

Correspondance

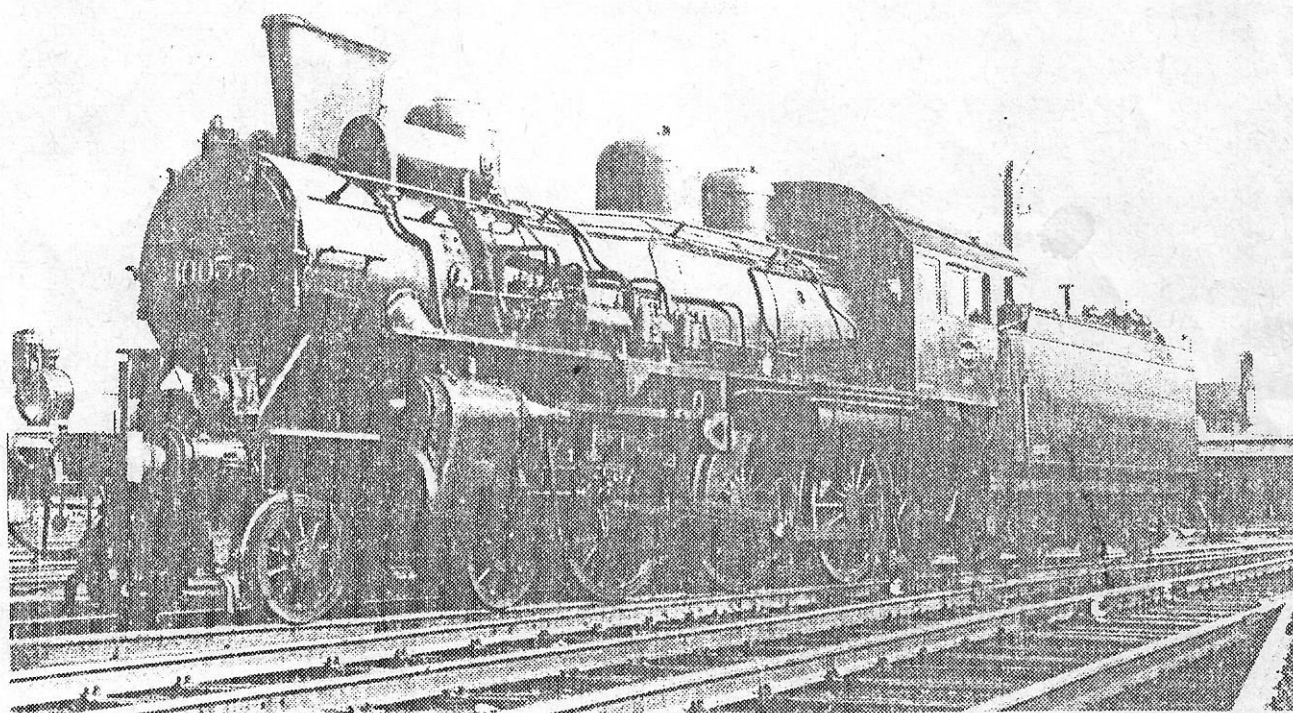
BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B.

MARS - AVRIL

1988

Numéro 2



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

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
AU PAYS DE LA RACLETTE	06-07-08-09
Les Chemins de Fer Rhétiques (RhB) 3ème partie par Albert COLLIN.	
EN BREF	09
BON A SAVOIR	09
A LIRE ET A RELIRE	10-11-12-13
Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique (André DAGANT) par Jean-René LEJEUNE.	
LE TRAM DES CHAMPS	15-16-17-18
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hannut - 12ème partie de René GENTES.	
ASSEMBLEE GENERALE	18
Convocation et ordre du jour de l'assemblée générale ordinaire du mois de Mars 1988.	
TOP MODELE	19-20
Y A UN TRUC	20
LITTERATURE FERROVIAIRE	22-23
Diesel SNCB (Max DELIE et Julien CASIER) par Lucien GENET.	
BOURSE	23
VIE DU CLUB	24
LES PUBS	05-14-21

PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive type 40.058

Photo S.N.C.B.

Collection Léon JOB.

Correspondance fait peau neuve, vous l'aurez sans doute remarqué .

Premièrement un nouveau format, plus grand, afin que les textes soient plus lisibles, les photos plus claires, pour la plus grande satisfaction de tous. (du moins j'ose l'espérer.)

Vous trouverez également de nouvelles rubriques, comme "Top modèle" et "Y a un truc".

Vous avez également remarqué que la présentation intérieure a changé. Les nouveaux titres par exemple.

Nous allons essayer de mieux vous informer sur le monde du chemin de fer miniature et réel, sans pour cela vous gaver de listes interminables de matériel muté, ou radié des effectifs.

Néanmoins, le contenu de cette revue dépend de la bonne volonté de chacun de vous pour écrire des articles. Car le jour où il n'y aura plus d'articles, il n'y aura plus de revue. C'est aussi simple que cela.

Mais ne dramatisons pas, je suis convaincu que, grâce à vous, "Correspondance" a encore de nombreuses années devant lui.

N'oubliez pas ceci !

"Les portes de l'avenir sont ouvertes à ceux qui savent les pousser." (Coluche)

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

JOCADIS

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)

T. (02) 395 71 05

OUVERT/OPEN : 9^h - 12^h ♦ 14^h - 19^h // Dim/Zon : 10^h - 12^h30 // Fermé le Lundi
Maandag gesloten

(B)
Jocadis

NMBS STATIONS AFSLUITINGEN TYPE Roeselaar

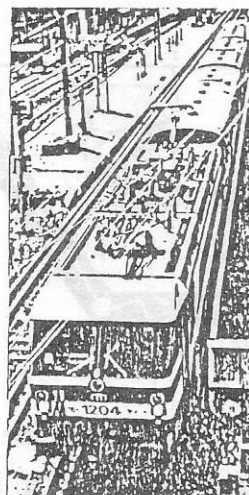
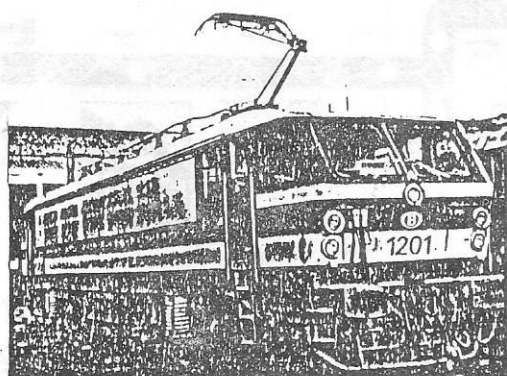
BARRIERES DE GARES SNCB TYPE Roulers



