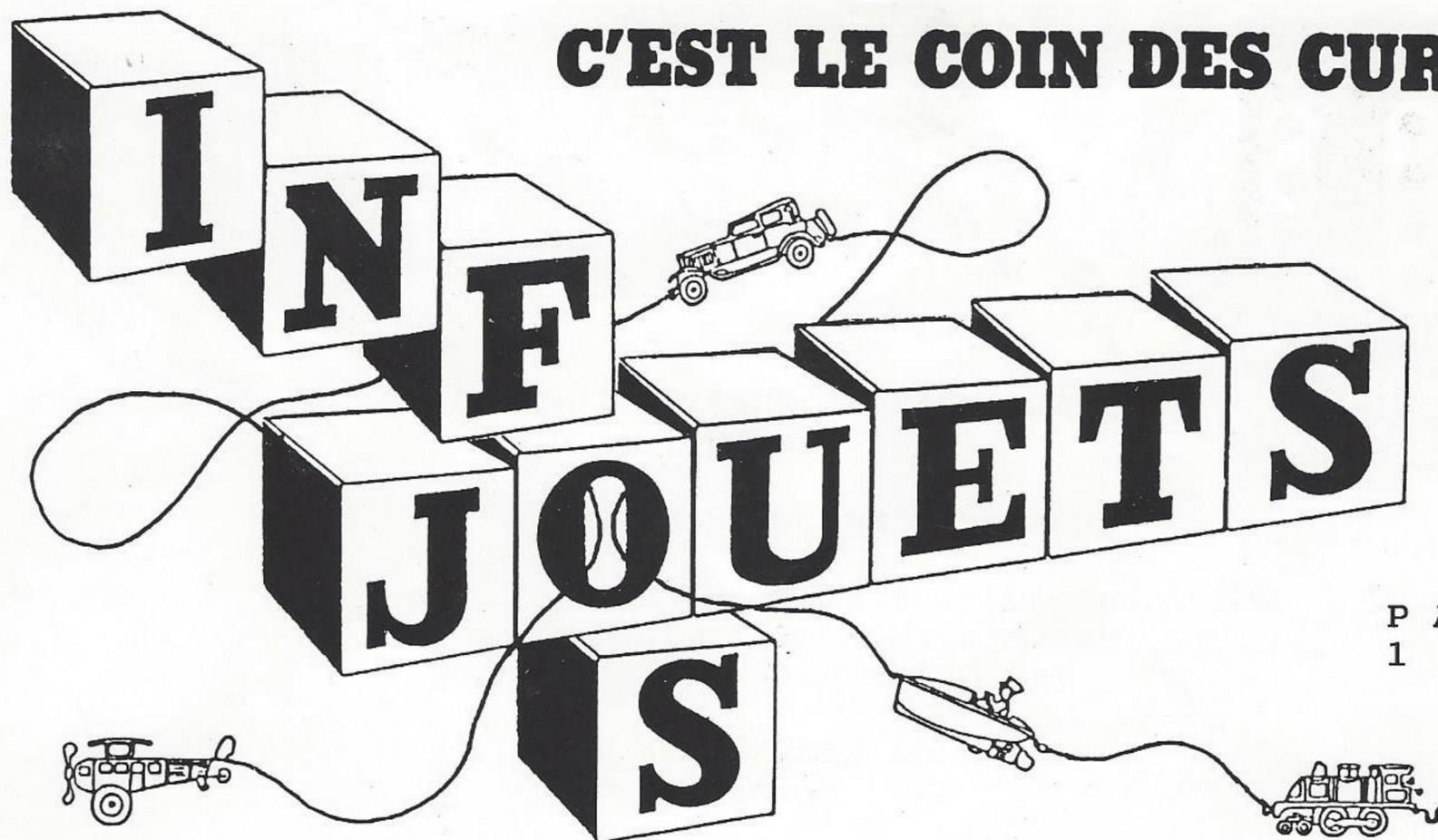


C'EST LE COIN DES CURIEUX

16

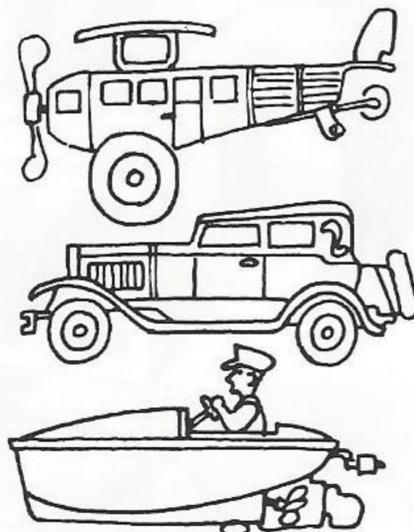
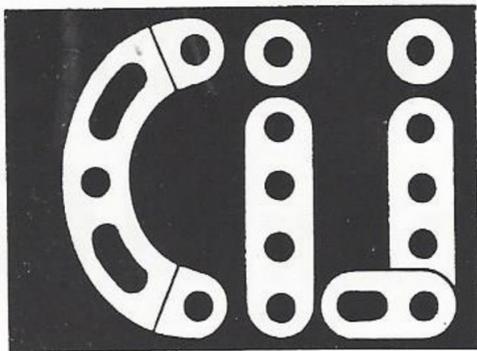


PAQUES
1 9 9 2

LE SAINT-GOTHARD ET SES CROCODILES
SA VIE,
SON HISTOIRE,
SES ANECDOTES
DE MARKLIN A MECCANO VIA MECCAN'EX 92



Les organisateurs de l' " " " " " Exposition-Vente
du **6** octobre 1991 à Rambouillet (78)
remercient l'ensemble des participants
à cette grande manifestation ludique
et leur donne rendez-vous le **4** octobre **92**



ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

Président ESTEVE Jean-Max

Président adjoint BELTOISE Jean-Pierre
Secrétaire TABET Claude
Trésorier GUIL Louis

ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

ARTICLES

Service Presse Meccano
Jean-Max Esteve
H.S. Stammer

ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

CREDITS PHOTOGRAPHIQUES
Jean-Max Esteve
Marc Bonduelle
Jean Bihn
Studio Schomo/Zellweger



MUSÉE RAMBOULTRAIN



RAMBOUILLET

ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

CORRECTEUR
Maurice Crestey

ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

REALISATION
Jean-Max ESTEVE
Adrien Bannaux

ADHESION ou READHESION 1992
120 Francs

.....

