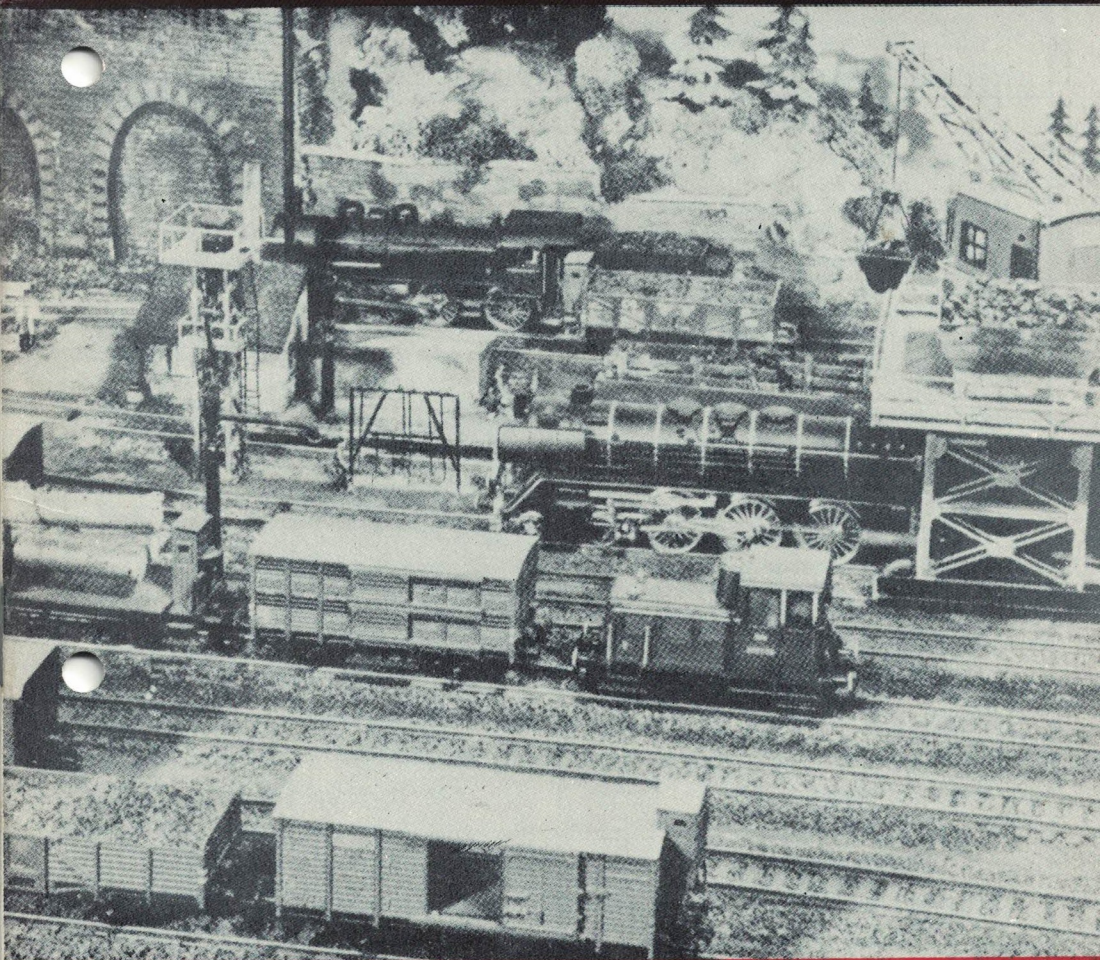


FERROVIA



N° 10

LES CHEMINS DE FER MODELES DANS LE MONDE



SOMMAIRE

1 Plan de réseau

Reportage photographique sur le REPABAHN
(Rolf Ertmer, Paderborn, BAHN)

Montage des appareils fumigènes SEUTHE.

Si votre femme n'est pas d'accord,
suspendez-le au plafond.

Quelques bonnes adresses ...

à Bruxelles

<p>BOKI 220, Chée de Wavre Tél. 48.15.18 FLEISCHMANN et tout matériel aux normes internationales</p>	<p>Maison BRAND 60, Marché aux Herbes Tél. 12.48.93 Vend et répare Märklin depuis 1900</p>
<p>J. R. EDOUARD Ing. ECAM 530, Chée d'Alseberg Tél. 43.25.09 Chacun trouvera la marque de son choix Spécialités : locos, wagons (V. B. - Américains) Réparations - Transformations</p>	<p>FERBER 14-16, Av. Legrand Tél. 48.63.10 succursale 138, rue Hôtel des Monnaies Tél. 37.65.42 Le spécialiste du Train</p>
<p>GRABER 41, rue St-Jean Tél. 12.91.01 FLEISCHMANN - RIVAROSSO - POCHER - ETC Spécialiste trains MARKLIN Réparations - Entretien</p>	<p>IDEAL - TRAIN 8, Rue Bara Tél. 21.45.96 Neuf et Occasions Plans Ferroviaires - Réparations Technicien A. WALDSCHMIDT</p>
<p>JAMOTTE 12, rue du Champ de Mars (Porte de Namur) Tél. 12.47.75 FLEISCHMANN LILIPUT , etc Tout le matériel HO Réparations - Transformations</p>	<p>Maison ALBERT LUC 9, rue Le Titien Tél. 33.21.84 Trains miniatures HO Fleischmann - Gilbert - Hag - Märklin Pocher - Rivarossi - Trix - Wesa</p>
<p>MINIMECANIC 39a, rue du Lombard Tél. 12.02.24 Vend et répare les trains et accessoires Fleischmann-Trix Express-Faller-Vollmer, etc Les plus beaux jouets scientifiques</p>	<p>PALAIS DU JOUET 130, avenue Louise Tél. 48.10.42 Toute l'année en magasin : MARKLIN</p>
<p>ROYAUME DES JOUETS 274, Chée de Waterloo Tél. 37.01.90 ROKAL TRIX EXPRESS Faller - Vollmer - Kibri - Preiser</p>	<p>SCIENTIFIC 11a, rue des Chartreux BRUXELLES FLEISCHMANN - MARKLIN et tous les accessoires de marque</p>
<p>Maison A. SERVIS 119, rue Louis Hap Tél. 47.15.37 TRAINS FLEISCHMANN Constructions : LEGO - AIRFIX - LINO</p>	<p>CHRISTIAENSEN & Co S. A. 12, rue des Tanneurs ANVERS 36, Marché aux Herbes BRUXELLES 31, rue de la Clef Mons TOUTES LES RÉPARATIONS</p>

FERROVIA

Revue bimestrielle de vulgarisation ferromodéliste

Direction & Rédaction : Fr. DE CUYPER

24, rue de la Bienfaisance

BRUXELLES 1

Téléphone : 17.57.98

Compte Ch. Post. : 378.62

le numéro : 15.- FB.

abonnement, 1 an (6 num.) : 80.- FB.

Le Chef de File

Traduit de la Revue Modelrailroader.

Nous devons nous rendre à l'évidence qu'un fabricant quelconque, aussi bien intentionné soit-il, ne se souciera que très peu d'entreprendre la fabrication d'un article déterminé s'il n'a pas la certitude absolue que cette nouveauté sera mise à la disposition des clients dans un nombre relativement important de points de vente. La structure actuelle des prix et les frais de fabrication sont tels que des articles spécialisés de vente limitée, ne peuvent plus être vendus logiquement de nos jours que par un service de vente directe du fabricant au modéliste. Le vrai problème réside dans l'assortiment que chacun de nous espère trouver dans les magasins spécialisés, tant en pièces détachées qu'en boîtes de construction ou en matières premières. Que de fois n'avons nous entendu les phrases fatidiques : "Ce n'est pas en stock" ou "Puis-je vous le commander ?". Ne perdons tout-de-même pas de vue, que pour chacun de nous, modélistes, le magasin spécialisé est un point d'attraction important et une source espérée pour l'approvisionnement.

Malheureusement, les articles de grande valeur pécuniaire (tels que les boîtes de trains et les boîtes de

construction de modèles d'avions, de bateaux, de voitures) c'est-à-dire ceux qui rapportent le plus à la vente, sont trop souvent distribués par une multitude de magasins n'ayant absolument rien à voir avec le modèle réduit. Combien de quincailleries, de librairies, de magasins de vélos n'offrent-ils pas en vente une gamme plus ou moins complète de ces articles et drainent ainsi à leur avantage une partie du commerce qui pour le bien de tous les hobbies - aurait dû être réservé aux seuls magasins de modèles réduits.

En tant que groupe organisé, nous, modélistes ferroviaires enthousiastes, nous devrions soutenir et encourager les magasins qui nous semblent faire le travail le plus efficace, là où le détaillant est intéressé dans la promotion du hobby sous TOUS ses aspects. Evidemment, certains détaillants objecteront que la clientèle purement modéliste n'offre pas un grand intérêt du point de vue commercial. A première vue cela est exact. L'amateur qui se rue hors d'haleine dans un magasin et prend une bonne partie du temps de l'homme derrière le comptoir pour finir par acheter 2 baguettes de bois ou de profilé, cet amateur-là n'ajoute pas précisément grand'chose au volume d'affaires de ce magasin. Toutefois, une meilleure présentation de ces articles dans des rayons appropriés ferait déjà énormément pour atténuer ces pertes de temps.

D'un autre côté, cet amateur et le groupe de modélistes actifs qu'il représente - est, à sa manière, le client le plus important que le détaillant puisse servir. L'amateur constructeur (qu'il utilise des matières disparates ou des boîtes de construction ; qu'il se contente même de faire rouler ses trains) est vraiment le "chef de file" du hobby. Ce qu'il fait est un stimulant pour les débutants car il faut avouer qu'il est difficile d'admirer un réseau bien décoré, une locomotive finement détaillée ou un accessoire parfaitement

achevé sans immédiatement éprouver l'envie d'améliorer sa propre technique et de faire mieux si possible. Le travail effectif réalisé par le vrai modéliste ne peut pas être ignoré tout simplement parce que ses achats ne sont pas immédiatement identifiables en francs. Supprimez le "chef de file" ou réduisez ses possibilités créatrices en ne lui fournissant pas les matériaux dont il a besoin pour la réalisation de ses projets et vous supprimerez en même temps les idéaux d'une quantité d'autres modélistes en puissance.
PAUL LARSON.

