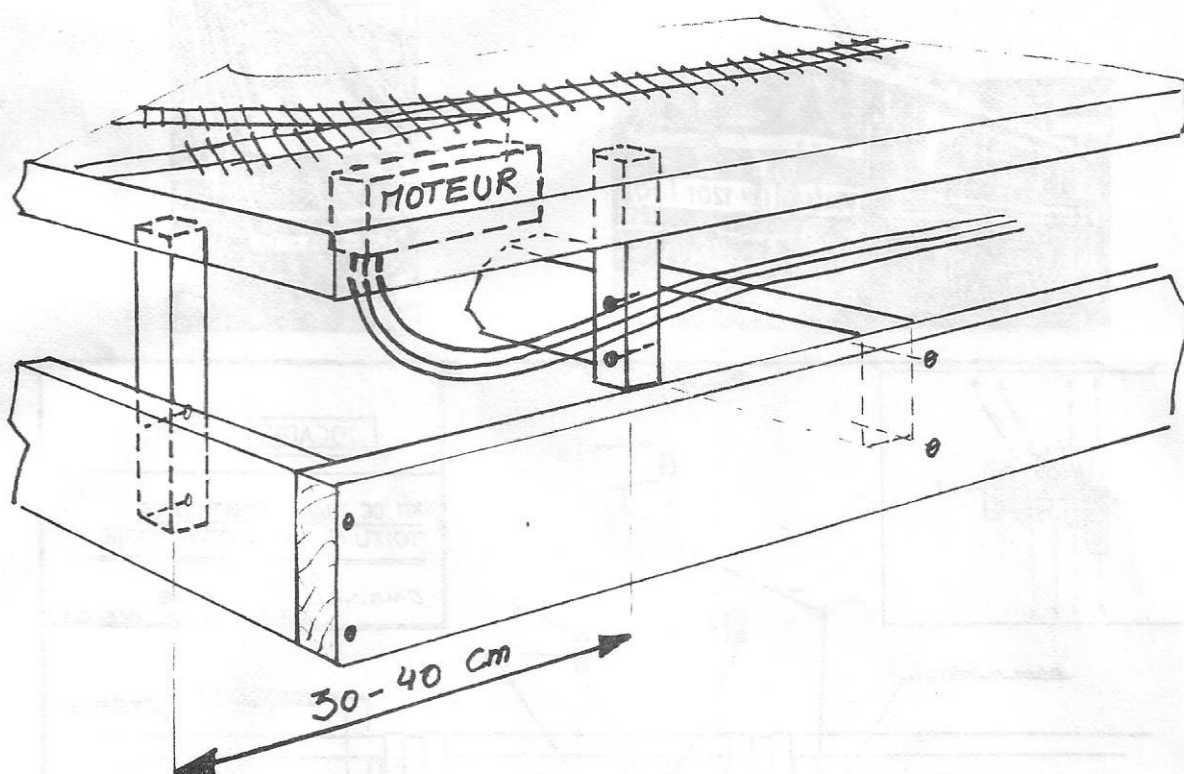




# MODELISME FERROVIAIRE

COMMENT TENIR LA CHANDELLE SANS AVOIR L'AIR D'UN C... ?

## CHAPITRE VIII.

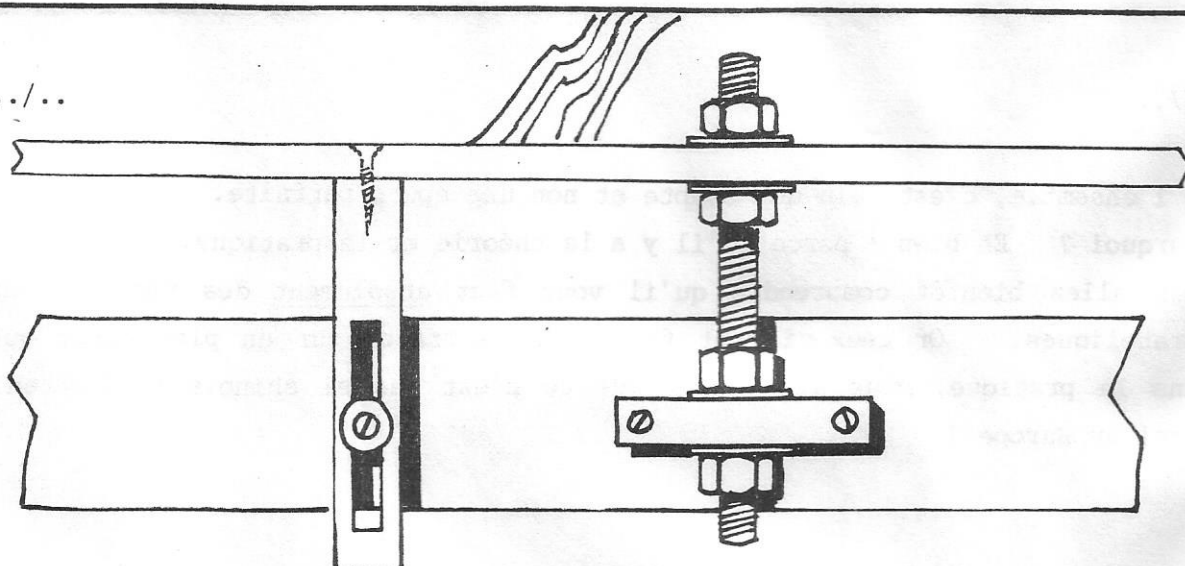


Les chandelles vous permettent de soutenir le plan de roulement - tous les 30 ou 40 cm c'est bien suffisant - et laissent de l'espace libre pour placer les moteurs.