TOYS AND TOYS
Exposition MECCANO
Octobre
RAMBOUILLET

TOYS AND TOYS
Exposition MECCANO
Octobre
RAMBOUILLET

LA REDECOUVERTE DU NOUVEAU MONDE

Les résultats de première année de réimplantation de Meccano en Allemagne et Italie sont encourageant et permettent d'espérer un bon développement dans les années futures.

L'Espagne et l'Australie confirment aussi leur bonne année 90 en enregistrant une progression de chiffre d'affaires respectivement de 30 et 51%.

Mais le résultat le plus spectaculaire est certainement celui enregistré aux Etats-Unis où Meccano est commercialisé sous le nom d'Erector Set, copie créée par A.C. Gilbert en 1913 et qui connût un développement fantastique au point que cette marque déposée est une des plus connues dans ce pays. A ce titre, pour les amateurs d'anecdotes, A.C. Gilbert est un des rares créateurs de jouets ayant le droit à son effigie dans le célèbre Toy Building à New York, temple de l'industrie américaine du jouet, lieu de passage obligatoire de tous les professionnels du jouet exerçant leur activité à l'international.

Le retour d'Erector Set a été largement évoqué par la presse grand public et professionnelle: USA Today, New York Times, Parents Magazine.

Pour saluer ce come-back, la célèbre Fondation Parents' Choice, véritable institution connue pour sa rigueur et son impartialité, a retenu dans sa sélection draconienne, réalisée parmi 250 jeux et jouets, le coffret Erector Set n° 2, en lui attribuant une distinction enviée par tous les fabricants de jouets: la Parent's choice gold award.

La gamme Erector Set est distribuée par Meccano INC, filiale de Meccano S.A. Elle bénéficie d'une

C L U B I N F O S J O U E T S

réadhésion 1992 120 Francs

r	réadhésion 1992 120 F
ré	é
réa	adhésion 1992 120 F
réad	d
réadh	adhésion 1992 120 F
réadhé	é
réadhés	120 Francs
réadhési	i
réadhésio	adhésion 1992 120 F
réadhésion	n
réadhésion 1	
réadhésion 19	1992
réadhésion 199	9
réadhésion 1992	9
réadhésion 1992 1	2
réadhésion 1992 12	
réadhésion 1992 120	120 F
réadhésion 1992 120 F	2
réadhésion 1992 120 Francs	0

réadhésion 1992 120 Francs

C L U B I N F O S J O U E T S

réadhésion 1992 120 Francs

r	réadhésion 1992 120 F
ré	é
réa	adhésion 1992 120 F
réad	d
réadh	adhésion 1992 120 F
réadhé	é
réadhés	120 Francs
réadhési	i
réadhésio	adhésion 1992 120 F
réadhésion	n
réadhésion 1	
réadhésion 19	1992
réadhésion 199	9
réadhésion 1992	9
réadhésion 1992 1	2
réadhésion 1992 12	
réadhésion 1992 120	120 F
réadhésion 1992 120 F	2
réadhésion 1992 120 Francs	0

réadhésion 1992 120 Francs

C L U B I N F O S J O U E T S

vaste opération de relations publiques dont le point d'orgue aura été la Tour Eiffel de 12 mètres réalisée en Meccano grâce aux plans de Louis Fleck (sujet d'un prochain Infos), offerte par les petits français aux enfants américains, 102 ans après que la France ait offert la statue de la Liberté à la ville de New-York. Elle a été exposée pendant 6 semaines mais probablement jusqu'à la Toy Fair de New York. Elle sera alors mise en vente au bénéfice d'oeuvres de charité.

Elle est érigée à la patinoire de Central Park, propriété du célèbre milliardaire Donald Trump qui est venu inaugurer en personne cette exposition en présence de nombreux journalistes des chaînes TV américaines: CBS, NBC, ABC, FOX et de la presse, qui en ont largement rendu compte.

Disparu du marché depuis 1988, Erector fait un come-back en fanfare, à la satisfaction de millions d'américains.

Distribué uniquement dans le circuit des spécialistes, détaillant du jouet et catalogues VPC (Mailing Order), qui réalisent 40% du marché US, Erector est convoité également par les grandes chaînes du Mass Market (Lionel, Toys "R" US...) mais ceci est une autre histoire...

Les coffrets de la gamme Erector sont entièrement fabriqués en France par Meccano S.A.

On notera que le chiffre d'affaire de Meccano S.A. aura progressé de 50% en 1991, avec une croissance de 88% à l'export qui représente désormais 70% du total chiffre d'affaires Meccano.

Voilà une nonagénaire qui aborde 1992 avec un moral d'acier.

D E V I N E T T E S

-A Construire, sans dessin et sans explication, le modèle Meccano utilisant les pièces suivantes:

n° 37AB x 18
n° 215 x 16

Ses multiples usages vous sont indiqués dans une des pages de cet Infos 16, avec la justification du pseudonyme de l'auteur.