N.D.R.L. - Sans partager totalement les conclusions adoptées par Paul Larson, il est tout-de-même consolant d'apprendre que la distribution outre-Atlantique se heurte aux mêmes problèmes que dans nos contrées. Il est évident que chez nous aussi, beaucoup de commerçants pêchent par excès de prudence dans leurs achats et, du même coup, perdent beaucoup de ventes.

le REPABAHN

(ROLF ERTMER, PADERBORN BAHN)

Traduit de la Revue MINIATURBAHNEN.



Fig. 1. - Notre photo représente tout le groupe administratif et exécutif du chemin de fer. La joie rayonne sur leurs visages lorsque, après un travail acharné, les premiers trains circulent enfin. Le poste de commande est monté sur roulettes et disparaît sous le réseau pendant la non-utilisation.

J'ai le plaisir de vous présenter ma "Nouvelle" (je ne parle pas de la dame qui s'appuie gentiment sur mon épaule et qui reste toujours la même). N'est-elle pas jolie ? (je parle évidemment de ma "nouvelle"... installation). Vous n'avez probablement pas encore eu l'occasion de l'examiner convenablement. Eh bien voilà ! Il vous faudrait une heure bien remplie pour approfondir les plans et les photos. Mais il n'y a pas lieu d'être envious car premièrement, un tel réseau exige énormément de travail et deuxièmement vous pourriez, vous aussi, en construire un semblable si vous possédiez la place nécessaire et une femme aussi compréhensive que la mienne. Celà j'en suis certain.

Comme vous pouvez le constater le local est complètement rempli par le réseau. La pièce principale est la gare de "Neustadt" avec ses installations annexes. De Neustadt part un serpentín souterrain jusqu'au niveau -20, puis une rampe mène à la gare de "Bad Graubach" qui se trouve au même niveau que la gare principale, c'est-à-dire, au niveau 0. De "Bad Graubach" part un embranchement vers la gare de "Bergheim" : cette voie secondaire est visible derrière les toits de Neustadt. Les trains ayant traversé "Bad Graubach" et ayant fait le détour par le serpentín nommé plus haut aboutissent à nouveau dans la gare principale de Neustadt dans laquelle on peut faire toutes les manoeuvres possibles et imaginables.

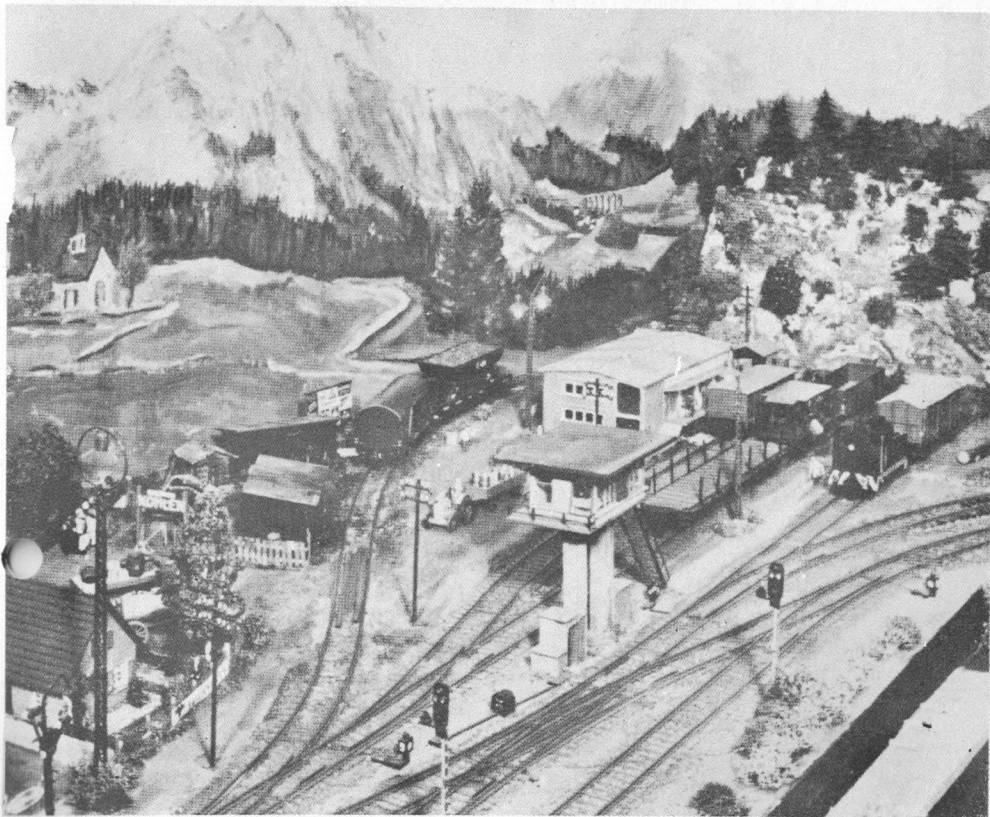


Fig. 2. - Voyez ce que peut faire un décor de fond bien adapté. A peine peut-on discerner où il commence (juste derrière le wagon talbot). Les signaux sont de fabrication "maison".

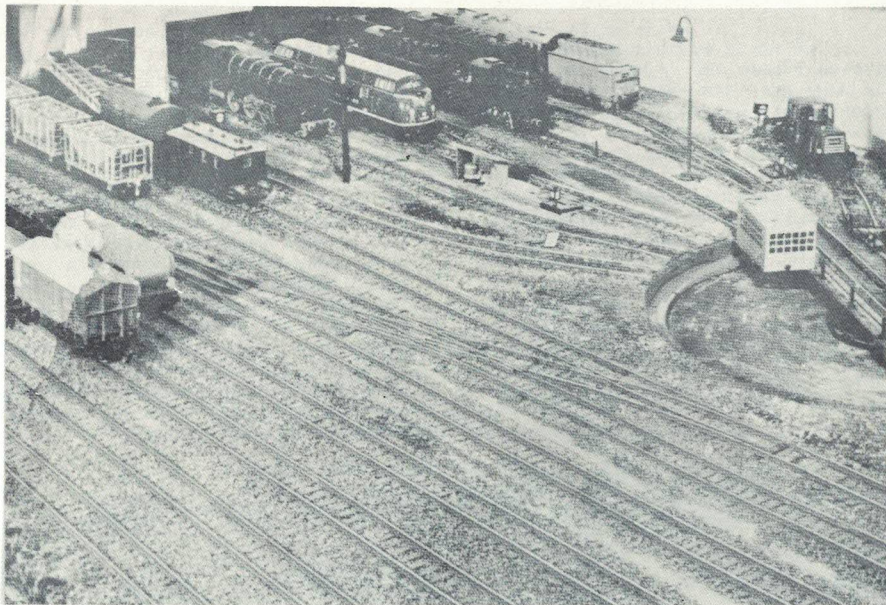


Fig. 3. - Résignées, les locomotives se sont retirées dans leur coin en attendant de reprendre le service.

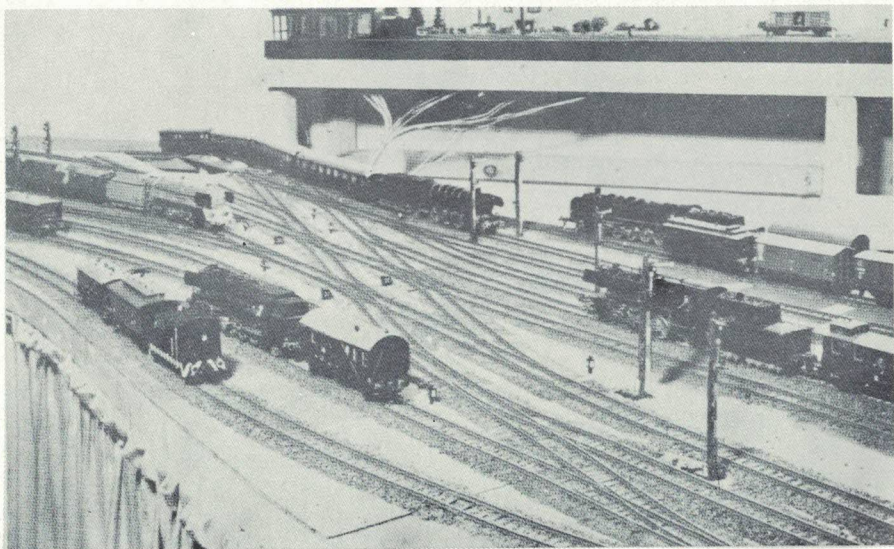


Fig. 4. - Pour le moment les voyageurs débarquant à Neustadt doivent encore enjamber les voies parce que les quais ne sont pas encore placés. Toutefois la circulation est déjà intense.