Vous pouvez les prévoir réglables

../..

.../...



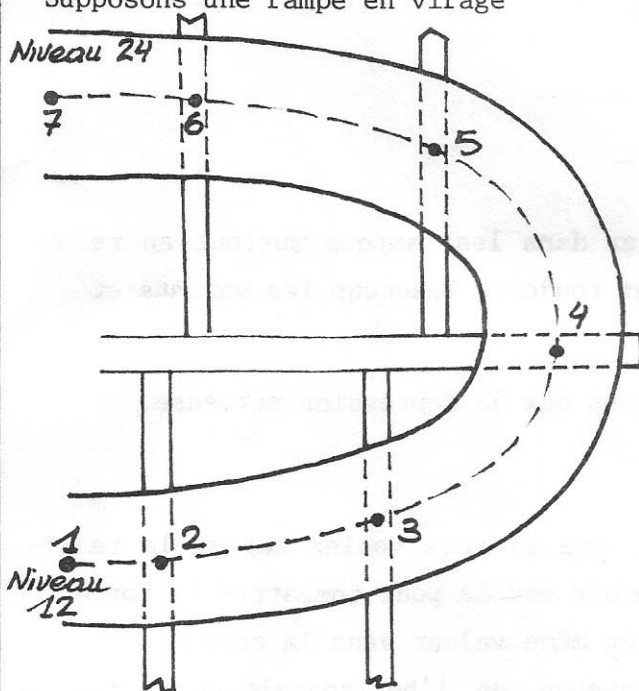
ou simplement les remplacer par des tiges filetées ( dans les parties cachées bien entendu ).

Vissez-les plutôt que de les clouer. ( Parfois en cours de travail, il est intéressant de les redémonter, de les allonger, raccourcir.

En passant, un petit truc :

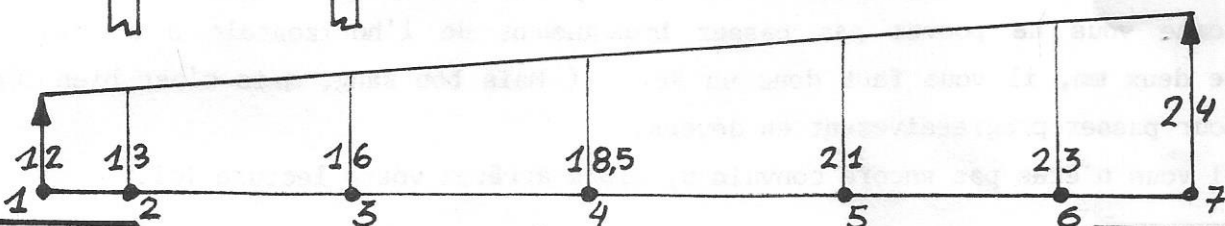
Comment calculer leur hauteur ?

Supposons une rampe en virage



Nous voulons passer du niveau 12 ( par rapport aux cadres ) au niveau 24.

Avec un mètre flexible, mesurons directement sur l'assiette de voie la longueur de la rampe ( au centre pointillé ) portons-la en abscisse d'un graphique.



.../...

7

7



../..

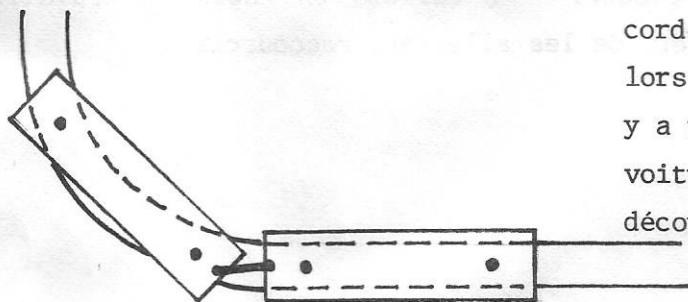
de l'ensemble, c'est cela qui compte et non une épure parfaite.

Pourquoi ? Eh bien ! parce qu'il y a la théorie et la pratique.

Vous allez bientôt comprendre qu'il vous faut absolument des raccordements paraboliques. Or ceux-ci sont fastidieux à tracer sur un plan alors que, dans la pratique, vous allez voir que ce n'est pas si chinois ( Il y en a aussi en Europe ).

#### D'abord un peu de théorie

Schéma 1 :



dans ce dessin, ( magnifique d'ailleurs ) il n'y a pas de RP ( raccordement parabolique ), lors de l'entrée en courbe, il y a un déboîtement important des voitures, et un tas d'ennuis en découlent.

- a) Beuh que c'est laid ?
- b) Les attelages peuvent s'emberlificoter dans les tampons surtout au refoulement → déraillements qui amusent toujours beaucoup les enfants et les visiteurs.
- c) A la longue, on a même constaté quelques cas de dépression nerveuse.