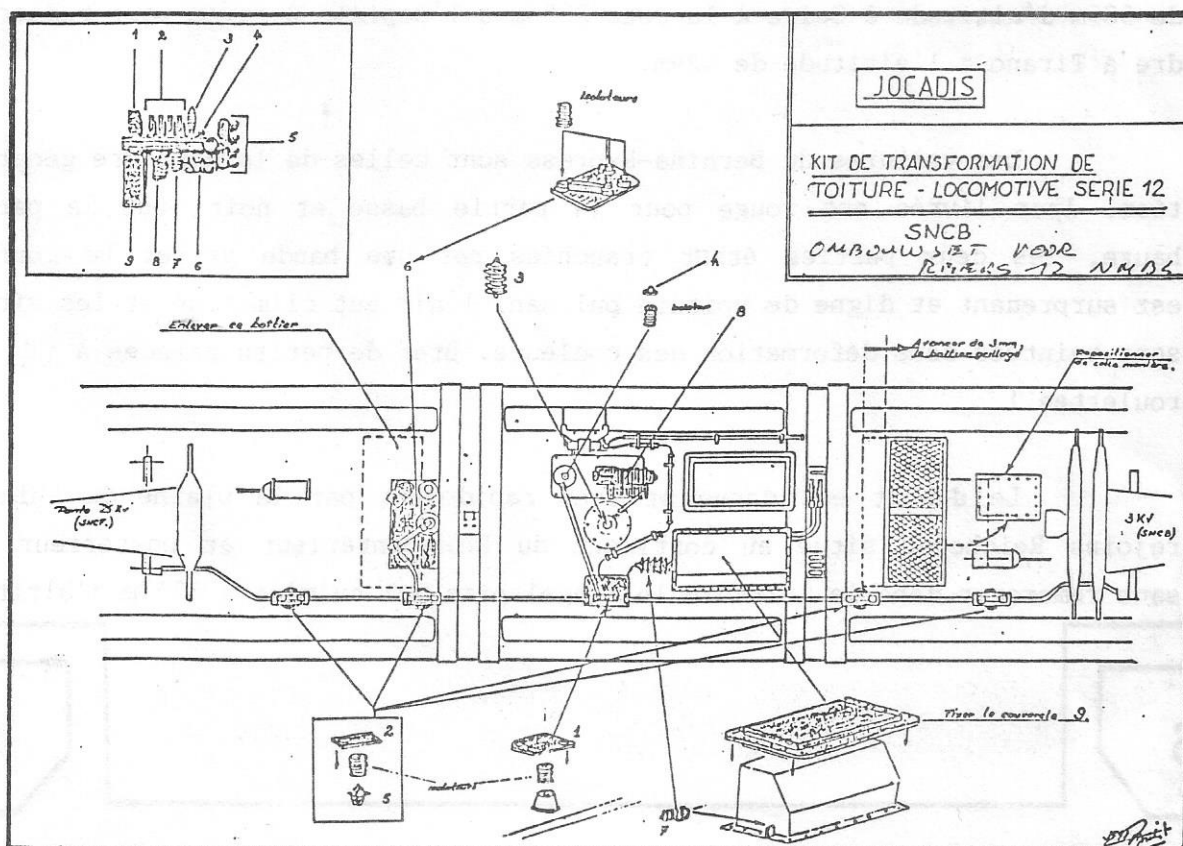
19 cm WITTE PLASTIEK 45..
PLASTIQUE BLANC

Jocadis
SPRL PVBA

KIT. S12: 275 FR.



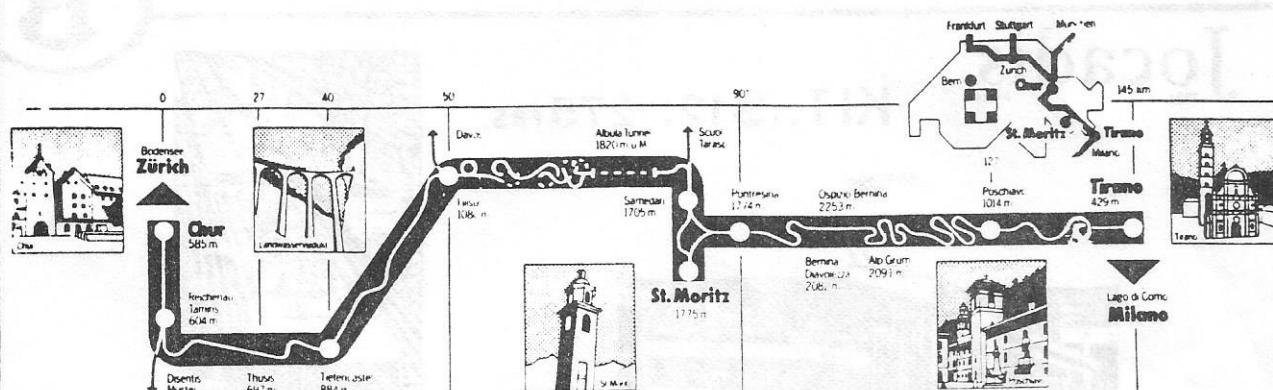
(B)



Au pays de la Raclette

LES CHEMINS DE FER RHETIQUES (Rhb).

3ème partie.



Au départ de Chur, j'emprunte le Bernina-Express, il est 8h50 et je serai à Tirano à 13h29, j'aurai parcouru 145 Km, non sans être passé de 585m d'altitude à Coire à la cote 2253m à l'Ospizio Bernina pour redescendre à Tirano à l'altitude de 429m.

Les voitures du Bernina-Express sont celles de la dernière génération, leur livrée est rouge pour la partie basse et noir pour la partie haute, les deux parties étant tranchées par une bande grise. Le confort est surprenant et digne de voiture pullman, l'air est climatisé et les vitres sont teintées sans déformation des couleurs. Bref de petits palaces à roulettes !

Le départ est donné et très rapidement par la plaine du Rhin je rejoins Reichenau situé au confluent du Rhin antérieur et postérieur non sans remarquer dans le lointain le Ringelspitz qui culmine à 3247m d'altitude.

../..

A la sortie de la gare de Reichenau on traverse le Rhin postérieur sur un pont métallique de 150m de longueur, le profil de ligne commence à s'accroître légèrement et la vallée se rétrécit, plusieurs beaux châteaux de la région du Domleschg soulignent de leur charme la beauté naturelle du paysage.