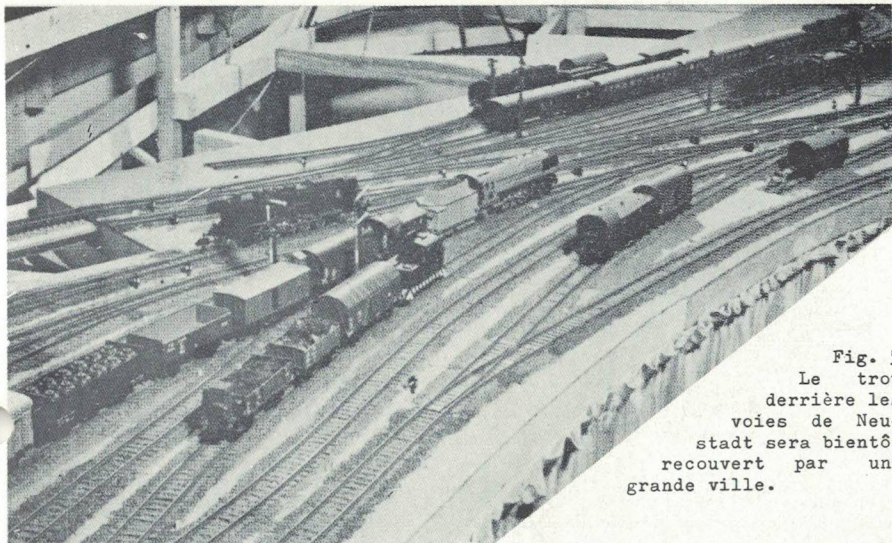


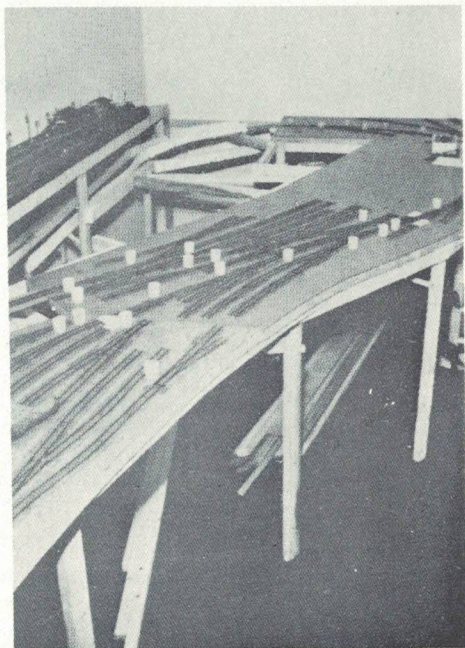
Fig. 5
Le trou
derrière les
voies de Neu-
stadt sera bientôt
recouvert par une
grande ville.

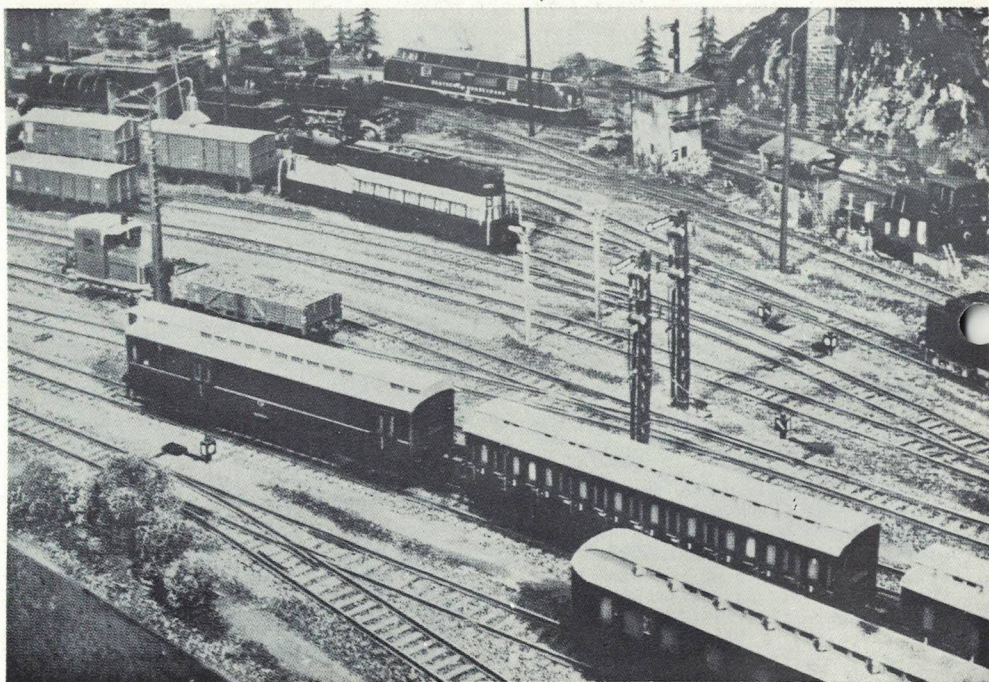
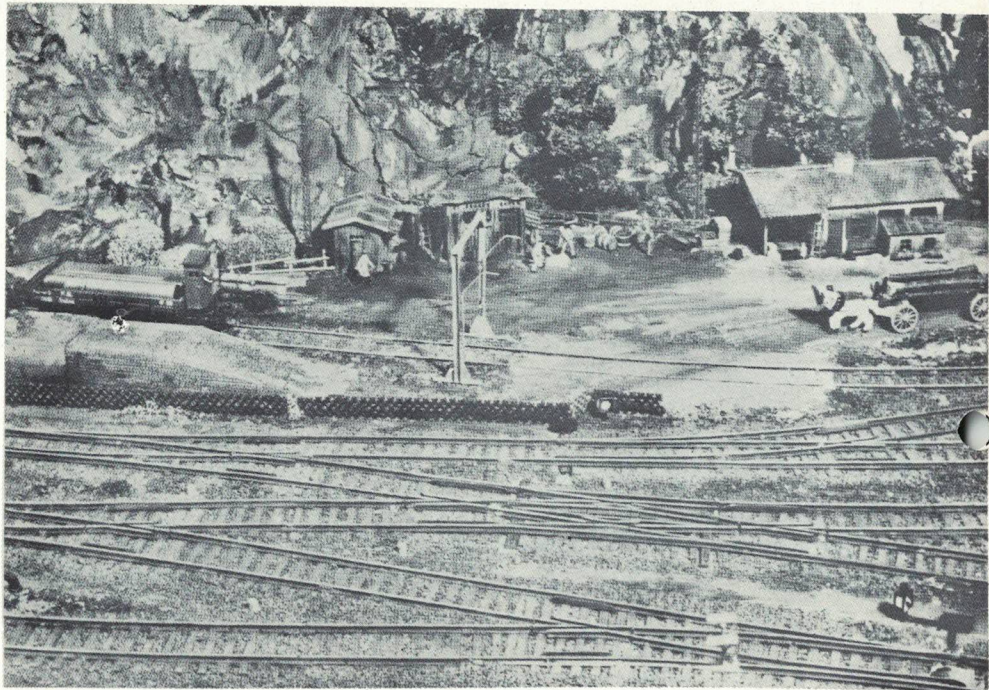
Vous constaterez que 70% des voies sont invisibles : cela constitue une innovation qui restitue le maximum de place disponible aux manoeuvres.

Il intéressera peut-être certains lecteurs de savoir comment j'ai conçu les plans de mon réseau. Comme il est d'usage j'ai commencé par dessiner des projets de voies et encore des projets de voies et puis j'ai essayé de me rendre compte en dessinant, à l'échelle 1:1, sur des feuilles de papier collées les unes aux autres, si le projet que j'avais choisi était réalisable. Vous ne pouvez pas vous imaginer combien il est amusant de se promener à quatre pattes sur le plancher en déplaçant des gabarits d'aiguillages comme les pièces d'un jeu d'échecs et de simuler les voies avec des morceaux de profilés, pour arriver finalement à la solution rêvée.

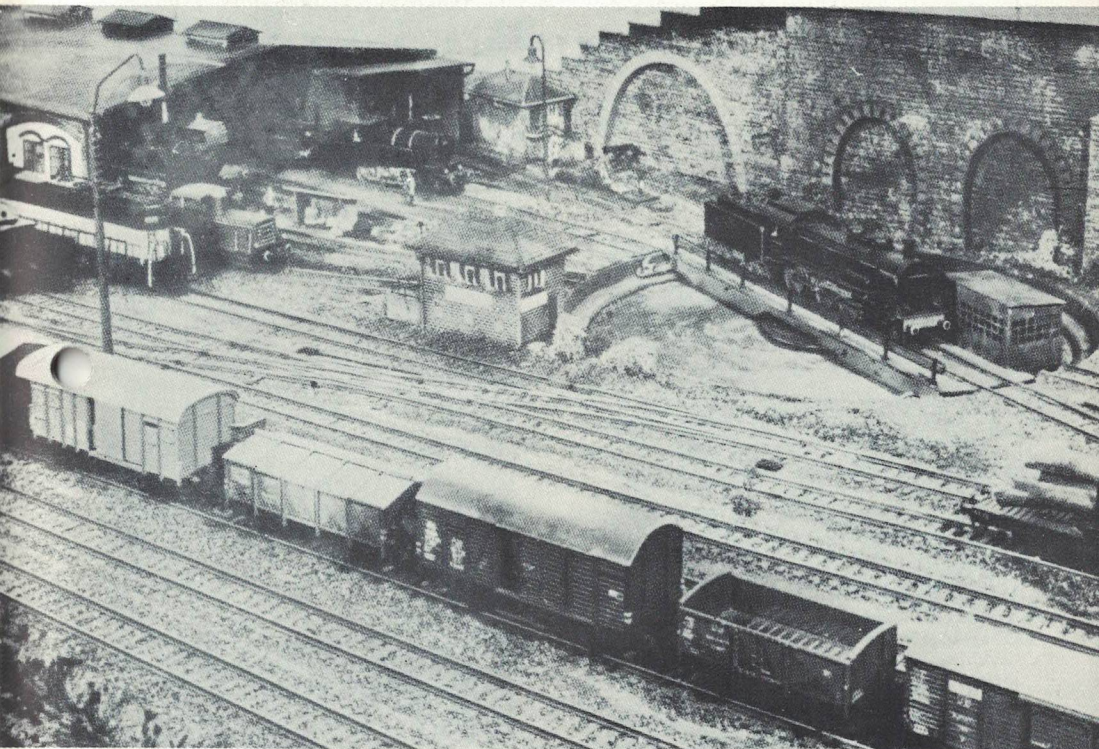
J'ai alors découpé les feuilles de papier aux dimensions des différents panneaux afin d'être certain qu'il n'y ait aucun aiguillage à cheval entre deux panneaux. Sur ces différentes feuilles de papier, j'ai déterminé les endroits où devaient venir les lattes de consolidation qui devaient être collées en-dessous des panneaux de voies ; cela également afin de veiller à ce qu'aucun aiguillage ne repose à ces endroits. J'ai ensuite été porter ces mêmes feuilles de papier chez un menuisier qui,

Fig. 6. - Voici comment se présentait le nouveau réseau au début de sa construction. Les petites taches blanches sont des boîtes à films collées au dessus des lanternes d'aiguilles pour éviter de les endommager pendant le travail.