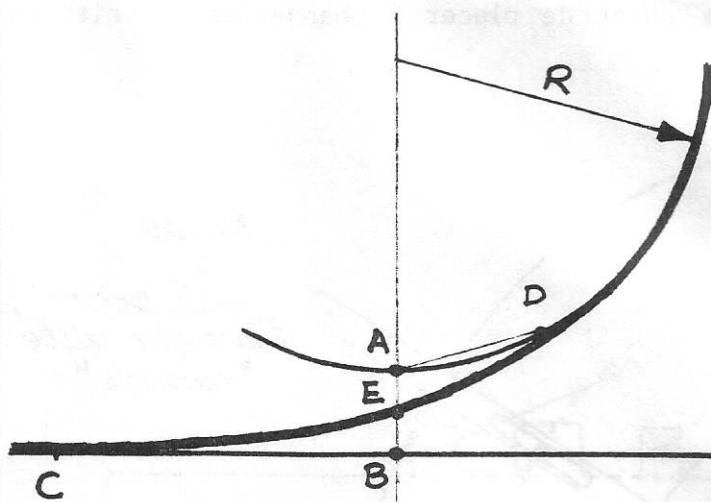
En plus, dites-vous bien que si vous voulez copier la réalité, votre courbe sera en dévers. Ce dévers est là pour combattre la force centrifuge. Il doit donc être partout de même valeur dans la courbe. Comme vous ne pouvez pas passer brusquement de l'horizontale à un dévers de deux mm, il vous faut donc un RP. ( Mais bon sang, mais c'est bien sûr ) pour passer progressivement en dévers. Si vous n'êtes pas encore convaincu, alors arrêtez votre lecture ici.

../..

.../...

Si vous êtes convaincu, ce n'est pas grave non plus, on continue.

Encore un peu de théorie. Voici le tracé théorique.



Si vous avez une courbe de rayon R et une bonne calculatrice, le décalage entre cette courbe et la ligne droite devra être

$$AB = \frac{R}{14}$$

ou légèrement inférieure, mais ne descendez pas en dessous de

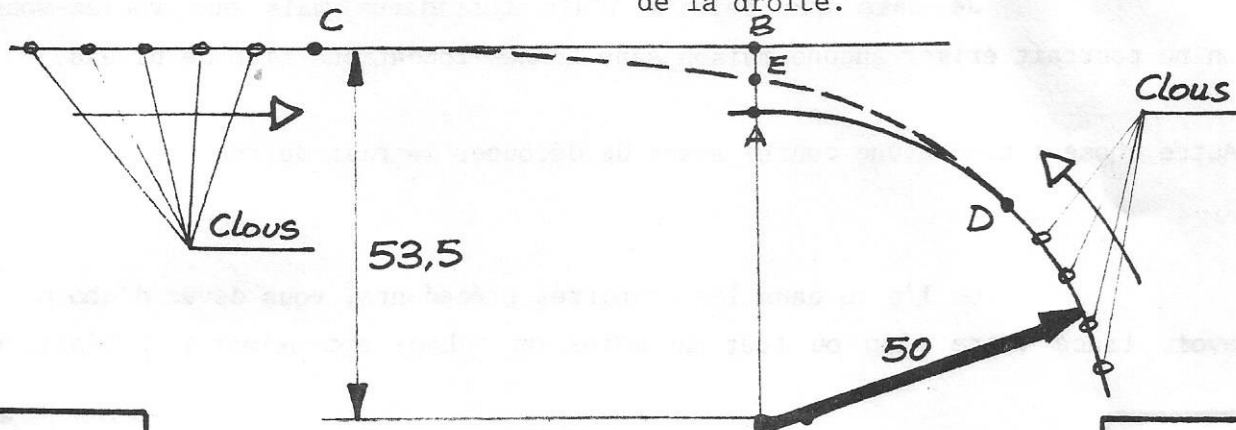
$$AB = \frac{R}{10}$$

le RP est CED avec  $CE \approx \frac{R}{1,5}$  et  $ED \approx \frac{R}{3}$   
(ou CB) (ou AD)

autrement dit  $CE = 2 \cdot ED$  et le point E est au centre de AB.

Dans la pratique maintenant, c'est beaucoup plus simple. Supposons que vous ayez une courbe de 50 cm.

$AB \approx 3,5 \text{ cm} \Rightarrow$  le centre de la courbe sera à 53,5 cm de la droite.