Bientôt voilà Thusis, situé peu en amont du confluent du Rhin postérieur et de l'Albula. A la sortie de la gare la montagne se dresse telle un obstacle infranchissable à un point tel que l'on imagine un tunnel pour prolonger le voyage. Que non, une faille dans la montagne suivie d'une gorge profonde va créer le passage en surplombant l'Albula.

Dès ce moment, le train va vivre avec ses voyageurs en étroite communion avec la montagne. Les 8 Km qui s'éparent Sils de Solis ne sont que successions de viaducs et de tunnels; le train accroché à flanc de la montagne surplombe des à pic vertigineux au-dessus de l'Albula grondant et tumultueux.

Solis, merveilleuse petite gare, entièrement construite en bois teinté au brou de noix, traduit parfaitement comme beaucoup de ses soeurs le charme envoûtant des gares rhétiques.

Cette gare est un point de croisement; j'attends quelques instants et déjà une longue rame tractée par la Ge 6/6 II n°602 baptisée "Curia" se laisse admirer au passage.

Le dernier essieu du train croiseur a à peine dégagé l'aiguillage que notre signal passe au vert, déjà notre train s'élance; on ne perd pas 5 secondes sur les rhétiques, l'exploitation rigoureuse d'une ligne à voie unique est à ce prix.

A peine avons nous quitté Solis que nous traversons l'Albula pour la première fois par un ouvrage d'art audacieux de 164m de longueur et dont l'arche centrale en cintre, de 42m de longueur, se situe à la hauteur

../..

../..

vertigineuse de 85m de hauteur au-dessus du torrent.

Sur l'autre rive, le tracé reste impressionnant, le décor est sauvage et inhospitalier avec ses longs couloirs à avalanches. Le train rejoint Tiefencastel par de larges courbes dans un décor plein d'attrait ou le vert domine.

Tiefencastel est un carrefour où se croisent les routes de l'Albula pass et du Julier pass offrant ainsi aux voyageurs des correspondances par cars postaux vers d'autres lieux enchanteurs.

Dès la sortie de Tiefencastel, la vallée s'évase, et bientôt par une très longue courbe harmonieuse nous enlaçons le beau village de Surava posé dans un écrin de verdure et au centre duquel pointe son clocher effilé comme une aiguille.

A flanc de côteaux, la ligne s'éloigne quelque peu de l'Albula avec comme décor de fond la majestueuse pyramide évasée de la Murchetta.

Après le passage d'Alvaneu j'aperçois dans le lointain droit devant moi l'imposante silhouette du viaduc franchissant le torrent du Landwasser.

On franchit tout d'abord le viaduc en courbe à droite du "Schmittentabels" long de 137m composé de 7 arches de 15m d'ouverture, suivi d'un très court tunnel " du Saglaens " de 26m de longueur en courbe à gauche d'où l'on débouche pour découvrir l'impressionnant viaduc du " Landwasser" long de 137m en courbe à droite, de 100m de rayon, composé de 6 arches de 20m d'ouverture et dont le pilier central plonge 65m plus bas pour y trouver ses fondations au pied du torrent sauvage du Landwasser affluent de l'Albula.

Le viaduc accroché à son extrémité à la montagne à pic débouche dans un tunnel de 216m de longueur; la vision du train s'engouffrant dans la montagne est tout simplement unique.

L'ensemble des ouvrages d'art du Landwasser avec son viaduc comme

../..

../..

point d'orgue, constitue sans conteste l'un des fleurons des réalisations ferroviaires, tant par la beauté de l'oeuvre que par l'aspect technique de la réalisation.

A peine a-t-on pu reprendre son souffle que nous entrons en gare de Filisur (la belle).

A SUIVRE....

Albert COLLIN

En Bref

Le Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique nous signale que le numéro 95 " D'ENTRE-VOIES " est un numéro spécial, à tirage limité, traitant des voitures belges reproduit en HO. Il est vendu au prix de 150 Frs (frais de port inclus) à virer au CCP 000-0067855-52 du CFEB rue sur les joncs 2 à 4852 VERVIERS.

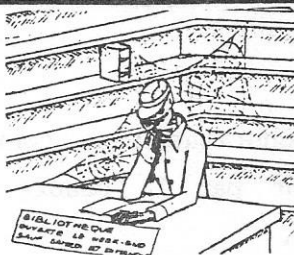
Bon à savoir

SUISSE: Rames réversibles.

Au titre de leur programme d'investissement écologiques, les CFF ont décidé d'accroître le confort des services régionaux en commandant une nouvelle tranche de trente rames réversibles (RRR "colibris") qui succèdera à la première déjà en cours de construction. Les trente premières unités sortiront d'usine de Mars 1987 à l'automne 1988.

Elles circulent depuis le mois d'Avril dans l'ouest du pays (de Lausanne à Genève et Fribourg), dans le Jura (de Neuchâtel au Locle et à Buttes, de Bienne à Sonceboz, Delémont et Boncourt et de Bâle à Delémont).

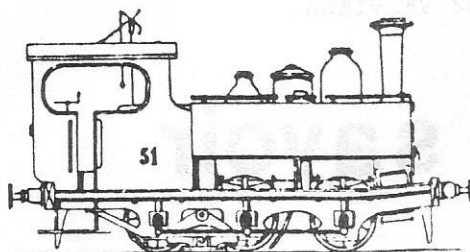
A LIRE ... ET RELIRE



ANDRE DAGANT - 2ème partie.

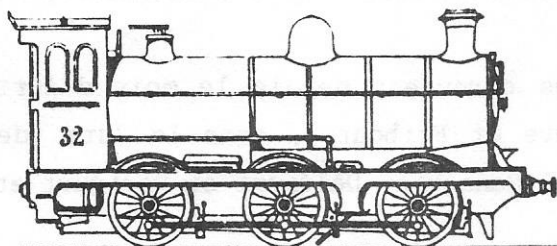
Pour moins nombreuse, la production de la Société de Saint-Léonard n'en est pas moins intéressante. Elle approcha les 2000 unités et s'étala sur près d'un siècle, de 1840 à 1932.

Les Ateliers de Saint-Léonard livrent également leur première locomotive à l'Etat-Belge, qui lui commanda un total de 562 machines.



Locomotive de manœuvres

Relevons, entre autres, 155 locos du Type 51, 49 locos du Type 25 de 1884 - 1898, 89 des 1384 locos " Mac Intosh " dont 13 du Type 15, 10 du Type 18 et 57 du type 32, 19 locos du Type 23, 1 machine du Type 10 et 9 du Type 36.