Ces photos ainsi que celle de la couverture sont également des scènes de la Repabahn.

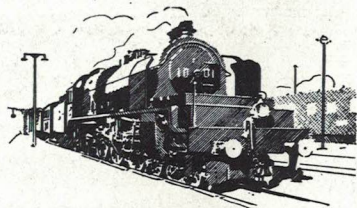


d'après ces modèles, a découpé les panneaux et lattes nécessaires à la construction de l'ensemble.

En agissant de cette façon, on se met à l'abri d'un tas de surprises désagréables qui ne manquent pas d'arriver lorsqu'on "improvise" un réseau. (Je parle par expérience). On évite en tous cas, la structure du réseau étant achevée, de devoir la transformer parce qu'on n'atteint pas tel ou tel endroit, ou parce qu'un aiguillage repose sur une latte de consolidation ou encore parce qu'une de ces lattes se trouve dans votre chemin.

Voulez-vous savoir comment je m'y suis pris pour pouvoir faire rouler des véhicules de toutes sortes de fabrications différentes ? Rien de plus simple ; je me suis adressé pour cela à une firme spécialisée qui a opéré toutes les modifications. J'ai aussi transformé certains véhicules moi-même et pour les wagons j'ai uti-

lisé des essieux du commerce. Ainsi, pas de problèmes. Naturellement, cela me fait toujours plaisir lorsque quelque part en Europe, il sort une locomotive qui, sans transformation aucune, peut rouler sur de la voie normalisée. Mais nous sommes bien obligés, nous "Européens" de nous tirer d'affaire avec ce que nous avons sous la main.



Montage des APPAREILS FUMIGÈNES

SEUTHE

1. Cas normal

LA FIXATION DE LA CARROSSERIE NE SE FAISANT PAS PAR UNE VIS DANS LA CHEMINÉE.

Avant de commencer, un point important :

Les transformateurs MÄRKLIN ayant une tension pour l'inversion de marche supérieure à la tension normale requise pour la traction, il est à conseiller de ne pas appuyer trop longtemps sur le bouton de survoltage car cela pourrait "brûler" la petite résistance. De plus c'est nuisible pour la locomotive.

Pour les carrosseries en matière plastique il est préférable d'utiliser la rondelle d'isolation car la chaleur émise par la résistance provoquerait des dégâts. De plus cette rondelle donne une meilleure assise à l'appareil et garantit une longue utilisation ainsi que la possibilité d'un remplacement facile de l'agrégat. Toutefois, la carrosserie plastique a cet avantage de permettre facilement le découpage de la cheminée au moyen d'une lame aiguisée, sans avoir recours à la foreuse. La cheminée une fois découpée, on passe au papier de verre l'orifice ainsi dégagé. On recommande l'emploi du papier de verre, car il est difficile de limer de la matière plastique.

La rondelle d'isolation ther-

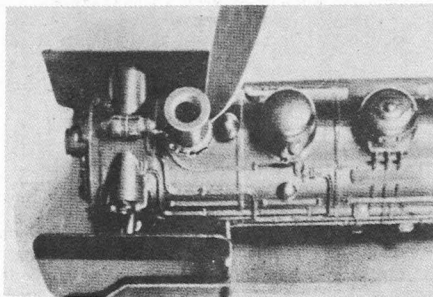


Fig. 1. Découpage de la cheminée.

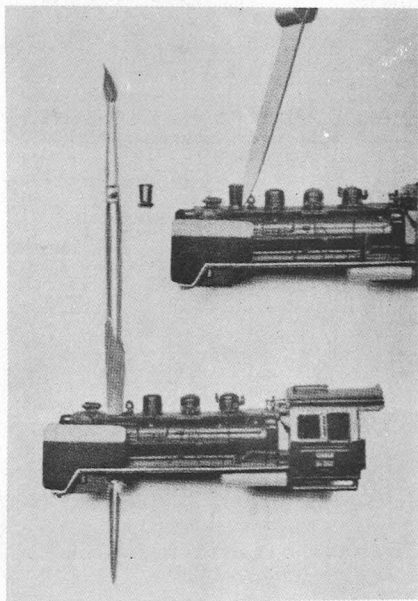


Fig. 2. Après découpage, le trou laissé par la cheminée est soigneusement nettoyé.

mique (en abrégé RIT) est ensuite ajustée fermement dans l'orifice et fixée au moyen d'une goutte de colle à séchage rapide. Un petit détail concernant certaines locomotives à 3 lampes frontales - tels MÄRKLIN 3000 et 3031) ici il faut limer en demi-cercle la partie supérieure de la lucite sans quoi l'éclairage de la loco serait perturbé. Mais il faut surtout veiller à ce que la "RIT" ne soit pas en contact avec la lucite (fig. 3) - La cheminée de recharge (qui est glissée au-dessus de la résistance) peut être découpée et

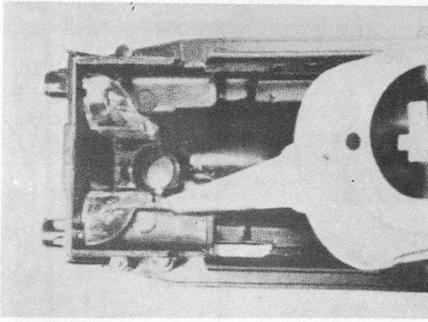


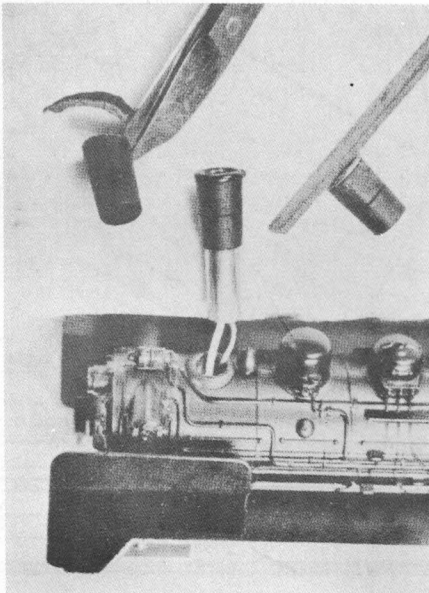
Fig. 3. Collage de la rondelle d'isolation thermique (RIT).

limée à la longueur de la cheminée originale. L'ensemble de l'appareil comme l'indique la fig. 4 est alors introduit dans la "RIT" préalablement fixée et collée de sorte que la cheminée couronne la "RIT".

Avant de passer au cablage encore un mot du "tube de rechange". Le mot exact aurait été un petit tube à vapeur de rechange.

Un bon conseil ! Pour empêcher que le tube à vapeur ne glisse en retournant la locomotive il est recommandé de le courber très légèrement de

Fig. 4.



façon à ce qu'il serre davantage. Veiller à ce qu'il dépasse la cheminée d'un mm. Le petit tube ne sera manipulé qu'au moyen de la pincette et, en cas d'obstruction, nettoyer avec la tige conçue à cet effet. Les fils de l'appareil seront raccordés suivant le schéma du mode d'emploi. Les signes + et - représentent les deux polarités aussi bien pour le courant continu que pour le courant alternatif. Il est important de repérer sur les sockets d'éclairage des

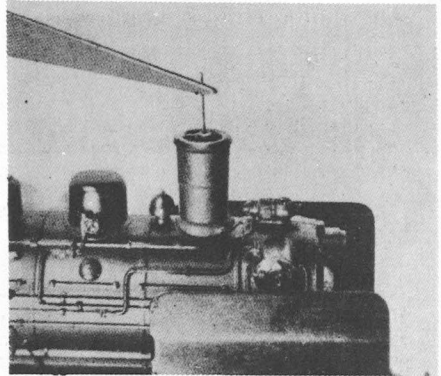


Fig. 5. Engagement soigneux du tube de rechange.

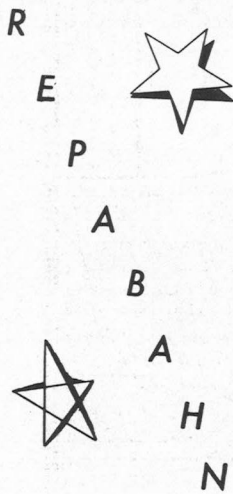
locos quel est le côté masse et quel est le pôle d'alimentation. Dans les nouvelles locomotives, le socket de la lampe du phare est souvent vissé et cela à l'avantage de ne plus devoir souder le fil, il suffit d'en introduire la partie dénudée dans le socket de l'ampoule et de la fixer avec celle-ci (voir fig. 6). Pour le "soudeur" un petit truc ; ce fil étant multibrin, il se laisse difficilement souder, il faut le torsader et l'étamer préalablement. Le 2ème fil peut être raccordé n'importe où à la "masse", soit à une vis comme dans la fig. 6 b ou soudé à un autre endroit préalablement nettoyé ; dans les locomotives à carrosserie métallique on peut également brancher le fil à la carrosserie en veillant toutefois à ne pas le coincer (fig. 8).