$$BC = \frac{50}{1,5} \approx 33 \text{ cm et}$$

$$ED \text{ la moitié } \approx 16,5 \text{ cm.}$$

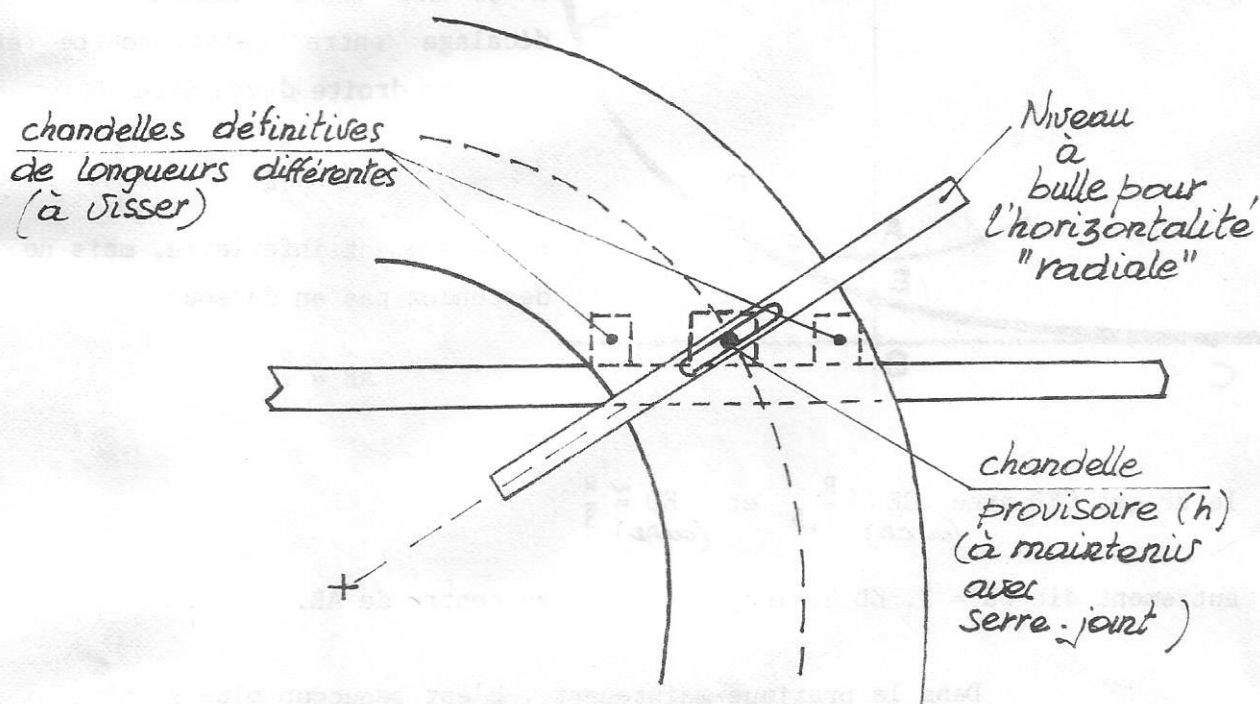
.../...

.../...

Et en ordonnée, le niveau de départ et d'arrivée.

En reportant sur ce graphique les autres distances 1-2, 2-3,.... nous obtenons les hauteurs des chandelles centrales provisoires (  $h$  ), maintenues par exemple avec des serre-joints.

Ensuite avec un niveau à bulle assurez-vous de l'horizontalité radiale du plan de roulement en chaque point avant de placer 2 chandelles définitives en chaque point



Je sais que cela a l'air fastidieux mais que voulez-vous on ne pourrait ériger aucune maison sans bonnes fondations bien de niveau.

Autre chose : tracez une courbe avant de découper le plan de roulement.

On l'a vu dans les chapitres précédents, vous devez d'abord avoir tracé votre plan ou tout au moins un schéma approximatif ; l'allure

.../...



../..

En utilisant de la voie flexible, vous vous arrêtez de clouer avant le point C ( pour la ligne droite ) et avant le point D ( dans l'autre sens dans la courbe ).

Il ne vous reste plus qu'à " laisser faire la voie flexible " qui, comme une grande, prendra d'elle-même le RP. Cela veut dire également que quand vous achetez votre voie, ne prenez surtout pas de la semi-rigide.

Et vous verrez en plus qu'avec un peu d'habitude, vous pourrez facilement vous passer de calculatrice ; on arrive à " sentir " l'endroit où il faut s'arrêter de clouer ( surtout si on a laissé son doigt aux points C et D ).

D'une manière générale, retenez qu'il vaut mieux faire tout son tracé à plat, puis lorsque l'on est plus ou moins certain de ne plus le modifier, d'enlever les rails, de découper le plan de roulement et puis de poser les chandelles.

Vous allez me dire quoi ? Qu'est-ce ? Cloups ?  
Clouer, puis déclouer ! Quelle perte de temps !  
Eh oui ! ainsi va la vie, et ce n'est pas fini, vous allez voir que plus tard, on va encore redémonter ???

A SUIVRE ....

Léon GREGOIRE.

# spiel + hobby



J Wagner Kleinmarschierstr. 70-72 5100 Aachen.

Fernraf 0241-31065

# Au pays de la Raclette

## LES CHEMINS DE FER RHETIQUES ( RhB ).

### 2ème partie.

Je vous invite maintenant à me suivre et à découvrir ensemble ce joyau.

Dès l'arrivée en gare de Coire, je me rend compte de l'importance du matériel en présence. Sur ma gauche, le matériel des SBB-CFF composé essentiellement de voitures à voyageurs de type II marquées de l'ancien et du nouveau sigle, des locomotives Re 4/4 II et III ainsi que des Re 6/6. Sur ma droite, des voitures RhB dont les dimensions sont sans commune mesure avec leurs grandes soeurs des CFF. On se croirait devant une vitrine " BEMO ", l'assortiment est complet, les jolies petites voitures rouges ou vertes avec le nouveau ou l'ancien sigle se partagent la vedette avec les Ge 4/4 I et II ( rouges et vertes ) ainsi que les Ge 6/6 II. Les Ge 4/4 II en livrées " rouge flamboyant " flanquées d'un écusson sont particulièrement jolies.

Après tout, avant de se mettre en route pourquoi ne présentons nous pas les locomotives personnalisées ?

.../...



.../...

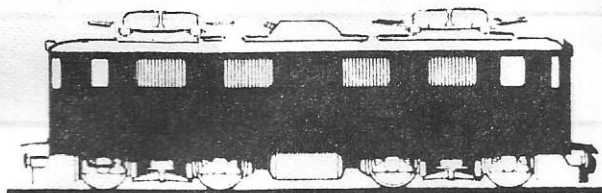
Ge 4/4 I numérotées de 601 à 610.

Longueur : 12,10 m

Poids : 47 T

Puissance : 1560 CV

Vitesse : 75 km/h.