Marius Copernic

-B Construire sans dessin et sans explication, le modèle Meccano utilisant les pièces suivantes:

n° 5 x 60
n° 12C x 30
n° 37AB x 120

Renseignement précieux: les équerres à 135° sont ouvertes à $2 \text{ Arc sin } \left(\frac{2}{\sqrt{3}} \sin 54^\circ \right) = 138^\circ, 1897\dots$

Ou encore: $\text{arc cos } \left(\frac{-\sqrt{5}}{3} \right)$ "pour la calculatrice".

Le modèle présente les avantages suivants:

- Il permet d'utiliser les bandes de 5 trous que tout le monde possède en excédent.
- Il augmente les ventes de notre ami Estève en équerre à 135°.
- Il peut servir comme presse papier ou comme lanterne.

Au cas - improbable vu la compétence de nos lecteurs - où vous n'auriez pas trouvé, la solution se trouve quelque part dans le numéro poisson d'avril/92 d'infos 16, avec la justification du pseudonyme de l'auteur.

Platon

Edmond Besson
Le . Zodiaque
25A Bd Talabot
30000 NIMES
16 66 67 50 86

le 22 03 1992

Dear sir,

Sous une apparence flegmatique les britanniques cachent une chaleur humaine qui ne demande qu'à se manifester; Londres était en fête, l'année 1991 s'est bien terminée.

Sur le plan Meccano j'ai réalisé une boîte s'inspirant de la boîte 6 d'avant la création de la 7. En la garnissant de l'ensemble des pièces anciennes que je possède j'ai obtenu quelque chose de très "Meccano d'autrefois"; un Meccano qui existait alors que je n'étais pas né...

De trouvaille en trouvaille j'en arrive à l'encombrement et j'ai des choix à faire. De plus j'ai besoin du petit meuble qui supporte ma réplique de boîte 7 pour installer ma machine à traitement de texte, vous savez celle qui m'a servi pour ce fameux livre "LA GRANDE EPOPEE DU MECCANO" que nous réalisons avec Jean-Louis Figureau.

J'ai donc décidé de me séparer de la boîte en question et de son contenu, pour deux mille francs.

Comme vous le voyez je ne compte pas sur ce genre d'affaire pour m'enrichir.

Le tout est à voir et à prendre à Nîmes après prise de rendez-vous plusieurs jours à l'avance par téléphone.

J'ai eu la surprise, ce matin à mon réveil, de trouver Nîmes recouvertes d'un épais manteau blanc.

Cordialement et avec mes meilleurs vœux.

Edmond Besson

C L U B I N F O S J O U E T S
réadhésion 1992 120 Francs

r	réadhésion 1992 120 F
ré	é
réa	adhésion 1992 120 F
réad	d
réadh	adhésion 1992 120 F
réadhé	é
réadhés	120 Francs
réadhési	i
réadhésio	adhésion 1992 120 F
réadhésion	n
réadhésion 1	
réadhésion 19	1992
réadhésion 199	9
réadhésion 1992	9
réadhésion 1992 1	2
réadhésion 1992 12	
réadhésion 1992 120	120 F
réadhésion 1992 120 F	2
réadhésion 1992 120 Francs	0

réadhésion 1992 120 Francs

C L U B I N F O S J O U E T S

PETITE ANNONCE

A un ou plusieurs collectionneurs groupés pour acquérir des lots importants de MECCANO. Je souhaite céder une part importante de ma collection.

- 1° lot 4 boîtes MECCANO-KEMEX: N°1, 2, 2L, 3B. avec divers accessoires.
- 2° lot Boîte N°10 MECCANO (Or et Bleu).
- 3° lot Comme lot N°2.
- 4° lot Collection presque complète des moteurs MECCANO utilisés en France ou en Belgique. Moteurs mécaniques, électriques: 4/6 volts, 20 v., 110 v., 220 v., vapeurs, générateur à main...
- 5° lot Une baratte.

Echange possible, avec pièces MECCANO NICHELE en bon état, ou faire offre.

Ecrire exclusivement à: Jean-Stéphane CHAPPELON
1 rue Saint James
92200 NEUILLY sur SEINE

CROCO

à CROQUET



à CROQUET



Pour votre régal, ce crocodile, c'est un morceau de choix.

Vous n'aurez pas à le mijoter avec une savante sauce papaye et le déguster arrosé d'un pinard des fins fonds du continent austral, mais seulement à lui trouver une bonne voie ferrée, bien sinueuse et pentue, lui filer dans le coffre un bon coup de jus, et le voir ondoyer pour le plaisir de vos yeux.

Ah! le crocodile suisse, y'a rien de meilleur.

- Introduction.....
- Le Saint-Gothard et ses crocodiles.....
- Le "Krokodil" Märklin.....
- Où peut on voir des crocodiles ?.....
- La saga de Märklin.....
- Anecdotes crocodilesques.....
- Histoire à dormir debout.....