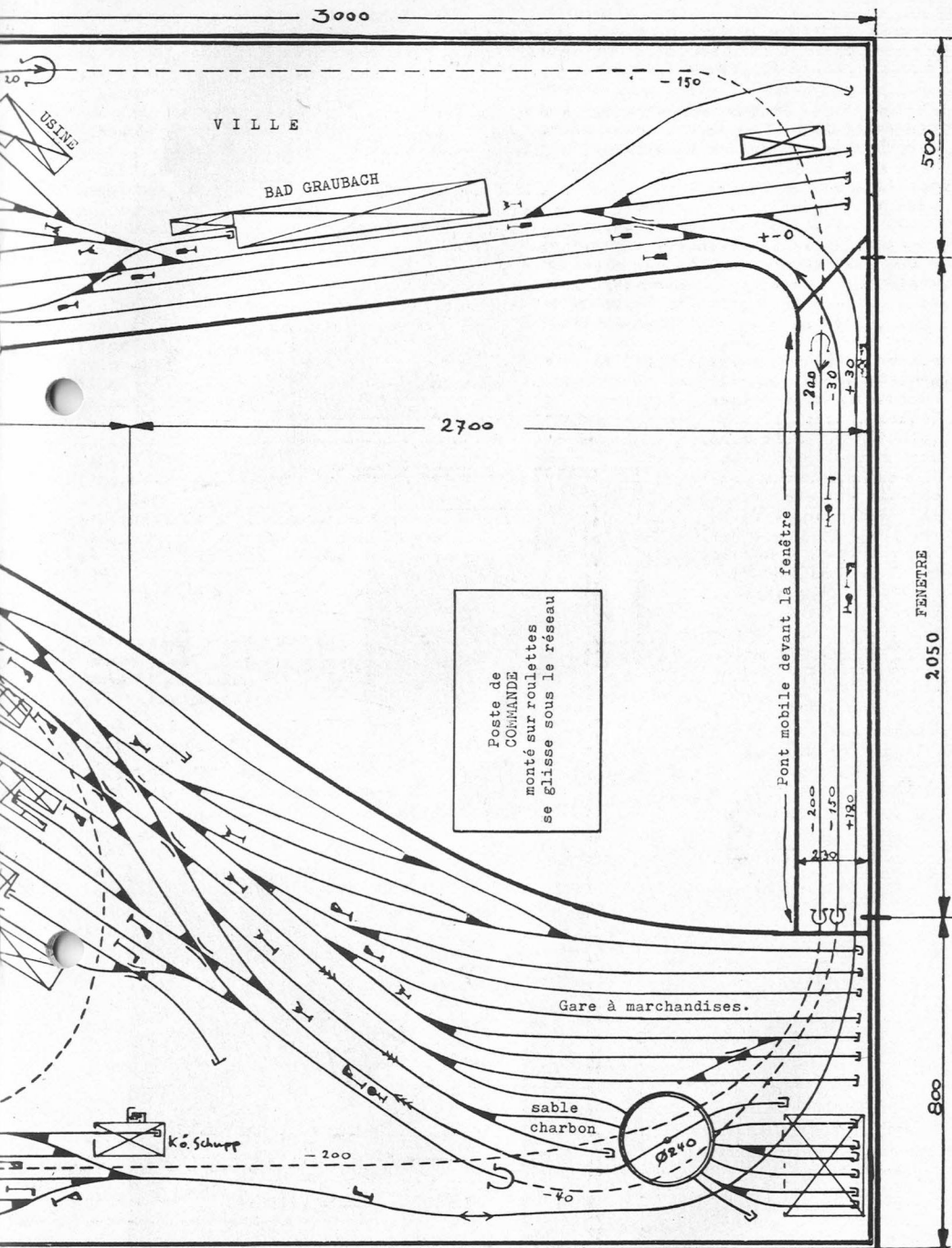
En laissant couler 6 à 7 gouttes d'huile spéciale, dans la cheminée, la locomotive pourra aller de l'avant à toute vapeur. Le remplissage normal demande 6 à 7 gouttes, toutefois l'on peut remplir la cheminée à ras bord ou au contraire la laisser vide,

PLAN DU RESEAU

Le dessin n'est malheureusement pas strictement à l'échelle de telle sorte que nous ne pouvons que donner une échelle approximative de 1/20.

L'examen des photographies révèle une réalisation de toute première qualité et un luxe de détail rarement atteint. Toutefois on pourrait faire un grave reproche au point de vue circulation. En effet, les lignes reliant les différentes gares sont à voie unique non banalisée c'est-à-dire que les trains y circulent toujours dans le même sens. Il en résulte que, dans les gares aussi, tous les trains roulent dans la même direction, à moins qu'ils ne manoeuvrent. Il nous semble un peu anormal de voir une gare de l'importance de Neustadt avec 5 voies à quai et 7 voies dans la gare à marchandises et dans laquelle toute la circulation se fait dans une seule direction. Il nous semble que, pour obtenir un réseau parfait, il aurait fallu mettre les sections Neustadt-Bad Graubach et Bad Graubach-Neustadt à double voie en laissant en simple voie banalisée la ligne Bad Graubach-Bergheim, cette dernière étant de toute évidence une ligne secondaire.





d'aucune manière, cela ne porte atteinte à l'appareil. Par remplissage au $\frac{3}{4}$ de la capacité de la cheminée l'on obtient la fumée la plus intense et il est à conseiller de ne pas dépasser cette norme si l'on veut éviter l'encrassement. De toute façon, la quantité de liquide est suffisante pour 8 à 10 minutes de fumée et la recharge n'est qu'une question de secondes.

Il est important de veiller à ce que la partie biseautée du tube à vapeur soit dirigée vers le bas : ainsi on obtient une vapeur plus intense que si la partie du petit tube coupé à angle droit se trouvait dans le bas.

La résistance a été étudiée de telle sorte que la production la

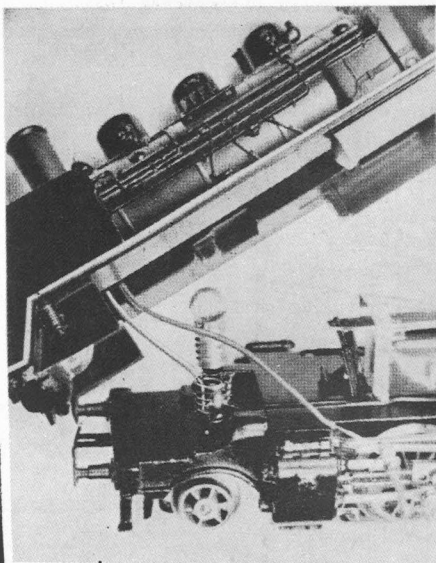


Fig. 6a : Raccordement des fils dans une loco MARKLIN.

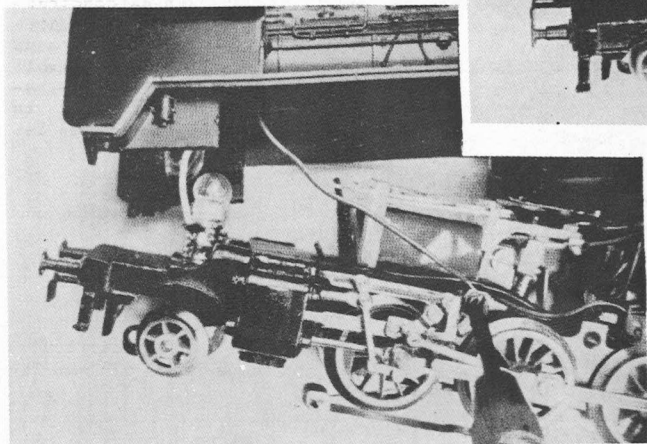
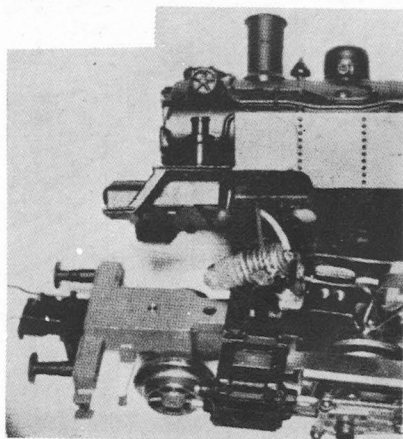
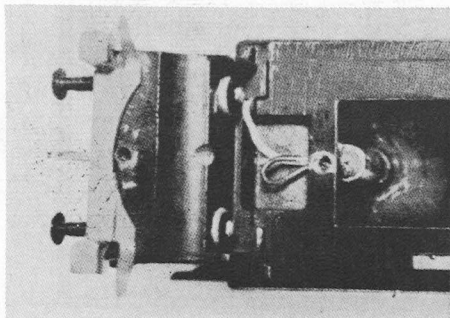


Fig. 6b : Branchement du fil de masse dans la même locomotive.

Fig. 7 : Raccordement dans la loco TRIX 203.

Fig. 8 : Exemple de raccordement du fil de masse à une carrosserie métallique. (Loco MARKLIN 3026).



plus intensive de fumée se fasse lorsque le courant de traction est de 8 à 10 Volts. Cela signifie que pour des voltages plus bas, la fumée sera naturellement moins dense. Une exécution spéciale de l'appareil pour les voltages de 3 à 14 Volts (FLEISCHMANN, TRIX etc...) sera livrable bientôt en particulier pour les locos lentes, de manœuvre ou de banlieue ; ainsi les premières volutes de fumée apparaîtront déjà lorsque le voltage ne sera que de 3 à 5 Volts.

Pour obtenir un plein effet de fumée dans les cheminées d'usines avec l'appareil 16 Volts, il est très important de passer par un interrupteur ou bouton poussoir débitant 8 Volts. Ainsi vous pourrez faire apparaître à volonté l'effet fantasque des volutes. Puisque dans ce cas, les volutes de fumée intermittentes ne sont pas nécessaires, il est possible d'introduire l'appareil 2 à 3 cm. plus profondément dans la cheminée. En raccordant alors l'appareil en parallèle avec une ampoule rouge introduite dans la cheminée de telle façon à ne laisser filtrer que

son éclat, on obtient à chaque impulsion un effet de rougeoiment et de fumée véritablement fascinant. Cette méthode peut encore être appliquée pour les forges ou pour tout autre endroit où la réalité peut être rehaussée par l'action combinée de feu et de fumée.

Comme le brevet n'est pas encore reconnu nous ne pouvons pas encore dévoiler le principe de construction. Toutefois, il est certain que sans ces éclaircissements, vous serez satisfait de voir "fumer" vos locomotives et de les entendre "crachoter".

Il suffit de savoir cependant que le secret de fonctionnement de l'appareil réside dans la composition du liquide et dans sa construction même. En sachant cela vous comprendrez que ce petit agrégat n'a pu être mis au point que par un travail manuel minutieux et qu'il est déconseillé au plus haut point de le démonter, ce qui occasionnerait les plus grands dégâts.