N° de locomotive

Nom de la locomotive.

601	Albula
602	Bernina
603	Badus
604	Calanda
605	Siluretta
606	Kesch
607	Surselva
608	Madrisa
609	Linard
610	Viamala

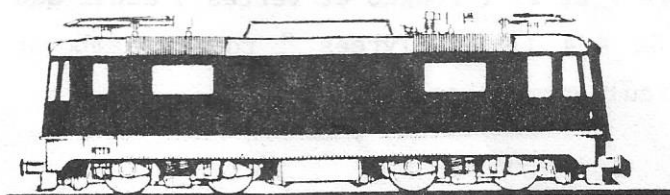
Ge 4/4 II numérotées de 611 à 633.

Longueur : 12,96 m

Poids : 50 T

Puissance : 2300 CV

Vitesse : 90 km/h



N° de locomotive

Nom de la locomotive ( 1 )

611	Landquart
612	Thusis

../..

613	Domat/Ems
614	Schiers
615	Klosters
616	Filisur
617	Ilanz
618	Bergün/Bravuogn
619	Samedan
620	Zernez
621	Felsberg

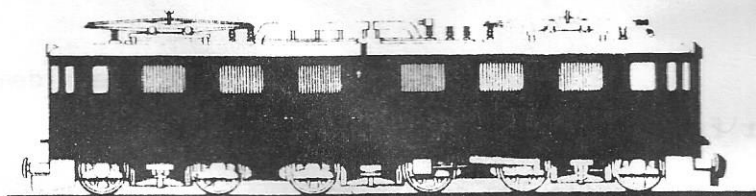
Ge 6/6 II 701 à 707.

Longueur : 14,50 m

Poids : 65 T

Puissance : 2340 CV

Vitesse : 75 km/h



N° de locomotive

Nom de la locomotive.

701	Raetia
702	Curia
703	St Moritz
704	Davos
705	Pontresina/Puntraschigna
706	Disentis/Mustèr
707	Schuls/Scuol

( 1 ) seules les locomotives 611 à 621 ont été personnalisées.

A SUIVRE.....

Albert COLLIN

# Bon à savoir

## RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club, ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce, avant le 15 FEVRIER 1988 au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier ( du 1er janvier au 31 décembre ).
- Membre de + de 12 ans : 500 Frs par an
- Membre de - de 12 ans : 300 Frs par an

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE " il faudra verser 200 Frs pour 6 numéros ( une année complète ).

Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr Serge HEMBERT-PIRNAY, trésorier  
ou à Mr Richard ORBAN, secrétaire

Soit au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.  
avec mention : cotisation ou abonnement.

.../...



../..

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 13 Frs soit 513 Frs.

A T T E N T I O N : Ce numéro de " CORRESPONDANCE " sera le dernier que vous recevrez si votre cotisation n'est pas payée à temps.

# Y a un ruc

## COMMENT FAIRE FACILEMENT DES ARBRES.

Vous coupez des branches de thym que vous mettez à sécher. Après séchage, vous les floquez au moyen de flochage HEKI fin ou moyen, et ce au moyen de colle en bombe.

Vous encollez la brindille, vous la soupoudrez de flochage puis vous pulvérisez encore un peu de colle pour maintenir le tout.

Bon amusement.

## LE LAMPISTE.

Si vous aussi vous connaissez un truc pratique, un procédé ingénieux dans le domaine du modélisme ferroviaire ou du bricolage, et que vous désirez en faire profiter les lecteurs de " CORRESPONDANCE ", envoyez les au secrétariat ou remettez les à Richard ORBAN, lors des réunions, ce dernier se fera un plaisir de les transmettre.

# Top Modèle



Cette nouvelle rubrique me permettra de vous annoncer la sortie dans le commerce de modèles ferroviaires et accessoires qui ont retenu mon attention.

Il n'est pas question ici de faire un test sur les modèles, de dire si ils sont bons ou mauvais, mais plutôt d'attirer votre attention sur des modèles qui sortent de l'ordinaire par la rareté du sujet choisi, ou par une bonne facture, etc.....

Bien sûr il n'est pas question ici de citer tout ce qui sort, mais seulement les modèles dignes d'intérêt qui ont été portés à ma connaissance.

## ROCO.

Locomotive à vapeur BR 42/41 de la DB - type 141 avec tender au fuel, cette loco est d'un fini extraordinaire et ne fait pas mentir la réputation de ROCO en ce domaine.

C'est à se demander où cela s'arrêtera dans le détail.

Référence : 43244

## ROCO.

Autorail diesel double VT 98.95 dit " SCHIENENBUS " certes ce modèle existe déjà dans à peu près toutes les marques. Mais le modèle ROCO les surclasse tous par son fini impeccable et son réalisme saisissant.

../..

Référence : 43018

### TRIX.

Automotrice triple ET 87 de la DB.

Avec ce modèle, TRIX continue sur sa lancée, c-à-d faire du modélisme ferroviaire au lieu de train jouet.

Il est à noter, le remarquable système de prise de courant entre la motrice et les 2 voitures adjacentes.

Référence : 22492

## Expos et manifestations

Le C.F.C. organise une bourse d'échanges le 6 décembre 1987 de 10 à 15 H.

Rue de la Station, 33, HAINE-SAINT-PIERRE.

Renseignements : Tél. 064 / 66.24.09 ou 22.39.43

## En Bref

Ceux d'entre vous qui ont commandé le livre " VAPEUR B ( Volume II ), le calendrier " LOCO 88 ", ainsi que " RAIL PHOTO ", peuvent les retirer auprès du secrétaire lors des réunions.