Réalisation de: H.S. Stammer

Traduction par: Jean Mergey

Documentation : J.M. Esteve

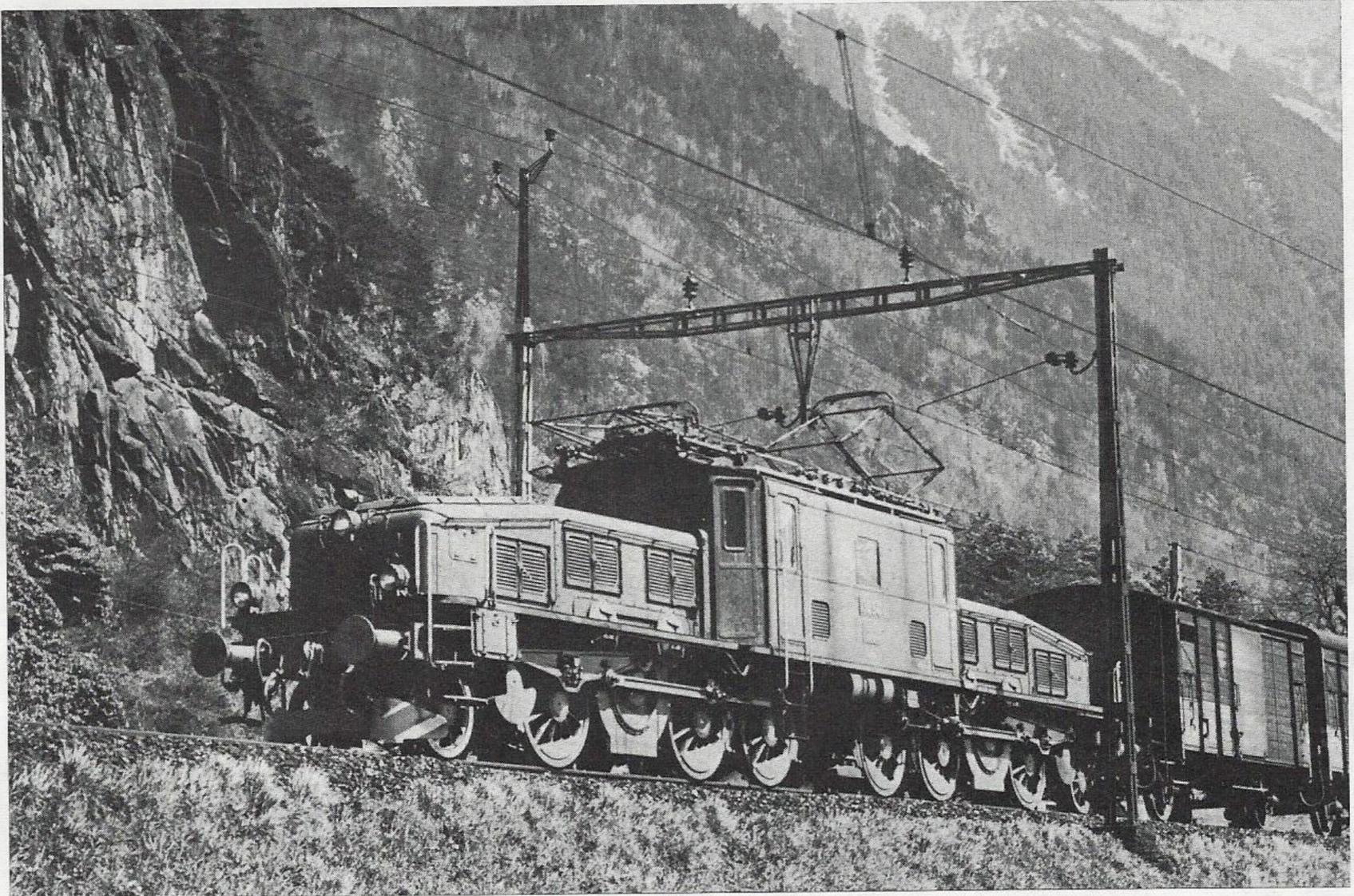
Mise en scène : Phil Katener

Avec l'aimable

autorisation de

P. Villemagne

Märklin France



Nous avons le plaisir de vous présenter l'histoire d'une locomotive électrique renommée et extraordinaire.

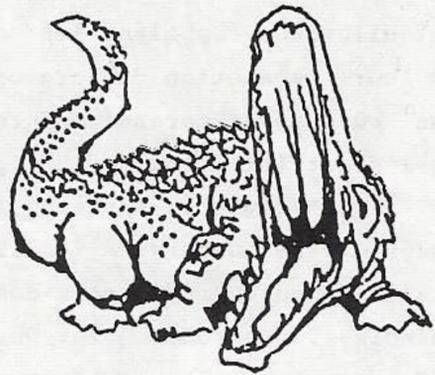
Pendant un demi-siècle elle a effectué son service avec fidélité. Et pendant ces années elle est devenue un symbole de puissance, de souplesse, de sûreté et de beauté technique. Son surnom est devenu légendaire, c'est le "KROKODIL".

Sa renommée s'est étendue loin au-delà des frontières de la Suisse, pays pour lequel elle avait été conçue et construite. Elle fut et elle est toujours aimée de millions d'amateurs de chemins de fer dans le monde entier. Même en Amérique on l'appelle "Krokodile", alors que là-bas cet animal se nomme "Alligator".