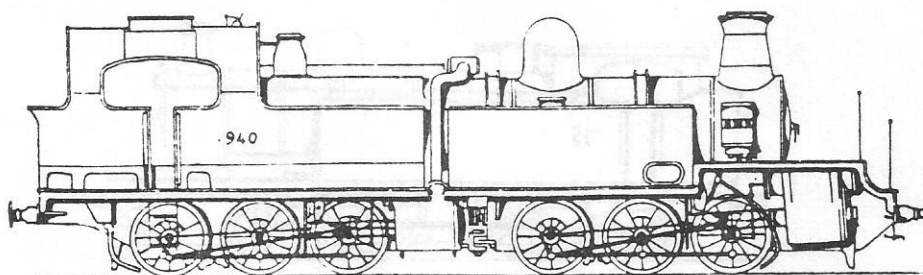


Locomotive à voyageurs

../..

Il faut noter également :

- la construction des locomotives du système Vaessen dont 3 roulèrent sur le Liégeois-Limbourgeois ;
- l'étude et la réalisation de la première des célèbres locomotives du type " Urban " ;
- la livraison de locomotives en Allemagne, Espagne, Suisse, Pologne, Algérie, Russie, Italie, France et Grèce ;
- à partir de 1869, la construction de plus de 400 locomotives industrielles
- les locomotives de tramways vendues en Italie, France, Indochine, Liban, Grand-Duché de Luxembourg, Russie, Dahomey, Espagne et même... pour l'Ans-Oreye ;



Locomotive Compound à marchandises pour forte rampe

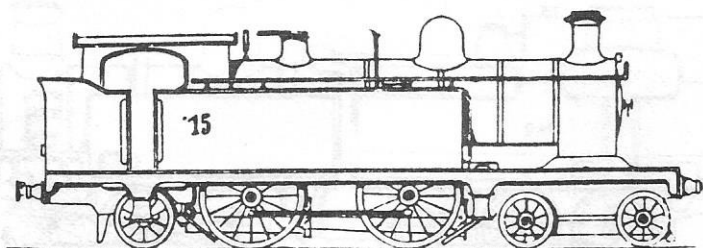
- quelques locomotives spéciales dont une du système Mallet (n° 940 Etat-Belge) qui fut conçue pour la pousse sur les plans inclinés de Liège à Ans. Ce fut, lors de sa mise en service, la plus lourde machine d'Europe. Elle n'a roulé que de 1897 à 1905 et a passé le plus clair de son temps en atelier à la suite d'avaries dues principalement à son mécanisme, probablement mal conçu ;
- en dehors d'Europe, les Ateliers de Saint-Léonard livrèrent des locomotives dans divers pays d'Amérique latine et d'Amérique du Sud, en Indochine, en Chine et dans divers pays africains ;
- enfin, comme la Société de Saint-Léonard avait acquis les droits pour la

../..

réalisation de locomotives du système " Garratt ", elle construisit diverses séries de machines à voie étroite, principalement pour des réseaux africains, sans oublier les deux " Garratt " de la S.N.C.V., n° 850 et 851.

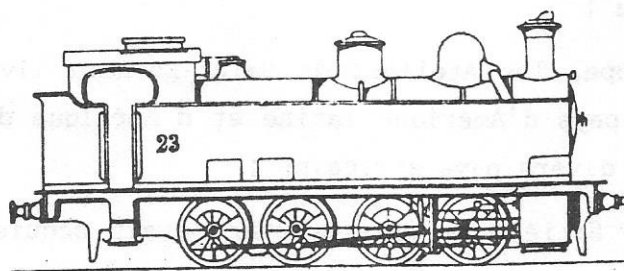
La S.A. des Ateliers de Construction de la Meuse ne vit le jour qu'en 1872, faisant suite aux Etablissements Marcellis, érigés près du quai du même nom. Les nouveaux ateliers, construits à Sclessin, ne débutèrent la construction de locomotives que 15 ans plus tard, ce qui explique le nombre relativement faible d'unités construites, soit 1350. Mais, comme ses concurrents, ils produisirent des machines pour les quatre coins du monde.

Relevons seulement :



Locomotive à voyageurs pour trains légers pour forte rampe

- pour les Chemins de fer de l'Etat Belge, entre autre : 35 locos du Type 25 de 1884, 74 " Mac Intosh " dont 20 du Type 15 et 53 du Type 32, 71 locomotives du Type 23, 7 du Type 10 et 10 du Type 25 (série 50 de la DR) dont la dernière à être construite fut aussi la dernière locomotive à vapeur à être livrée à la S.N.C.B. ;

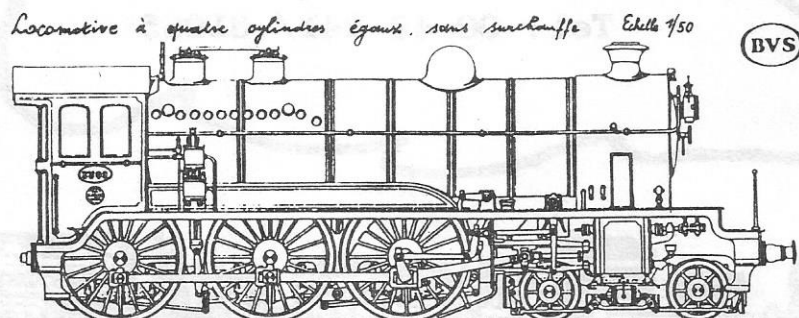


Locomotive-tender

../..

../..

- quelques locomotives de tramways;
- plus de 800 locomotives industrielles livrées en Belgique, Italie, Yougoslavie, Maroc, Congo, Roumanie, Turquie, Espagne, Amérique latine, Pays-Bas, etc... faisant des ateliers de la Meuse le premier spécialiste de la locomotive industrielle à chaudière horizontale.



Signalons aussi que la très belle locomotive du Type 9 fut une création de la Meuse. Elle fut la première machine à être conçue avec la surchauffe. Les Ateliers de la Meuse l'alignèrent à leurs palmarès aux côtés de locomotives livrées à différents réseaux européens mais aussi africains, asiatiques et sud-américains.