2. Cas spéciaux

FIXATION DE LA CARROSSERIE PAR VIS DANS LA CHEMINÉE.

L'explication de chaque cas particulier pourrait nous mener trop loin. Au moyen des exemples ci-dessous nous vous indiquons la direction à prendre pour atteindre un résultat satisfaisant.

Cas A. : Dans les toutes nouvelles locomotives MÄRKLIN 3031 (BR 81) on procède en suivant les indications données dans la première partie. Toutefois, si c'est difficile, l'appareil ne sachant être introduit assez profondément à cause des ampoules frontales, il faut remplacer les dites ampoules par une ampoule à douille (voir fig. 10). En outre, il faut encore limer entièrement les coussinets.

Cas B. : Pour la locomotive FLEISCHMANN n° 1361 (BR 03) on agit de la façon suivante : tout d'abord, laisser la locomotive dans son état original et ensuite tarauder un pas de vis à l'endroit indiqué par la fig. 9. (avec les nouvelles vis auto-taraudeuses, c'est un jeu d'enfant) sinon laissons tarauder le pas de vis au plus proche atelier

de mécanique. Il faut veiller toutefois que la vis ne se place pas exacte-

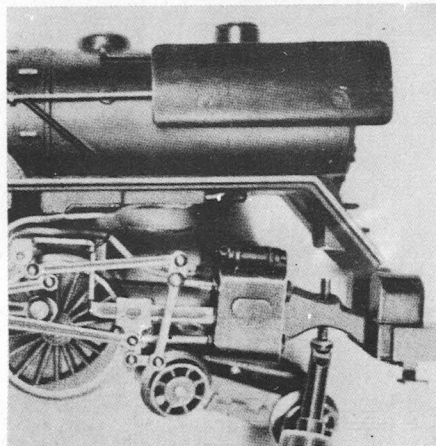


Fig. 9. Cas A.

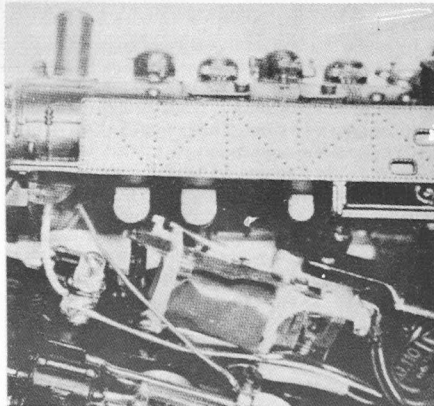


Fig. 10. Placement d'une ampoule à la nouvelle loco MMRKLIN 3031.

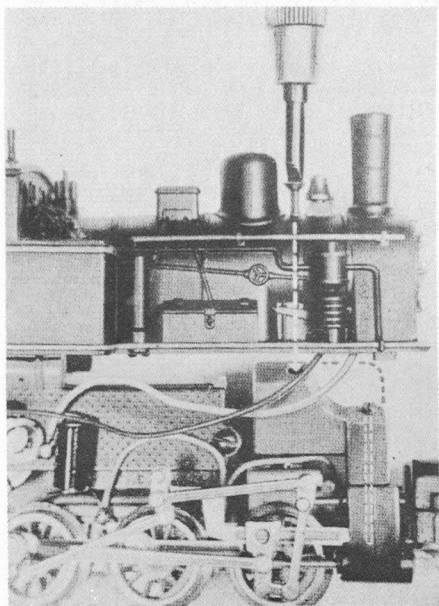


Fig. 11. Détails des transformations à la T 3 de FLEISCHMANN. Scier le plomb de lestage, raccourcir la vis de la cheminée, visser une nouvelle vis au travers de la carrosserie dans le lest.

ment au milieu mais légèrement sur le côté (à cause des fils se trouvant en-dessous). La vis logée dans la cheminée sera raccourcie et servira à visser le bloc cylindre (voir fig. 9).

Cas C. : La locomotive T 3 n°1315 de FLEISCHMANN sera préalablement laissée dans son état original et forée. Visser une vis à tête conique comme indiqué à la fig. 11. Il est inutile de tarauder : la vis se fraie elle-même son chemin dans le plomb surtout si l'on utilise une vis à bois ordinaire. Ensuite on scie le contrepoids suivant le pointillé indiqué par la photo et on raccourcit la vis logée dans la cheminée ; celle-ci ne servant plus qu'à retenir le contrepoids.

Cas D. : Pour la loco T 7 de RIVAROSI le montage est facile. Avant de découper la cheminée on fore un trou à travers le bac à sable et le plomb de lestage se trouvant en dessous. Puis on élimine la cheminée et l'on procède comme pour les cas normaux. Si l'on désire une autre forme de cheminée, on peut en faire tourner une en bakélite ou en pertinax, mais on peut aussi limer soi-même celle qui est jointe à l'appareil afin de la rendre plus élancée. De plus, nous arrivons ainsi après quelques essais à améliorer relativement le matériel de série. A propos des conditions d'éclairage ambiant :

Sous un éclairage habituel la fumée est normalement visible ;
 Sur un fond sombre, elle devient plus visible encore ;
 Mais par contre, sous des tubes fluorescents, la fumée devient à peine perceptible.

*Pour les vrais amateurs et
 pour les petites locos. !*

Notre appareil fumigène a bien sûr été conçu pour les locomotives HO, mais les photos ci-contre vous démontrent que les amateurs de TT peuvent également jouir du parfum dégagé par notre fumée. Pour les modélistes HO très méticuleux qui désireraient garder les cheminées d'origine, ce système de montage peut être une précieuse indication. Toutefois on a constaté que dans ce cas la locomotive devait être nettoyée beaucoup plus souvent (à cause des dépôts de cambouis). Et maintenant au travail !

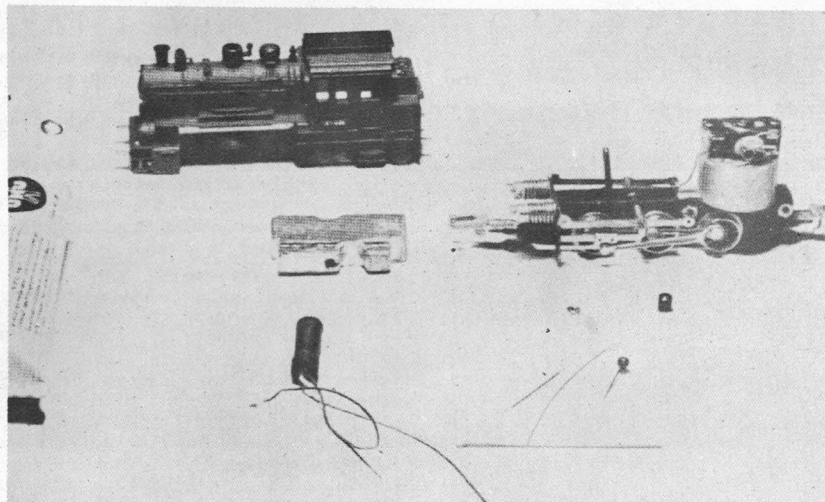


Fig. 12 Préparer les différentes pièces. Glisser la ronelle d'isolation thermique sur l'appareil fumigène. Démontez la loco TT (BR 89) et forez un trou aussi large que possible à travers la cheminée.

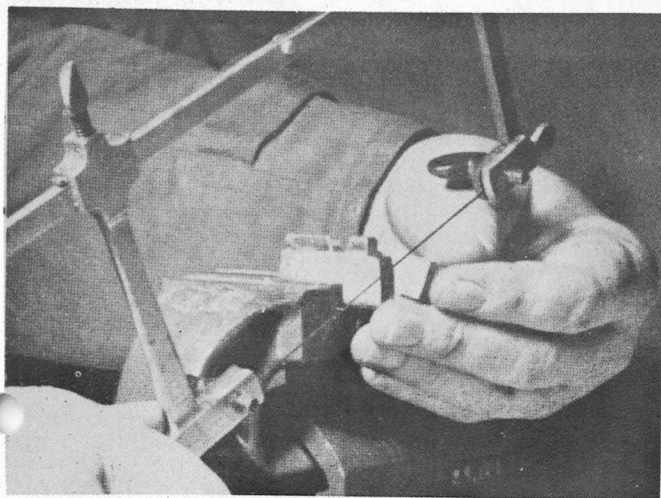


Fig. 13. Scier un morceau du lest, de la largeur de l'appareil fumigène.

Notre département d'essai a établi comme suit les possibilités de montage des différents types éprouvés jusqu'à présent.

Sont très faciles à transformer :

Les locomotives : M 3003 - M 3000 - M 3005 - F 1350 - F 1355 - T 202 - T 203 - T 205 - W 160.

Sont passablement faciles à transformer :

les locomotives : M 3031 - M 3032 - M 3007 - M 3027 - L P8 - R 825.

Sont difficiles à transformer :

les locomotives : M 3026 - F 1315 - F 1366 - F 1361 - F 1320 - F 1325 - T 200 - T 204.

Abréviations :

M = Märklin, F = Fleischmann, T = Trix, L = Liliput, R = Rivarossi, W = Wesa.

14 : En-dessous des ampoules scier une partie de la couronne d'environ $2\frac{1}{2}$ mm. correspondant au trait blanc.

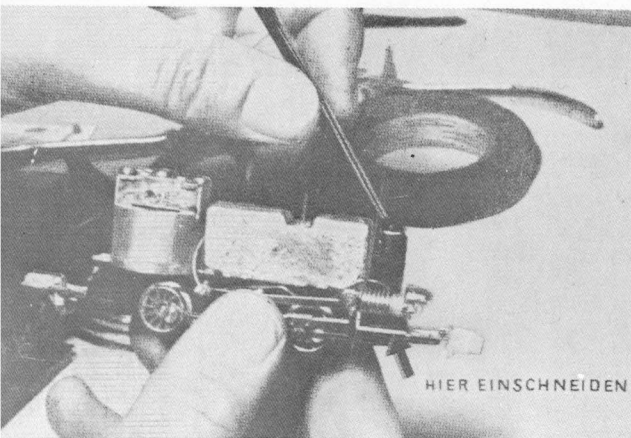


Fig. 15 : Les deux cables de l'appareil fumigène sont raccourcis et soudés à gauche et à droite aux pôles des distributions.