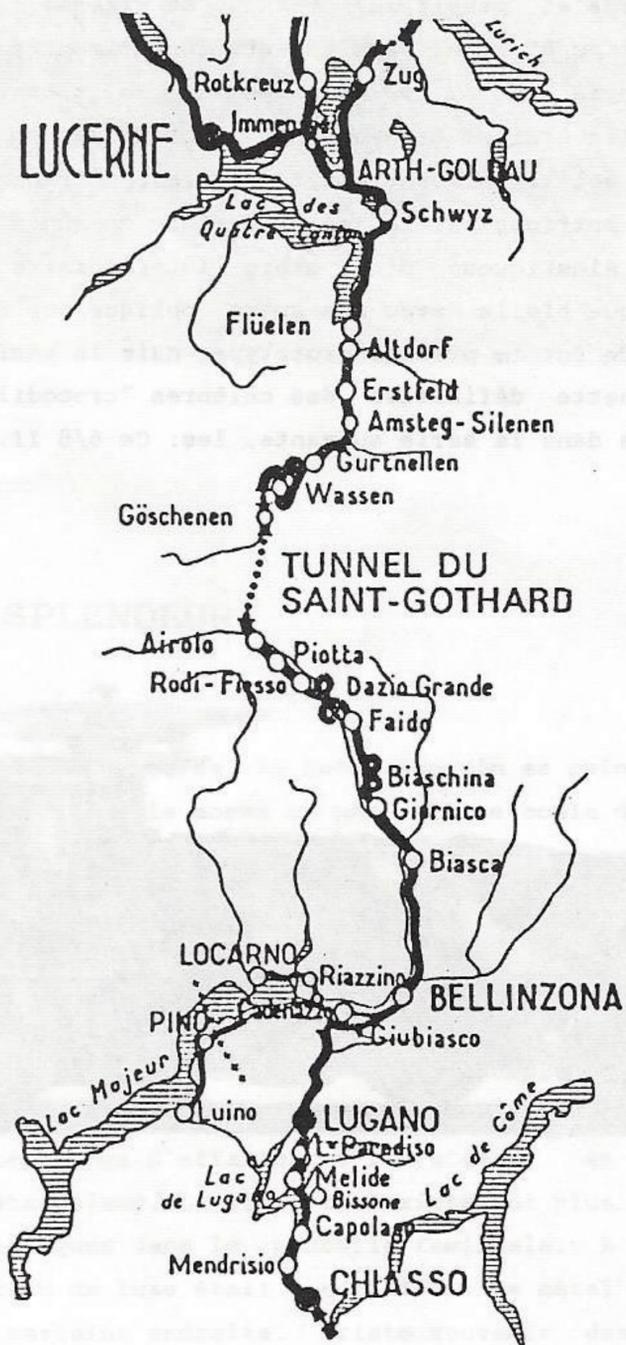
Ces lignes retracent l'exploitation de cette machine hors du commun (constructeurs à vos pièces), racontent ses aventures et parlent de ses exploits. Mais aussi elles la suivent sur les chemins de la miniaturisation, et n'oublent pas ceux qui ont contribué à son avenir et à sa notoriété: Ces hommes et ces femmes de la grande firme MARKLIN, qui ont mis sur les rails du train miniature, avec amour, le monstre technique et préhistorique du Saint-Gothard.

Les catalogues Märklin firent connaître internationalement cette locomotive fabuleuse. Aujourd'hui, le modèle du Krokodil est toujours fabriqué par Märklin, alors qu'il a pratiquement disparu de la ligne du Saint-Gothard.

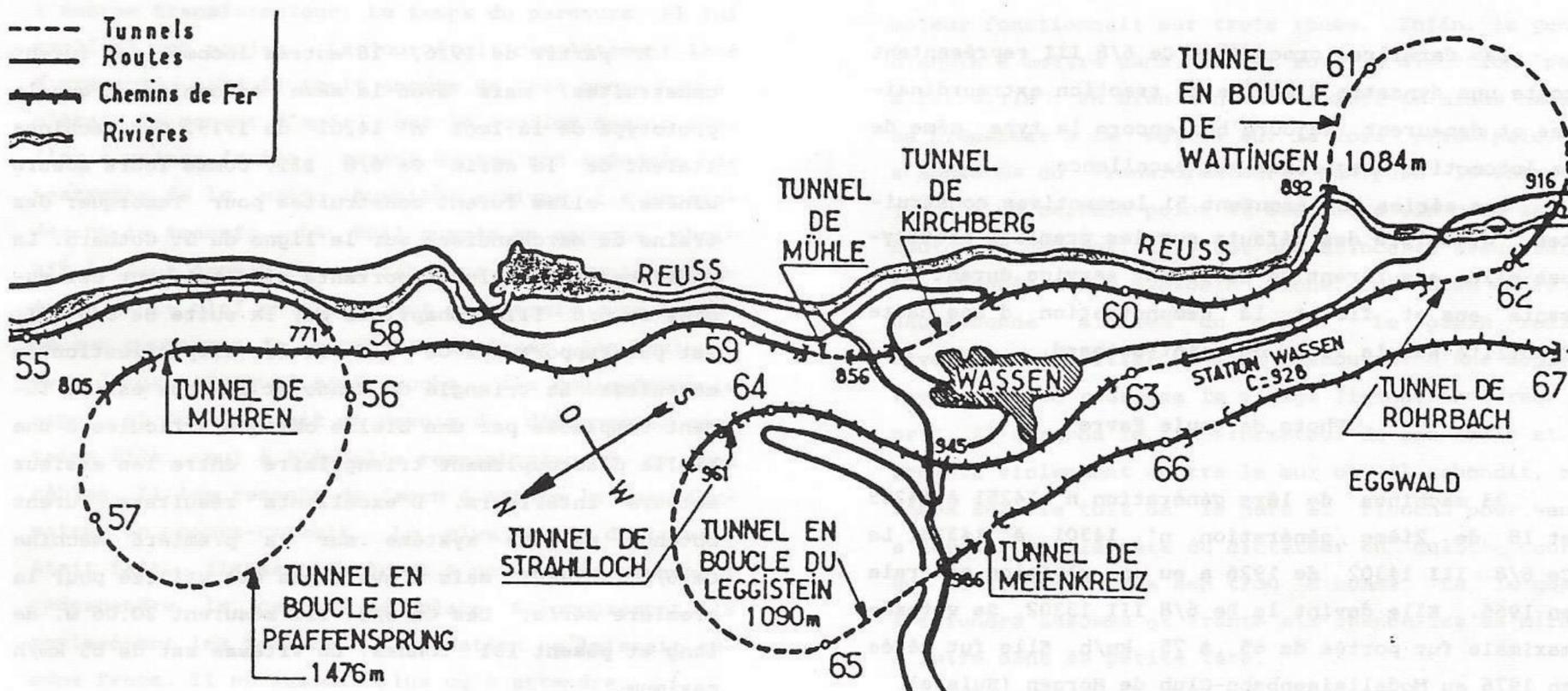
La ligne du Saint-Gothard par sa situation centrale en Europe, représente un trafic considérable. C'est une voie d'échange très importante entre l'Allemagne, les pays du nord et l'Italie. Elle est une ligne dure et difficile à l'exploitation, dû à l'environnement de la configuration naturelle de la région. Construite à partir de 1872 par les C.F.F. (Chemin de Fer Fédéraux) sous la direction du français Louis Favre, les déclivités maximales atteignent 26 % et les courbes 300 mètres de rayon minimal. Pour compenser la différence de niveau dans les vallées il fallut construire des tunnels hélicoïdaux et des parcours en spirale. La montagne abrupte et ses gorges imposèrent d'importants ouvrages d'art, principalement des ponts et le percement de 61 tunnels. Le grand tunnel du Saint-Gothard mesure 15 Km de long. Le point le plus haut du tunnel est à 1145 m. d'altitude