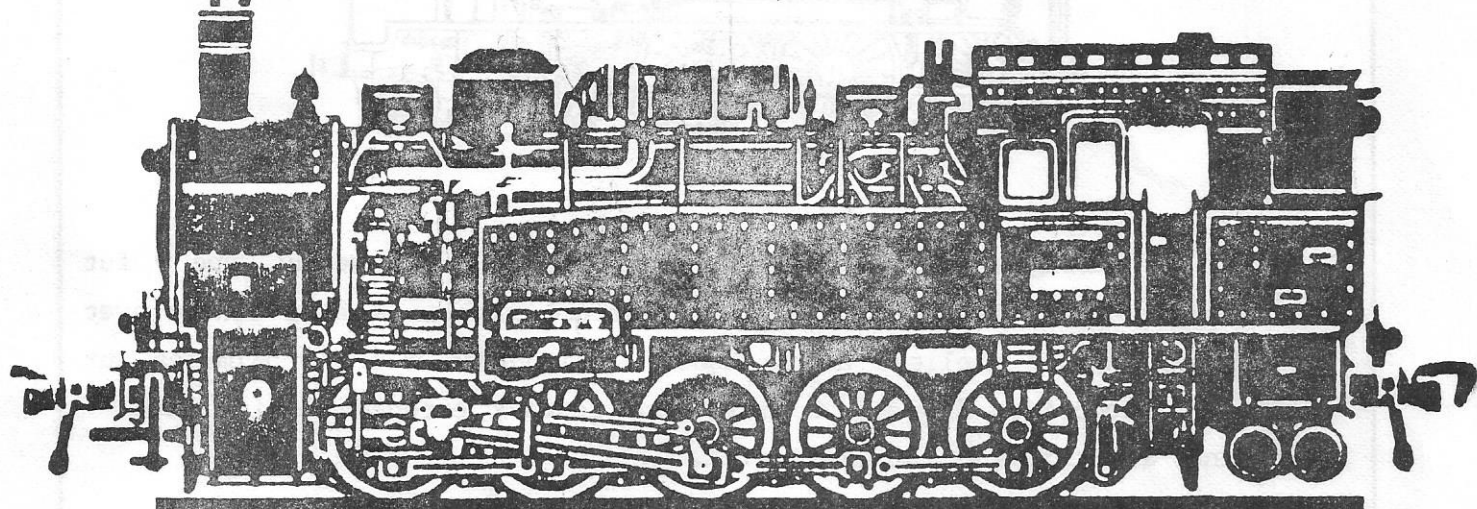
Laissons à André DAGANT le soin de conclure: " Après la dernière machine pour notre réseau national, la Meuse fournit également la dernière locomotive à vapeur classique construite en Belgique, une " Consolidation " à voie de 600mm pour le Maroc espagnol (1957). Ce sera ensuite le tour de la dernière chaudière de rechange et de la locomotive sans foyer... Bt (Ougrée, Hadir). Celle-ci resta la dernière vapeur née en Belgique ". (1)

(1) André DAGANT, " Cent vingt-cinq Ans de Construction de Locomotives à Vapeur en Belgique ", dans le Bulletin de l'Institut archéologique liégeois, Tome LXXXVI, 1974, page 157.

Jean René LEJEUNE

Avez-vous des questions?

Tel: 00-49-241/ 31065



spiel+hobby

Grand choix en trains miniatures

PRIX SUPER

Visitez-nous

Jürgen Wagner 5100 AACHEN

Kleinmarschierstraße 70-72

LE TRAM DES CHAMPS

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT. 12ème partie.

Nous nous sommes attardés, lors du dernier article, dans le " fond de la Bougerie " au hameau de Sur-les-bois où le vicinal débouche après être sorti de la vallée d'Awirs. En face de lui se présente maintenant l'abrupte pente de la Tincelle qu'il lui est impossible à franchir.

Pour réaliser cette prouesse les ingénieurs d'alors ont imaginé un tracé très particulier qui consistait à faire revenir le vicinal en arrière de son parcours par cette voie sinueuse qui l'amène au sommet de la rue des Béguines, coupant cette rue il s'engage alors sur une levée de terre qui lui fera exécuter une longue courbe et l'amènera en face d'un petit chemin encaissé creusé pour lui dans les terres du charbonnage de la Héna tout proche.

Le vocable " Héna " qui est une altération du mot wallon " Rênâ " qui signifie " limite " ou " frontière " désigne tout ce territoire limitrophe d'Awirs-St-Georges où furent exploités les premiers filons de charbon de notre région.

On retrouve en effet des traces de " fosse à houille " dans cette zone depuis 1386 et dès 1766 plus de dix contrats houillers s'établissent sur les terres de Héna et Burtombur.

En 1817 un charbonnage plus important est " foncé " en Héna mais il faudra attendre 1830 pour y voir naître la société du " Bon Espoir " et s'y développer le charbonnage important qui y vécut jusqu'en 1926.

.../...

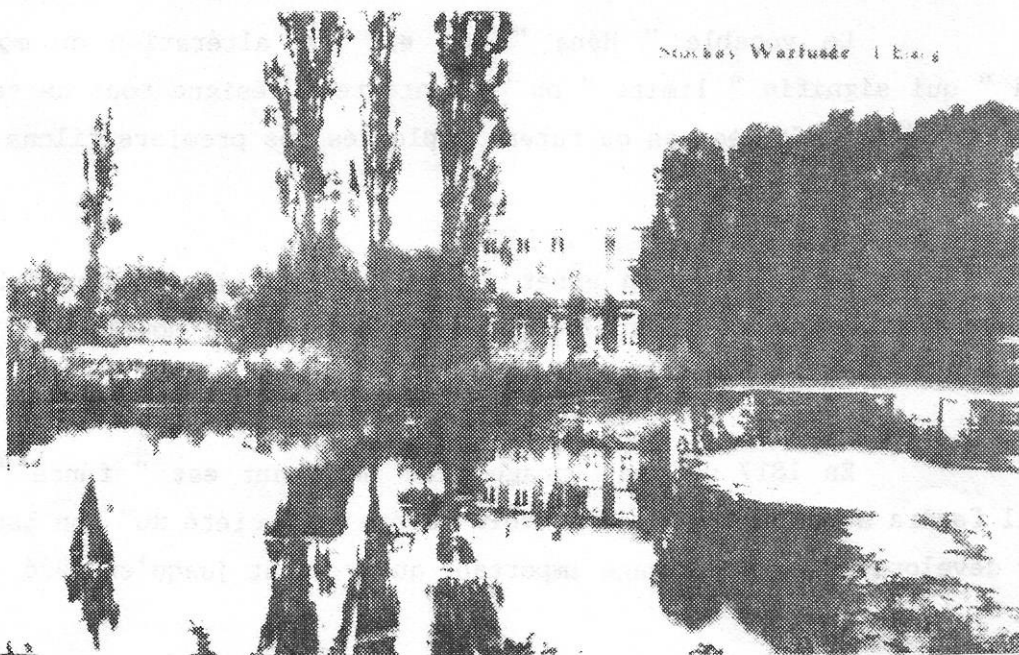
../..