# SAVIEZ VOUS QUE

## LA LOCO A VAPEUR DE VRESSE-SUR-SEMOIS.

( 2ème partie ).

### UN VILLAGE TOUT ENTIER AU TRAVAIL.

A partir de ce moment, Vresse tout entière se mit à la tâche. Chaque groupe fut chargé de la réalisation d'une section de la machine, laquelle - grâce à la participation active de Georges Cognaut, qui mettait sa boissellerie et surtout tout son outillage à la disposition de l'équipe - serait réalisée complètement en bois du pays. Sauf les cuivres, bien entendu, qu'il fallait faire marteler à Dinant, seul endroit où existe encore la main-d'oeuvre spécialisée pour ce genre de travail.

Premier problème : les finances... Une collecte réalisée au village avait rapporté la somme déjà coquette de 16.000 Frs. Mais ce n'était pas suffisant, surtout pour payer les dinantiers... Qu'à cela ne tienne ! Chacun, dans l'équipe, retroussa ses manches et, à l'occasion de la kermesse locale, on ouvrit une baraque spéciale où l'on débita frites, saucisses et autres merguez au profit de l'action " locomotive ". Résultat 23.700 Frs dans la caisse !

- C'était formidable, confie l'un de ces volontaires-cuisiniers d'occasion " je ne me suis jamais tant amusé ! ".

.../...



.../...

### RETOUR INATTENDU A LA CAMARADERIE DE CLOCHER.

Mais au fond, l'aventure allait beaucoup plus loin qu'on pu l'imaginer à ses débuts. Ce " hobby en groupe " devait réaliser parallèlement une sorte de mini-miracle à Vresse-Sur-Semois.

- Au fur et à mesure de la construction de la loco, souligne Maurice Mergny, l'on assista à un phénomène étrange, une sorte de changement subtil dans l'atmosphère du village. Chaque jour, leur travail terminé, jeunes et moins jeunes se retrouvaient sur " notre " chantier dès qu'ils le pouvaient. Ce contact journalier, sans que nous l'ayons voulu ou même soupçonné, fit tout à coup revivre cette vieille camaraderie de clocher du temps jadis que l'on ne connaissait plus depuis longtemps. Des personnes qui, en temps normal, ne se seraient jamais adressé la parole, devinrent d'inséparables amis. Les bricoleurs aidaient avec patience - chose rare! - ceux qui ne savaient rien faire de leurs dix doigts. Bref, le village avait 150 ans de moins, et on se serait cru à nouveau aux premiers jours de notre indépendance nationale !

Autre miracle, d'envergure celui-là : chaque soirée et tous les week-ends, les hommes abandonnaient leur foyer pour se consacrer totalement à leur hobby d'équipe. Jamais, au grand jamais, on n'entendait une épouse vressoise se plaindre de cette situation. Alors qu'en temps normal...  
- L'ambiance devait être un peu la même du temps où l'on bâtissait les cathédrales, fait remarquer un Vressois facétieux.

### DU PAIN SUR LA PLANCHE POUR 1981.

.../...

.../...

Entre-temps, " Le Belge " prenait tout doucement forme. Chaque jour apportait des améliorations, la finition d'un détail, la solution d'un problème technique. Un garagiste offrit un châssis et un moteur de camionnette qui servit de base à la locomotive. Une équipe s'affairait au travail de bénédictin de tourner les rivets en bois de la vieille loco. Il y en avait, paraît-il, plus de 2.500 ! Eugène Nicaise, chargé de la réalisation de la grande cheminée - c'est du moins ce que raconte la chronique! - ne dormit plus tant que son oeuvre ne fut pas terminée. Et l'on chuchota même que l'adjudant de gendarmerie pensionné, qui n'était pas doué pour les travaux manuels, devint vite un expert en bricolage au sein de son équipe... Bref, aujourd'hui, " Le Belge " de Vresse est terminé. C'est une splendide loco, absolument conforme à l'original : il n'y manque pas un rivet, pas un boulon, pas un détail de peinture ni d'ornementation. Elle roule, siffle, fait de la vapeur et crache de la fumée comme son ancêtre le faisait, en 1835, dans les champs et les prés entre Bruxelles et Malines.