Les travaux durèrent 9 ans et coûtèrent 238 millions de l'époque. Les conditions de travail furent très pénibles. Lors du percement, la température s'éleva jusqu'à 35 degrés centigrades, et les plus robustes ouvriers ne travaillaient que deux jours sur trois et la journée de travail fut réduite à cinq heures. La ligne du Saint-Gothard fut ouverte au trafic en 1882. Suite au rapide développement de ce trafic dans les années suivantes, la pose d'une double voie était nécessaire. Mais les difficultés rencontrées avec le relief tourmenté de la voie, auxquelles venait s'ajouter le coût élevé de la traction à vapeur et la rareté du charbon pendant la période de 1914 et les années qui suivirent, les responsables décidèrent l'électrification complète de la ligne en 1922, Lucerne - Chiasso 262 Km. Ce qui permit d'augmenter le tonnage journalier et d'accroître sensiblement la vitesse.



Lucerne - Chiasso

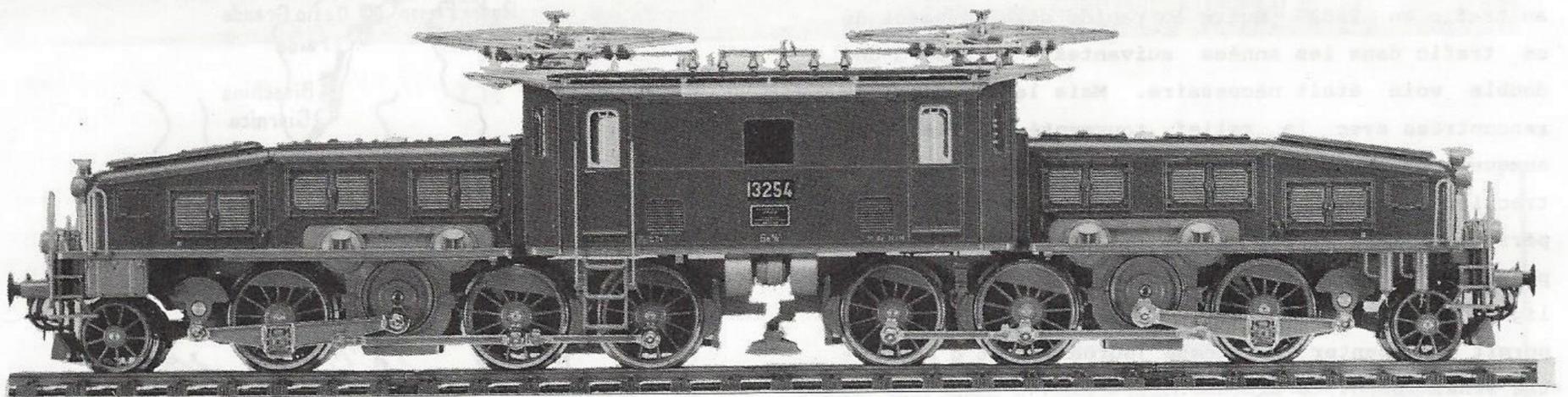


Les 1CC1 du Saint-Gothard à l'aspect de monstre antédiluviens rappelant les grands hydrosauriens (de là leur appellation de "crocodiles") et qui dégagent une puissance impressionnante, furent conçus en vue de l'électrification de la ligne.

La première motrice 1CC1 construite fut la 14201, mise en service en 1920. Ce type de machine était conçu pour tracter des trains lourds de marchandises. Le modèle fut une: Ce 6/8 I. Elle fut construite en 1919 par la Société Brown-Boveri et la Société Suisse de Construction de Locomotives et Machines à Winterthur (S.L.M.). Elle mesurait 16,50 m hors tampons et pesait 127 tonnes. Sa vitesse maximale était de 65 km/h. Deux moteurs furent montés sur chaque bogie entre le deuxième et le troisième essieu. Ils étaient alimentés en courant alternatif de 15000 volts. La force était entièrement transmise aux roues motrices par le jeu symétrique commun d'engrenages élastiques, d'un arbre intermédiaire et d'une longue bielle avec une autre oblique sur faux essieu. Ce fut le premier prototype. Mais la véritable silhouette définitive des célèbres "crocodiles" apparaîtra dans la série suivante, les: Ce 6/8 II.

Construites de 1920 à 1922, les caractéristiques générales de ces secondes machines étaient identiques à la Ce 6/8 I, sauf l'embellage qui comportait une bielle d'accouplement triangulaire (triangle de Kando) sur faux essieu. C'est en raison du grand nombre d'essieux couplés que ces motrices furent très articulées. La partie centrale de la machine réunissant les chassis moteurs est courte et comporte la cabine avec son transformateur et ses deux graduateurs à 23 crans. La longueur totale est de 19,46 m. hors tampons et le poids de 128 tonnes pour une vitesse maximale de 65 km/h. Elles furent transformées à partir de 1942 avec des moteurs plus puissants et devint la série Be 6/8 II n° 13251 à 65. Les premières Ce 6/8 II restantes portent les numéros 14266 à 85. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Voici le tableau des performances de traction de ces motrices sur la ligne du Gothard.