En cette année, de la fermeture, le siège était dirigé par Gaudin et comptait encore 58 ouvriers. Toussant et crachotant près du charbonnage le vicinal gagne alors le sommet du hameau de la Tincelle .

Ce vocable curieux semble provenir de l'ancien langage des mineurs ou une " tincelle " ou " ine tinceûr " signifie une entaille à deux pans dans la pointe d'un bois pour l'enchasser dans un autre, or si l'on observe la topographie de ce hameau on constate qu'il ressemble à une pointe de terrain enclavée entre le hameau de Sur-les-bois et les terres de la Héna.

Rejoignant ainsi la rue Tincelle qui monte du fond de la Bougerie, notre pauvre petit tram n'est pas encore au bout de ses peines car le reste de la côte est aussi dur que ce qu'il a évité jusqu'à maintenant .

Pour en venir à bout, une seule solution; traverser la route et de nouveau s'enfoncer dans les " basses ès voÿes es les hautes ès haÿes " pour péniblement s'extraire de ce gouffre sans fond auprès du début du " long mur " à la limite du Noiset. Le mot " noiset ", pour ceux qui connaissent bien leur région, fait immédiatement penser à ce petit charbonnage logé dans la campagne entre Stockay et Awirs et dont ne subsiste plus qu'une maison rénovée qui voisine avec quelques grands peupliers, les deux bornes des puits étant camouflées sous une végétation exubérante.



../..

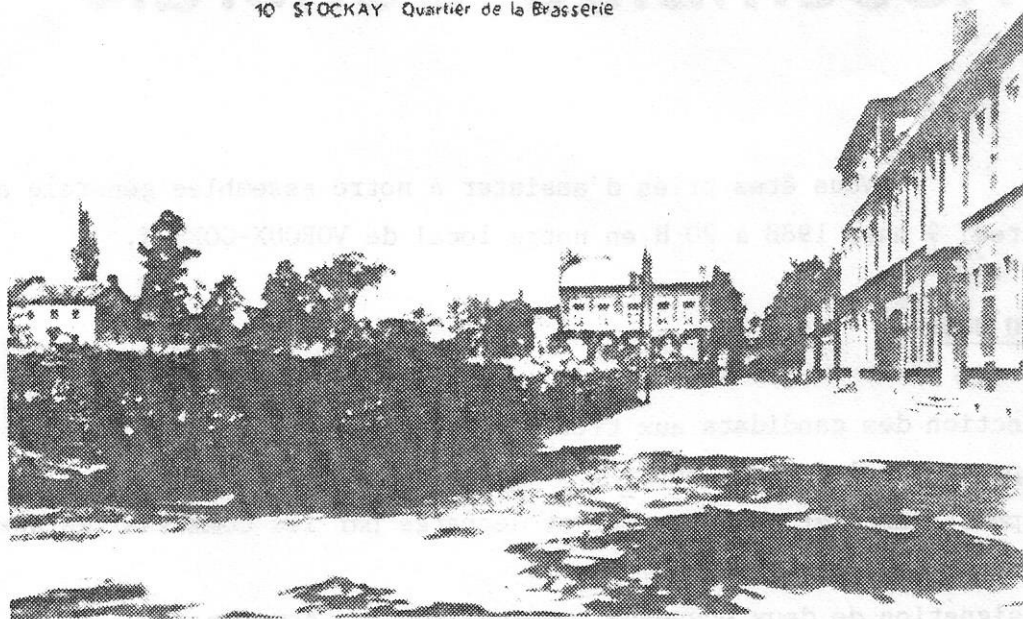
../..

C'est aux environs de 1872, lorsque la société " Nouvelle Montagne " à Engis achète le charbonnage de la Héna, qu'est " foncé " le Noiset qui servira principalement de puit d'extraction des pierres de la Héna.

La petite exploitation est reliée à la Héna par une galerie située à une profondeur de 75m et dont une autre se sépare pour venir sortir derrière le terrain de football d'Engis où elle amenait le charbon directement sur le chantier de l'usine Nouvelle Montagne.

Comme la Héna, dont elle dépendait, la houillère de Noiset ferma ses puits vers 1925-26. Depuis le " fond de la bougerie " jusqu'à la limite de Stockay on peut considérer que le vicinal vient de traverser la zone noire (au propre comme au figuré) de son parcours car cette région est littéralement truffée de charbonnages ou plutôt d'une grande diversité de petits puits creusés depuis le début de l'exploitation houillère en pays de Liège.

10 STOCKAY Quartier de la Brasserie



Que ce soit dans les terres de Héna, Tincelle ou Oulhaye comme dans celles de Sur-les-Bois de nombreux puits à charbon ont été exploités jusqu'à la fin du XIXe siècle, période de la constitution des grosses industries charbonnières qui ont alors absorbés toutes ces petites concessions

../..

../..

qui mettaient un frein à leur expansion.

Le vicinal ne participa pas à l'industrie houillère si ce n'est pour le transport des mineurs, sa vocation était plus agricole et c'est pour les besoins de cette agriculture que, dès son entrée sur le territoire de Stockay, près des établissements actuels Hubert et Fils, se trouvait un " dépôt " où les wagons attendaient que les fermiers locaux aient chargés leurs produits (principalement des betteraves) pour être repris par le vicinal et conduits vers les sucreries de Fexhe ou Oreye. Arrivé à ce "dépôt" le vicinal allait bientôt virer avant les premières maisons de Stockay pour amorcer la courbe qui allait l'amener dans le village même.

Mais ceci est pour l'article suivant.

René GENTES.

Assemblée Générale

Vous êtes priés d'assister à notre assemblée générale annuelle du mercredi 9 mars 1988 à 20 H en notre local de VOROUX-GOREUX.

ORDRE DU JOUR :

- 1) Election des candidats aux titres de membres effectifs.
- 2) Rapport moral du président.
- 3) Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1987.
- 4) Désignation de deux nouveaux commissaires aux comptes.
- 5) Divers.

LE COMITE.

Top Modèle



MARKLIN.