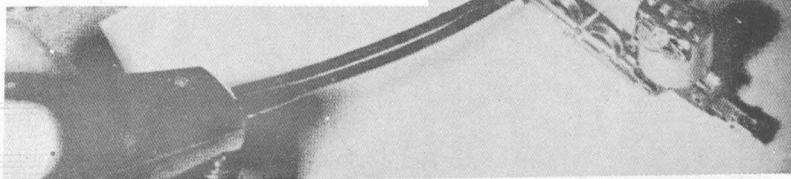
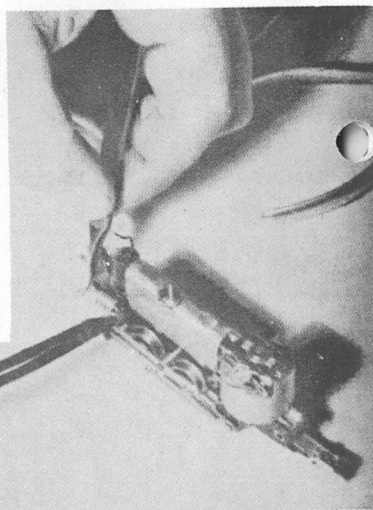
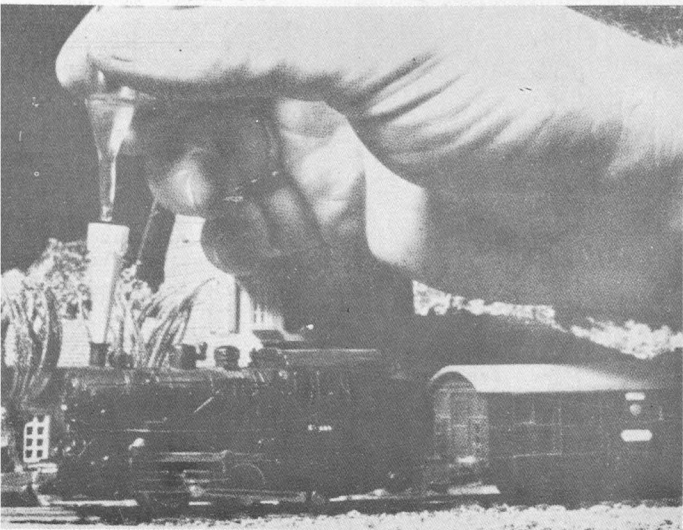


Fig. 16. Replacer la carrosserie de la locomotive et la visser. Si l'appareil fumigène est placé juste entre les ampoules (ce que vous pouvez voir en regardant avec une lampe de poche au travers de la cheminée) le petit tube à vapeur se trouvera placé exactement sous l'ouverture de la cheminée. Prendre ensuite le capuchon pointu non encore utilisé d'un tube de colle, le raccourcir en sectionnant l'about : cela fera un merveilleux entonnoir. Nous ne vous montrons pas de photo reproduisant une locomotive fumante car depuis quelques temps cette vue nous est devenue tout à fait habituelle, mais nous pouvons vous certifier que la locomotive TT fume tout aussi bien que sa grande soeur en HO.



Si votre femme n'est pas d'accord, suspendez - le au plafond.

(le réseau, pas votre femme)

Par Alfred Waldhaus

Traduit de la revue allemande MINIATUR-
BAHNEN.

Pour être franc je dois avouer que l'idée n'est pas de moi mais de mon cousin qui possède une telle installation et cette idée me conquit dès la première minute. Dans notre réalisation, le levage du réseau n'est nullement embarrassant ou inégal; il disparaît en une seconde lorsque la pièce doit servir à autre chose qu'à jouer au petit train. Evidemment Miba nous a déjà parlé de quelques-uns de ces réseaux suspendus mais qui sont cependant en général voués à un échec certain car ils doivent être soulevés au moyen de poulies ou d'autres forces de traction. Mais jugez vous même ! Il vous faut 4 poulies simples, 2 poulies doubles, le cadre du réseau, le contrepois, 4 morceaux de câble d'acier de 2 à 3 mm. de diamètre et quelques pots de fleurs.

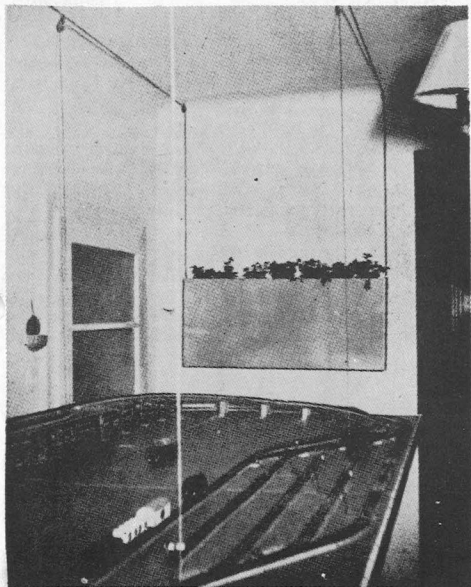


Fig. 1. Le réseau en position de travail.

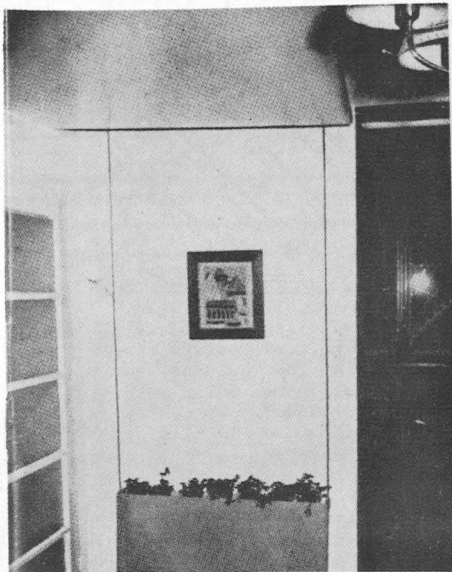
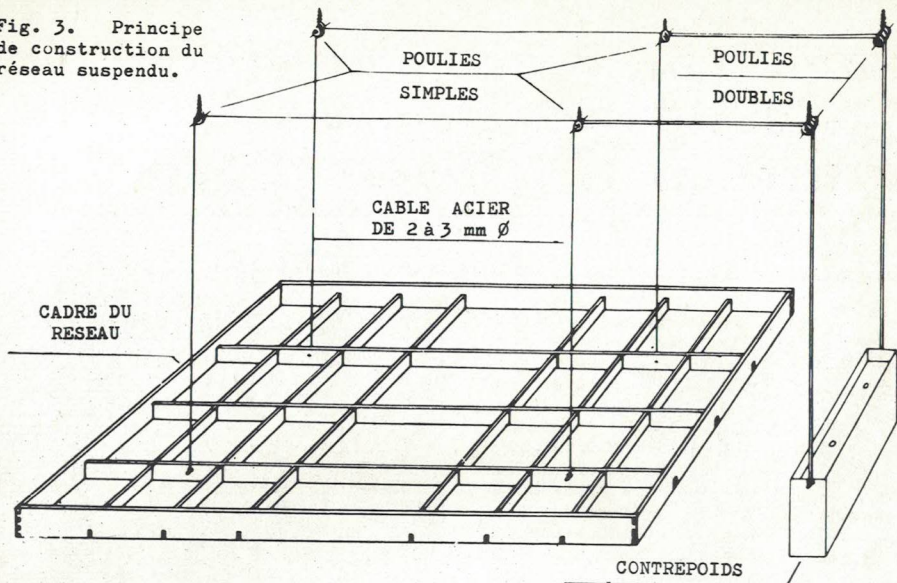


Fig. 2. En position relevée, le réseau ressemble à un faux plafond moderne grâce à son achèvement inférieur.

Vous pouvez obtenir les poulies toutes prêtes dans n'importe quelle quincaillerie assez importante; elles sont composées de puissantes vis à bois avec un étrier, un axe et un galet à gorge.

Le cadre du réseau peut se faire plus ou moins grand selon les goûts et la place dont on dispose. Le mien, mesure 2,50 x 1,40 m. Le châssis est fait de longerons de 10 cm x 2 cm en coupe transversale : toutes les lattes intérieures sont de 5 x 2 cm. Mon cadre pèse, y compris les montagnes bâties sur treillis (+ colle et poudre de décoration) environ 30 Kg; de sorte que chaque poulie doit supporter un poids maximum de 7½ Kg. ce qui ne représente qu'un fragment de sa capacité totale. Le plus important est de fixer

Fig. 3. Principe de construction du réseau suspendu.



convenablement les poulies au plafond, pour que plus tard tout le réseau ne descende pas (ce qui ne serait pas très agréable pour celui qui se trouverait en-dessous). Le contre poids se compose d'une caisse de tôle ou de bois dont les dimensions extérieures sont d'environ 60 x 30 x 15 cm. Il est divisé en deux dans sa hauteur par une planchette amovible. Dans le fond on mettra des matériaux lourds (gravier, sable, fer ou autres) et au-dessus du plancher on disposera des pots de fleurs. Au fur et à mesure de l'avancement dans la construction du réseau, on ajoutera du poids dans le récipient de sorte qu'on puisse toujours soulever le réseau sans difficulté et qu'il reste parallèle au plafond, ce qui est un des points essentiels de notre solution. Le réseau proprement dit, et le contre poids devront donc toujours s'équilibrer. Si l'on veut maintenant faire descendre le réseau, il suffit d'enlever un pot de fleurs, et il s'abaissera de lui-même tout doucement ; il suffit alors d'y déposer une ou deux locomotives et il est d'aplomb. La possibilité d'enlever ou d'ajouter du poids à tout moment rend très aisée l'observation du rapport des poids. Cela veut dire que même déjà pendant la période de construction, on peut profiter de l'avantage de la "disparition rapide" du réseau à condition de compenser chaque fois le poids supplémentaire (montagne, voies

etc...) par l'addition d'une charge adéquate du contre poids.