Rampes	Ce 6/8 II	Be 6/8 II
0°/oo	1620 t. à 60 km/h.	2000 t. à 60 km/h
10°/oo	1200 t. à 35 km/h.	1350 t. à 35 km/h
26°/oo	470 t. à 35 km/h.	540 t. à 35 km/h



Les dernières crocodiles Ce 6/8 III représentent toute une dynastie d'engins de traction extraordinaires et demeurent aujourd'hui encore le type même de la locomotive électrique par excellence.

Ces séries représentent 51 locomotives construites, et malgré des défauts sur les premiers prototypes elles assurèrent un excellent service durant quarante ans et firent la démonstration d'une haute fiabilité sur la ligne du Saint-Gothard.

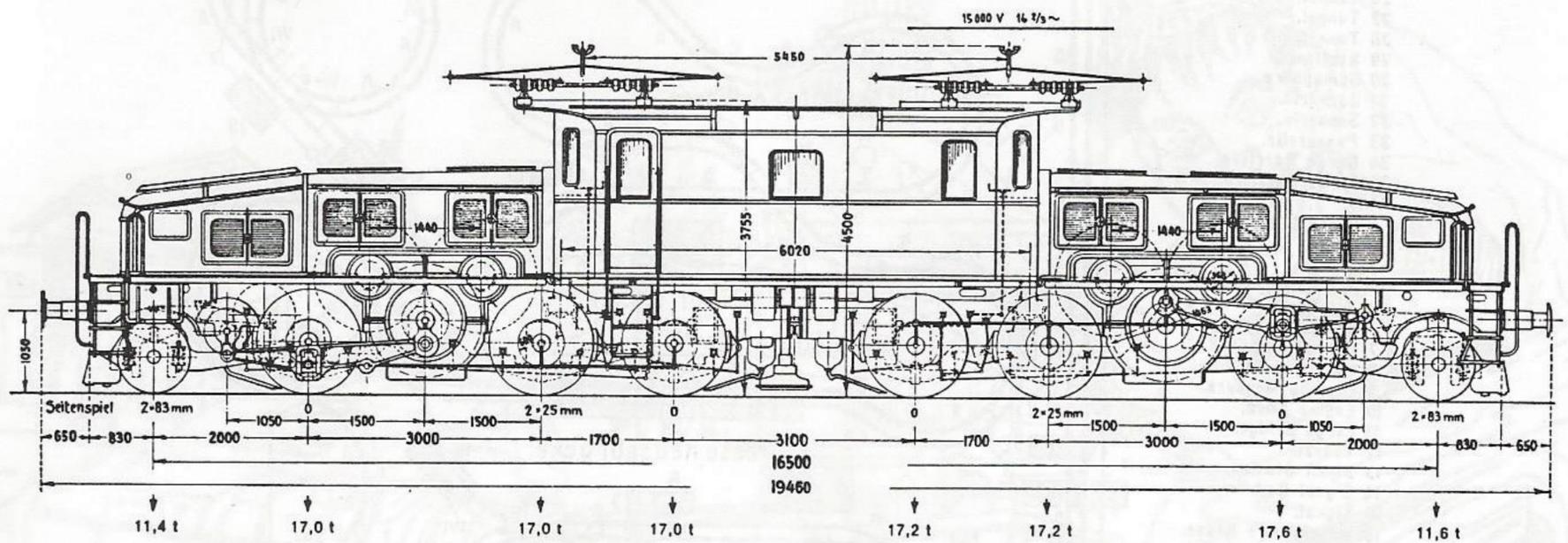
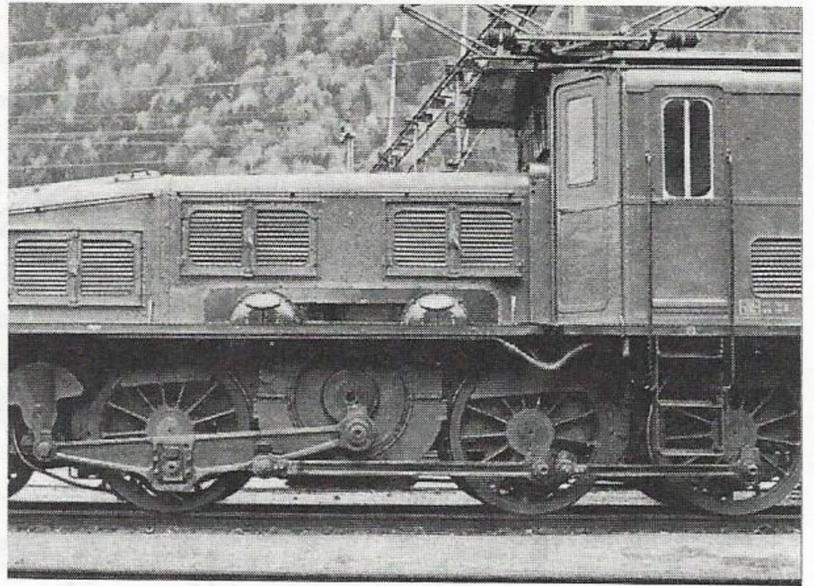
Photo de Louis Favre

33 machines de 1ère génération n° 14251 à 14283 et 18 de 2ième génération n° 14301 à 14318. La Ce 6/8 III 14302 de 1926 a eu une révision générale en 1956. Elle devint la Be 6/8 III 13302. Sa vitesse maximale fut portée de 65 à 75 km/h. Elle fut cédée en 1976 au Modelleisenbahn-Club de Horgen (Suisse).