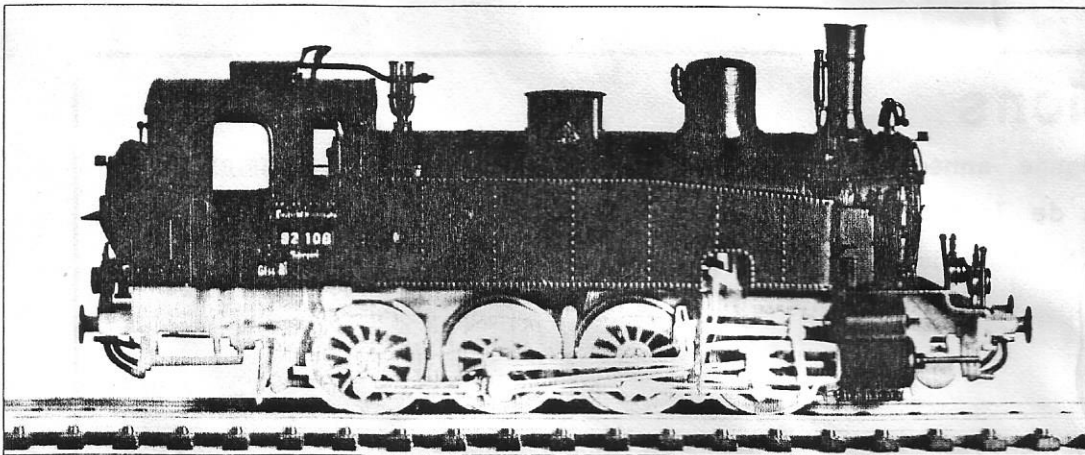
Membre, le village voisin de Vresse, conquis par l'enthousiasme a accepté de " jouer " aussi ses habitants sous la direction d'un vieux menuisier de 75 ans, Florimont Louvet, ont construit le wagon voyageurs qui est le complément indispensable de la loco vressoise. Aujourd'hui que le cortège du 150ème anniversaire est terminé et que les lampions de la fête se sont éteints, Vresse entend continuer à vivre son " hobby en commun " : une équipe, cela ne se dessoude pas comme cela, du jour au lendemain ! Déjà, on tire des projets d'avenir :  
- Notre locomotive, on ne peut pas la laisser dehors, affirment les compères. Aussi ont-ils pris la décision de la mettre sur rails ( en bois ), de lui construire un quai à sa mesure... et d'édifier autour d'elle un hangar fermé digne d'elle.

- De quoi nous occuper pendant l'année à venir, conclut Maurice Mergny en souriant.

F I N.



# Tenderlok Baue 92.1 in H0 als MC-Exklusivbausatz



MC-SPEZIAL-1: Seitenansicht der aus dem MC-Exklusivbausatz entstandenen DRG-Tenderlok 92 108.

Die acht D-n2t der Bauart T 4 wurden von der Württembergischen Staatsbahn in den Jahren 1907 bis 1909 bei der Maschinenfabrik Esslingen beschafft. Sie wurden vor allem im schweren Nachschubdienst auf der Geislinger Steige eingesetzt. Als Baureihe 92.1 wurden sie später bei der DRG eingereiht. Alle acht Lokomotiven überlebten den Zweiten Weltkrieg, wurden aber bereits bis 1948 ausgemustert. Die an die Mindener Kreisbahnen verkaufte 92107 wurde später dort verschrottet.

Die Modellbahn-Center-Fachgeschäfte bieten die formschöne und universell einsetzbare Lokomotive exklusiv unter der Bezeichnung MC-SPEZIAL-1 als Komplettbausatz an.

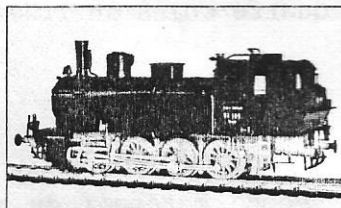
Die Aufbauten bestehen aus Weißmetallgussteilen mit sauberer Gravur. Die benötigten Öffnungen für die Aufnahme von Griffstangen und Kleinteilen sind als Körnung bereits mitgegossen worden, so daß das Aufbohren mit Stiftenklöbchen usw. paßgenau erfolgen kann.

Die angesetzten Kleinteile werden als Messing-Schleuderguß gefertigt. Auch sie sind sehr sorgfältig graviert und einwandfrei abgegossen.

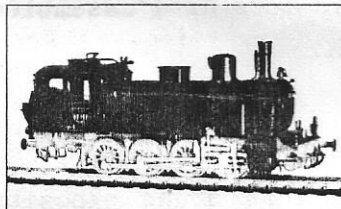
Zur Beschriftung der Lok werden Messingätzteile verwendet.

Die Lok besitzt Federpuffer und ist für die Anbringung einer Kurzkupplung nach NEM 362 vorbereitet. Als Kurzkupplungen selbst sind die RIBU-Kupplungen 502 empfehlenswert, die zusätzlich beim MC-Fachhändler erworben werden können.

Der Fahrwerkrahmen wird aus Messingätzteilen zusammengesetzt. Die Ätzung ist einwandfrei. Die Montage des Rahmens wird dadurch bedeutend erleichtert, als die Biegekannten bereits mit angeätzt sind. Deshalb sind keine speziellen Biegeeinrichtungen notwendig.

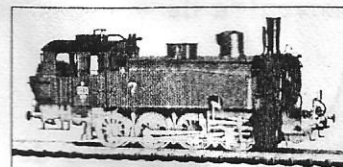


Blick von rechts hinten auf die 92 108.

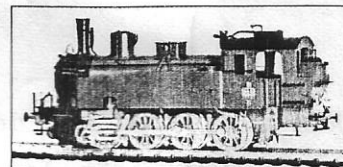


Blick von rechts vorn auf die 92 108.

Die Räder entstanden aus Weißmetallguß und besitzen vernickelte Radreifen, die separat aufgesetzt sind. Die Räder sind sehr korrekt nachgebildet und besitzen zierliche Speichen sowie unterschiedlich große Gegengewichte. Sie tragen wesentlich zum guten Eindruck bei, den die Lok beim Betrachter hinterläßt. Die Achsen sind als Drehteile gefertigt.



MC-SPEZIAL-1: Aus dem MC-Exklusivbausatz kann auch eine württembergische T 4 entstehen, wie dieses Bild vom Lokmodell mit der Betriebsnummer 858 zeigt.



MC-SPEZIAL-1: Die württembergische T 4 von rechts hinten gesehen.