- Nouvel attelage court H0.

Cet attelage court, de conception révolutionnaire se caractérise par les avantages et inconvénients ci-après.

Avantages:

- Compatible avec tous les attelages à boucles.
- Décrochage intempestif impossible.
- Compatible avec les décrocheurs ordinaires.
- Accrochage très doux (quand ils sont bien réglés).
- Peut être utilisé avec le boîtier NEM 362.

Inconvénients:

- Ne permet pas de retirer les wagons par le haut.
- Attelage de grosse dimension.
- Incompatible avec les attelages courts d'autre marques.

Référence : 7204 par 50 pièces / 7202 par 2 pièces.

- BB 20011 de la SNCB.

Un modèle qui ravira les amateurs de matériel français.

Référence : 3333

- Locomotive vapeur 25004 de la SNCB.

Encore un modèle belge qui complètera votre collection.

Référence : 3316

FLEISCHMANN.

- BR 39 vapeur de la DR.

Lorsque l'on regarde ce modèle on a envie de dire " Mais où s'arrêteront-ils donc ? "

.../...

../..

En effet, la finition de cette locomotive supporte aisément la comparaison avec les meilleures marques de " petites séries ".

Ce modèle possède un nouveau moteur tout à fait révolutionnaire avec un volant d'inertie, un révolution pour la firme de Nuremberg.

Pour les amateurs, à acquérir absolument!

Référence : 4139

JOCADIS / DJH.

- Locomotive vapeur SNCB Type 99 (comme celle de notre autocollant)

Modèle en métal blanc (kit) sur chassis BR 94 Fleischmann.

Y a un ruc

COMMENT PLANTER L'HERBE.

Vous connaissez tous, l'herbe à décor sous forme de fibre qu'il faut floquer sur un lit de colle.

Mais comment procéder pour obtenir un bon résultat? (Herbe bien droite et serrée).

PROCEDE : Sur un lit de colle blanche diluée à 50%, vous saupoudrez l'herbe en grande quantité. On ne doit plus voir la colle. Vous pouvez également mélanger les teintes.

Sitôt l'herbe semée; vous tapotez par en dessous au moyen de deux bouts de bois mis à angle droit, l'herbe va ainsi sursauter, et se replanter verticalement.

Après séchage, récupérer l'herbe exédentaire au moyen d'un aspirateur dans lequel vous mis le pied d'un bas nylon tenu à l'embouchure du tuyau au moyen d'un élastique.

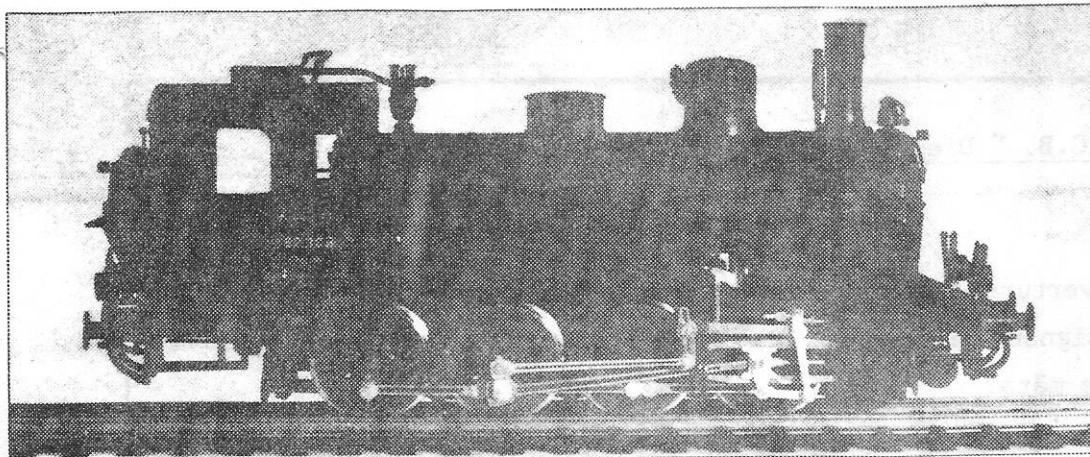
Je vous conseille de peindre en brun la surface à floquer avant d'encoller, car ainsi on verra "la terre" là ou l'herbe ne sera pas collée.

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.

Tenderlok Baureihe 92.1 in H0 als MC-Exklusivbausatz



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

Die acht D-n2 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 Nachschiebedienst 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.

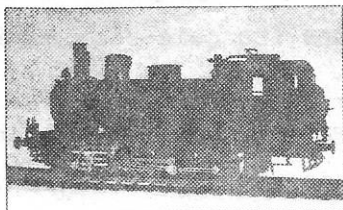
Die Aufbauten bestehen aus Weißmetallgussteilen mit sauberer Gravur. Die benötigten Öffnungen für die Aufnahme von Griffstangen und Kleinteilen sind als Körnung bereits mitgegossen worden, so daß das Aufbohren mit Stiftenklöbchen usw. paßgenau erfolgen kann.

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

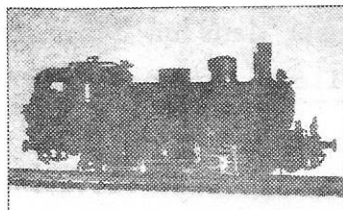
Zur Beschriftung der Lok werden Messingätzteile verwendet.

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.

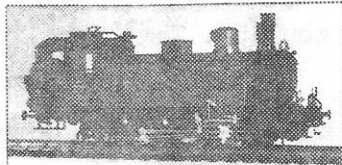
Der Fahrwerkrahmen wird aus Messingätzteilen zusammengesetzt. Die Atzung ist einwandfrei. Die Montage des Rahmens wird dadurch bedeutend erleichtert, als die Biegekanten bereits mit angeätzt sind. Deshalb sind keine speziellen Biegeeinrichtungen notwendig.



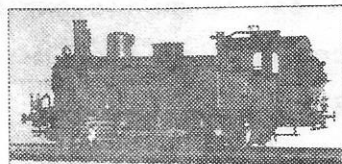
Blick von rechts hinten auf die 92 108.



Blick von rechts vorn auf die 92 108.



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 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.

Die Räder werden auf Vierkantanätze 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 biegt 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.