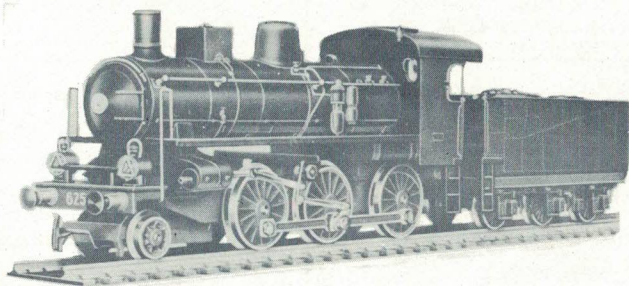
Je n'ai pas prévu d'arrêt, mais lorsque je travaille au réseau, je fais reposer celui-ci sur une table pour empêcher les mouvements basculants. On peut évidemment prévoir deux tréteaux que l'on peut aisément remiser dans un coin. Le raccordement électrique du réseau au poste de commande séparé se fait au moyen de fiches multiples.

Le côté inférieur du réseau peut être recouvert de tissus ou d'un panneau décoratif de sorte que lorsque le réseau est remonté vous obteniez un effet moderne et assez joli; tandis que le contre poids suspendu entre ses cables et rempli de plantes vous fera une très jolie jardinière (voir fig. 2). C'est le moment ou jamais de démontrer vos talents de décorateur.



C'est l'heure

H O
Rivarossi



PRIX DE DÉTAIL

690 - Frs.

Rivarossi

L 625 / R

publinter

DÉPLIANT ILLUSTRÉ
GRATUIT SUR DEMANDE
Concessionnaires exclusifs
Belgique et Luxembourg

Codaco

C^s d'Agences Commerciales
1072, chaussée de Ninove, 1072,
Bruxelles 8.

CODACO ne vend en aucun cas
directement aux particuliers.

Quelques bonnes adresses ...

à Anvers

à Gand

<p>JANSSENS - BAZAR UNIC 119, Grande Chaussée Tél. 39.23.26 Berchem Faller - Vollmer - Kibri - Revell etc...</p>	<p>Ets MAES 1, rue Savaen Tél. 25.07.10 Choix complet de trains et accessoires MARKLIN - TRIX - FLEISCHMANN FALLER - VOLLMER - KIBRI - WIAD</p>
<p>MODELBOUW 22, Eikenstraat Tél. 33.21.78 De kleine Lucht en Zeevaart TREINEN FLEISCHMANN</p>	<p>à <i>Fluy</i></p> <p>CINÉDISC 14, Quai Batta Tél. 135.00 4, rue Montmorency Tél. 111.00 MARKLIN - FLEISCHMANN - TRIX Tous décors et accessoires</p>
<p>SCIENTIFIC 102, Chée de Malines ANVERS FLEISCHMANN - MARKLIN et tous les accessoires de marque</p>	<p>à <i>Junet</i></p>
<p>à <i>Bruges</i></p>	<p>Maison J. DEVAUX 117-119, Ch. de Bruxelles T. 35.15.48 MARKLIN - TRIX - DUBLO EHEIM - HAMO - FALLER - VOLLMER KIBRI - WIAD - POCHER - LILIPUT</p>
<p>HOBBY HOUSE 17, Dweerstraat Tél. (050) 378.70 LA MAISON SPÉCIALISÉE DANS LES FLANDRES</p>	<p>à <i>Malines</i></p>
<p>à <i>Courtrai</i></p>	<p>VAN GEYSEL 50, Rue Ste-Catherine Tél. 112.80 FLEISCHMANN - JEUX SCIENTIFIQUES Décoration et accessoires de réseaux Réparations et entretien</p>
<p>Ets Léon DE CLERCQ 7, rue de Buda Tél. 200.79 Trains MARKLIN Décoration et Accessoires de Réseaux Jeux scientifiques</p>	<p>à <i>Ostendes</i></p>
<p>AU TAMBOUR D'OR 6, rue de Lille Tél. 244.41 MARKLIN - TRIX - RIVAROSSO Faller - Vollmer - Kibri - Revell - Monogram Lindberg - Aurora - Jeux scientifiques</p>	<p>Maison SERVAIS 5, rue de la Bride Le spécialiste du train sur la côte MARKLIN - FLEISCHMANN TRIX - RIVAROSSO - ETC ...</p>

Quelques bonnes adresses ...

à Liège

à Ypres

LE DAUPHIN

12, rue des Mineurs Tél. 23.60.28

Le spécialiste TRIX EXPRESS

STOCK PERMANENT en PIÈCES de RECHANGE

Faller - Wiad - Liliput - Vollmer - Eheim

Grand Bazar de la Rue au Beurre

Raoul Versailles Tél. 204.63

MARKLIN - FLEISCHMANN - RIVAROSSO
VOLLMER - WIAD - FALLER - WIKING
DINKY TOYS - MECCANO - REVELL

Freddy LEERS

Galerie Cathédrale, 64 Tél. 23.08.30

136, rue Cockerill, Seraing

Märklin - Trix - Fleischmann

Faller - Vollmer - Kibri - Wiad

OFFRES

OCCASIONS

FLEISCHMANN

Liquidation de rails standard et de locomotives ayant servi sur des réseaux de démonstration.

Le prix des aiguillages et des locomotives varie suivant l'état.

Les rails sont vendus par lots de 50 pièces assorties comprenant droits et courbes, sections et alimentation.

Le lot de 50 pièces 150.-

S'adresser au bureau du journal.

LE RAIL DU MONDE ENTIER

dans...
"RAIL TRACTION"

NOVEMBRE-DECEMBRE 1958

Sommaire

EDITIONNEL:
L'histoire de la revue... 283

UNE OCCASION
BIEN FAITE!
Le... 285

MATERIEL & TRACTION:
Les... 289

SAISON
INTERNATIONALE
DES CHEMINS DE FER 1957

ARTICLES:
Le... 291

LES CONSTRUCTEURS:
... 293

NOUVELLES
DU MONDE ENTIER 295

NOTRE PRÉSENT

ORGANE DE L'ASSOCIATION ROYALE
BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

TOUS LES DEUX MOIS...
Fr. 20,- le numéro

LES ÉDITIONS DU MONTAT

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Occasions

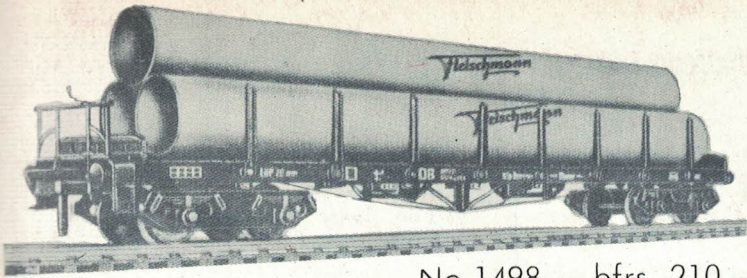
Rails et aiguillages MÄRKLIN et JEP écartement O. - Wagons JEP et HORNBY écartement O. - Réseau LIONEL écartement O. - Matériel AMERICAN FLYER écartement S. - Rails et aiguillages FLEISCHMANN écartement HO. - Locos MÄRKLIN - TRIX - WESA matériel divers écartement HO.

IDEAL TRAIN, 8, rue Bara, BRUXELLES 7.

★★★★★★★★★★★★★★★★

Sauf convention écrite, l'envoi d'articles, de documents ou de photos est considéré comme une contribution bénévole à la rédaction de la revue. Ces articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs.

Par suite des accords intervenus entre notre revue et les éditeurs dont nous traduisons les articles toute reproduction totale ou partielle des textes ou clichés est strictement interdite.

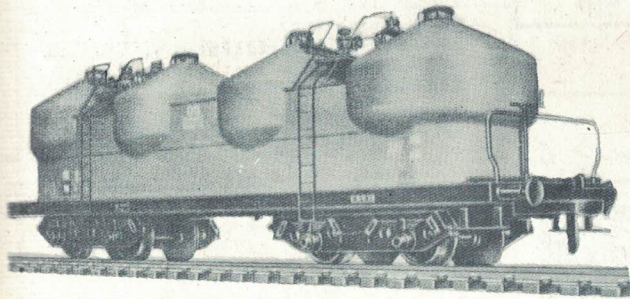


No 1498 bfrs. 210.—

WAGON POUR LE TRANSPORT DE RAILS

Modele des SSIMA 53, des chemins de fer allemands.

Deux bogies a deux essieux chacun et 16 ranchers pivotants. Réalisé en metal injecté avec de nombreuses inscriptions détaillées et charge de 3 tuyaux pour conduites forcées. Longueur hors tampons: 223 mm.



No 1492
bfrs. 188.—

WAGON AVEC SILOS A DECHARGEMENT PAR AIR COMPRIME

Modele des «KKds 55» des chemins de fer allemands. Reproduction étonnante du prototype. Superstructure en matière plastique. Châssis en metal injecté, laqué main, richement détaillé avec inscriptions originales. Longueur hors tampons: 170 mm.



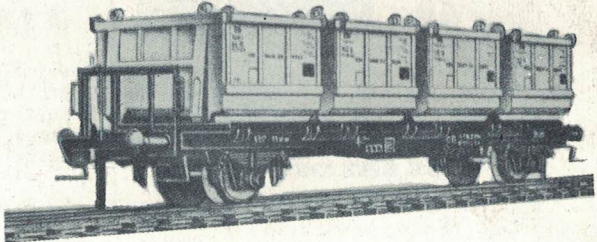
HO No 1492 B Le même wagon en boîte de construction bfrs. 135.—



No 1473 E
bfrs. 135.—

WAGON À CONTAINERS

Exécution identique au wagon No 1473 F mais avec 4 containers ouverts.



No 1473 EB Le même wagon en boîte de construction bfrs. 86.—