Die Räder werden auf Vierkantansätze aufgesteckt und plan verschraubt. Das ist konstruktiv ausgezeichnet gelöst!

Angetrieben wird die Lok von einem 12-Volt-Motor von der Firma Mashima, deren Produkte auch in der Industrietechnik verwendet werden. Draht für die notwendigen elektrischen Anschlüsse liegt dem Bau-

satz bei. Der Antrieb erfolgt über Schnecke und Schneckenrad auf eine Achse, von der die Antriebskraft mit dem außerordentlich zierlichen Gestänge auf die anderen Treibachsen übertragen wird. Das Gestänge ist vormontiert und bereits genietet. Der Kreuzkopf ist ein Weißmetallgussteil. Die Stromaufnahme erfolgt durch Bronzekontaktfedern von vier Treibrädern.

Die an sich für den Zweileiter-Gleichstrom-Betrieb vorgesehene Modelllokomotive ist für den Wechselstrombetrieb in der Art vorbereitet, als bereits ein Skischleiferstützpunkt vorhanden ist. Dieser Skischleifer muß zusätzlich gekauft werden und dazu ein elektronisches Umschaltrelais, wofür vom MC-Fachhandel das D & R-Damhofer-Relais EFS 2 (1221) empfohlen wird.

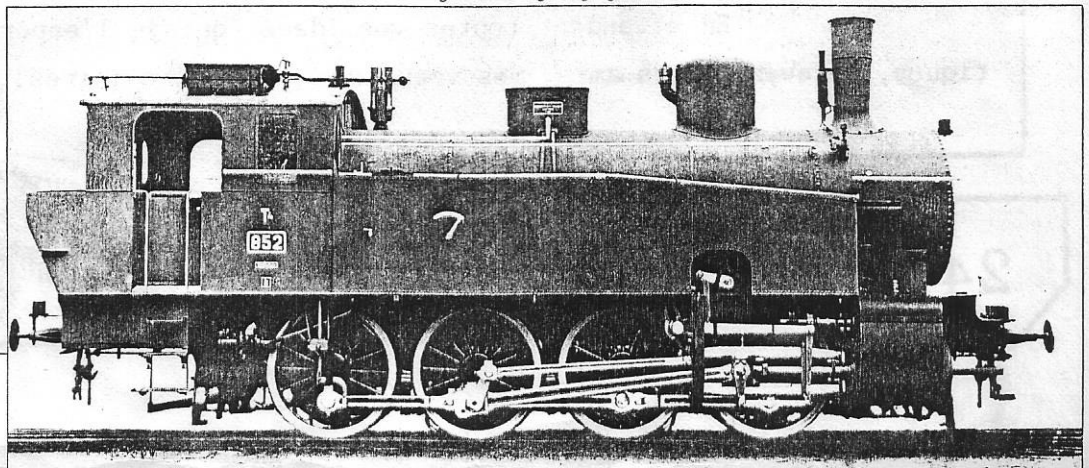
Die Bauanleitung ist umfangreich, sorgfältig verfaßt und mit vielen erklärenden Explosionszeichnungen versehen. Sie gibt auch Hinweise über das für den Zusammenbau erforderliche Werkzeug.

Obleich die Lokbausätze der BR 92.1 erst seit ganz kurzer Zeit lieferbar sind, hat MC-Modellbahnfachhändler Wolfgang Schüler in Stuttgart für uns in einer Blitzaktion eine DRG- und eine Württ.-Version des Lokmodells zusammenbauen lassen, sodaß wir noch nach Redaktionsschluß ganz aktuell in der Lage sind, auch einige Bemerkungen zu den Laufeigenschaften machen zu können. Die Tenderloks zeigen ein einwandfreies Fahrverhalten auf Fleischmann- und ROCO-Gleisen und deren Weichen. Die Modelle lassen sich extrem langsam anfahren, was sie für Rangieraufgaben prädestiniert. Der Lauf ist ruck- und taumelfrei.

Fazit: Die 92er ist als Bausatz in guter Qualität hergestellt worden und stellt im H0-Dampflokangebot eine echte Bereicherung dar. Nicht vergessen: Das Modell ist als Bausatz nur in den MC-Fachgeschäften erhältlich.

KIT DM 397.50

Das Vorbild des MC-Exklusivbausatzes ist die württembergische T 4, die später als BR 92.1 bei der DRG eingereiht worden ist. Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen/Sammlung Wolfgang Schüler.





IE

du



LUB

## Les réunions

Bonne année, à tous. En janvier Jean-René LEJEUNE nous amène à la suite de Jacques Cartier sur la route du grand nord. De Montréal à la baie d'Hudson, des paysages, pas forcément blancs, qui nous enchantent.

En février, nous resterons en Francophonie avec Jean-Claude MENCHIOR et ses souvenirs de voyages aux quatre coins de l'hexagone.

Et si le programme de mars ne nous est pas encore communiqué, je me permets de vous rappeler que le second mercredi du mois c-à-d le 09 vous êtes tous invités à donner votre avis lors de l'assemblée générale.

1988 !!!! Dix ans, déjà !!!!

En effet, le 15 août 1978 était lancée lors d'une exposition à Outremereuse l'idée d'un club qui allait connaître l'essor que nous savons.

Cet anniversaire est à marquer d'un événement majeur et toutes vos propositions sont les bienvenues.

En attendant toutes vos idées, qui je l'espère seront fantastiques, recevez, chers amis, mes vœux les plus ferroviaires.

POUPOUSE