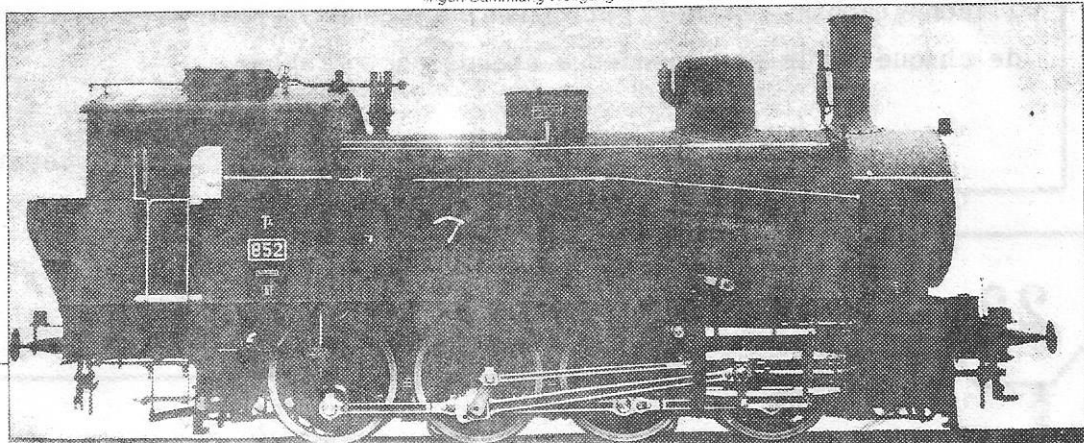
Die Bauanleitung ist umfangreich, sorgfältig verfaßt und mit vielen erklärenden Explosionszeichnungen versehen. Sie gibt auch Hinweise über das für den Zusammenbau erforderliche Werkzeug.

Obgleich die Lokbausätze der BR 92.1 erst seit ganz kurzer Zeit lieferbar sind, hat MC-Modellbahnfachhändler Wolfgang Schuler in Stuttgart für uns in einer Blitzaktion eine DRG- und eine Württ.-Version des Lokmodells zusammenbauen lassen, so daß wir noch nach Redaktions-schluß 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-Dampflokomotivangebot 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 Schuler.



Littérature Ferroviaire

" S.N.C.B. " Diesel, de Max DELIE et Julien CASIER.

Edition G. Blanchart et Cie, Bruxelles.

Couverture cartonnée avec photographie en couleur de la 6006 à Quiévrain sous signaux mécaniques de type Etat belge avec paratonnerres typiques en haut des mâts.

Composition: 175 pages, 175 photographies en noir et blanc, 48 photographies en couleur. Textes bilingues français-néerlandais.

La disparition de nombreuses locomotives diesel de notre réseau national a incité les auteurs de ce magnifique livre à les immortaliser au même titre que les locomotives à vapeur dont la bibliographie est déjà plus fournie. C'est ce qu'ils expliquent dans un avant-propos précédant quelques tableaux complets et très détaillés, reprenant les caractéristiques de chaque type d'engin.

Vient ensuite un chapitre intitulé " un peu d'histoire " relatant les circonstances de l'arrivée et de la construction des locomotives diesel en Belgique, les aspects techniques des moteurs et des transmissions, leurs choix, leurs numérotations, leurs livrées, le tout complété par un tableau récapitulatif.

Puis, on aborde la partie la plus importante consacrée à l'iconographie, en noir et blanc, type par type, avec explications en tête de chaque série et légendes à chaque photographie.

Les photographies en couleur quant à elles terminent l'ouvrage

et nous permettent d'admirer la diversité des nombreuses livrées arborées par ces machines.

Au hasard de toutes ces vues, citons-en quelques une, remarquables par leur contenu:

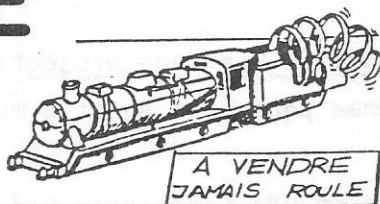
- 202 et vapeur type 29 en double traction.
- La 1818 de l'US Army à Kinkempois, dont descendent les 202, 203, 204 qui deviendront plus tard les 52, 53, 54.
- Le prototype 5001 dans sa livrée bleu clair.
- La 261 Cockerill (puis 81) sur les berges de la Meuse à Renory, inspiratrice des actuelles 82.
- Une 55 sortant du tunnel à la gare de Rivage.
- La 8516 toute en jaune.
- La 8224 devant la cabine et la gare de Seraing dont il ne reste plus grand chose aujourd'hui.
- etc...

Après les vapeurs belges du même Max DELIE, ce livre, que tout amoureux de nos chemins de fer doit posséder, est assurément le bienvenu et arrive à son heure, car beaucoup de séries sont à ce jour déclassées ou en voie de disparition.

C'est un ouvrage de qualité que l'on parcourt chaque fois avec un plaisir et une émotion qui parviennent à peine à amoindrir les brèches créées par leur absence désormais définitive. A ce titre, il fera vite office de document tant l'évolution en matière de traction à la S.N.C.B. est rapide.

Lucien GENET.

BOURSE



A VENDRE:

Jamais roulé + boîte d'origine.

-Locomotive MARKLIN -150X SNCF (en zamac).

-Locomotive A.H.M -231 du Crescent Limited.

S'adresser E. HUTOIS Tél: 041/422021 après 20H.



IE du CLUB



Les réunions

Bonjour à tous, revoici MARS et le printemps, officiellement annoncé pour le 21 ainsi que assemblée générale, prévue elle, pour le 9 Mars.

Au programme de la réunion du premier mercredi TRAMWAYS et VOIES ETROITES d'EUROPE par Lucien GENET. Une projection dias qui nous promènera de l'Autriche aux deux Allemagnes à travers les réseaux touristiques et Urbains de l'Europe Centrale.

Rouleront donc sur notre réseau tous les engins, wagons ou voitures de ces trois pays.

En AVRIL, Jean-Pierre DEFAYS nous conduira à travers les paysages Suisse et cela nous permettra de faire rouler sur le réseau du matériel SBB-CFF.

Le moi de MAI quant à lui nous ramène en Europe centrale avec Georgy LEJEUNE et un reportage sur le WUTACHTAL BAHN et l' HALBTAL BAHN.

Calendrier - 88 des projections.

(Ce programme peut être sujet à modification).

JUIN : Diesel et vapeur made in USA (cassette vidéo) André JAMIN.

SEPTEMBRE : Tramways Belge-ASVI (.dia) Lucien GENET.

OCTOBRE : Chemin de fer Rhétique (dia) Albert COLLIN.

NOVEMBRE : 10 ans du Club (dia).

DECEMBRE : Films.

POUPOUSSE