A partir de 1926, 18 autres locomotives furent construites, mais avec la même transmission que le prototype de la 1cc1 n° 14201 de 1919. Ces machines étaient de la série Ce 6/8 III. Comme leurs soeurs aînées, elles furent construites pour remorquer des trains de marchandises sur la ligne du St Gothard. La modification la plus importante effectuée sur ces engins Ce 6/8 III, rebaptisés par la suite Be 6/8 III, est par rapport aux Ce 6/8 II la simplification du mécanisme. Le triangle de Kando et la faux essieu furent remplacés par une bielle oblique articulée à une bielle d'accouplement triangulaire entre les essieux moteurs intérieurs. D'excellents résultats furent obtenus par ce système sur la première machine Ce 6/8 I 14201 mais n'avait pas été utilisé pour la première série. Les Ce 6/8 III mesurent 20,06 m. de long et pèsent 131 tonnes. La vitesse est de 65 km/h maximum.

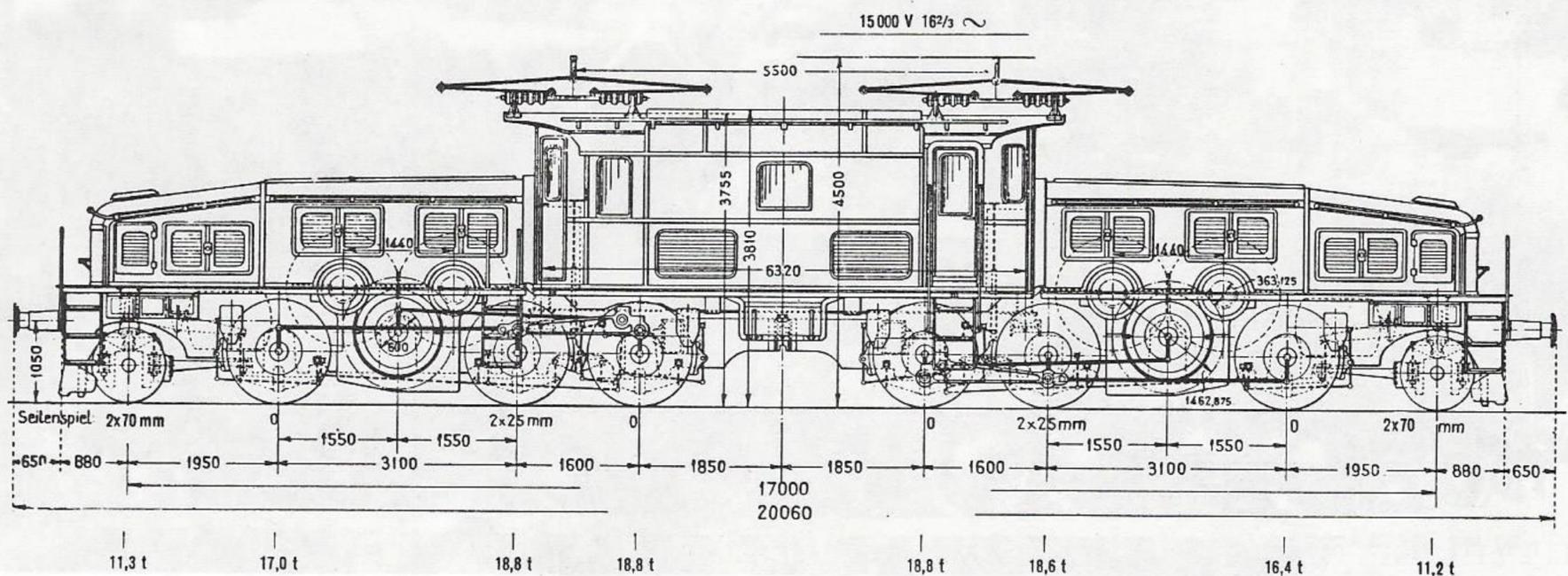
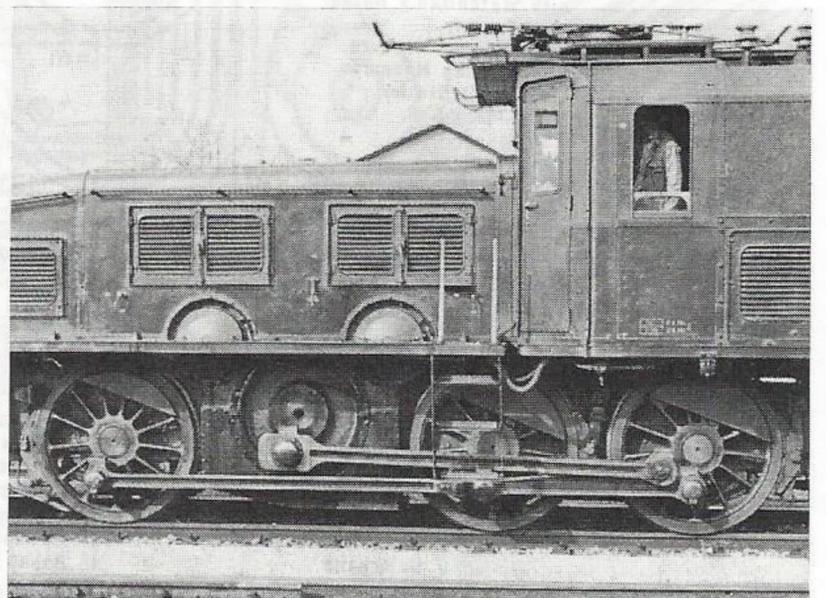
Be 6/8 II 13 251	Treibraddurchmesser	1350 mm
	Laufraddurchmesser	950 mm
	Getriebeübersetzung	1:4,03
	Anzahl Fahrmotoren	4
	Gewicht	126 t
	Reibungsgewicht	103 t
	Nutzstrombremse	

Erbaut 1920-21 durch SLM und MFO.



Be 6/8 III 13 302	Treibraddurchmesser	1350 mm
	Laufraddurchmesser	950 mm
	Übersetzungsverhältnis	1:4,03
	Dienstgewicht	130,9 t
	Reibungsgewicht	108,4 t
	Nutzstrombremse	

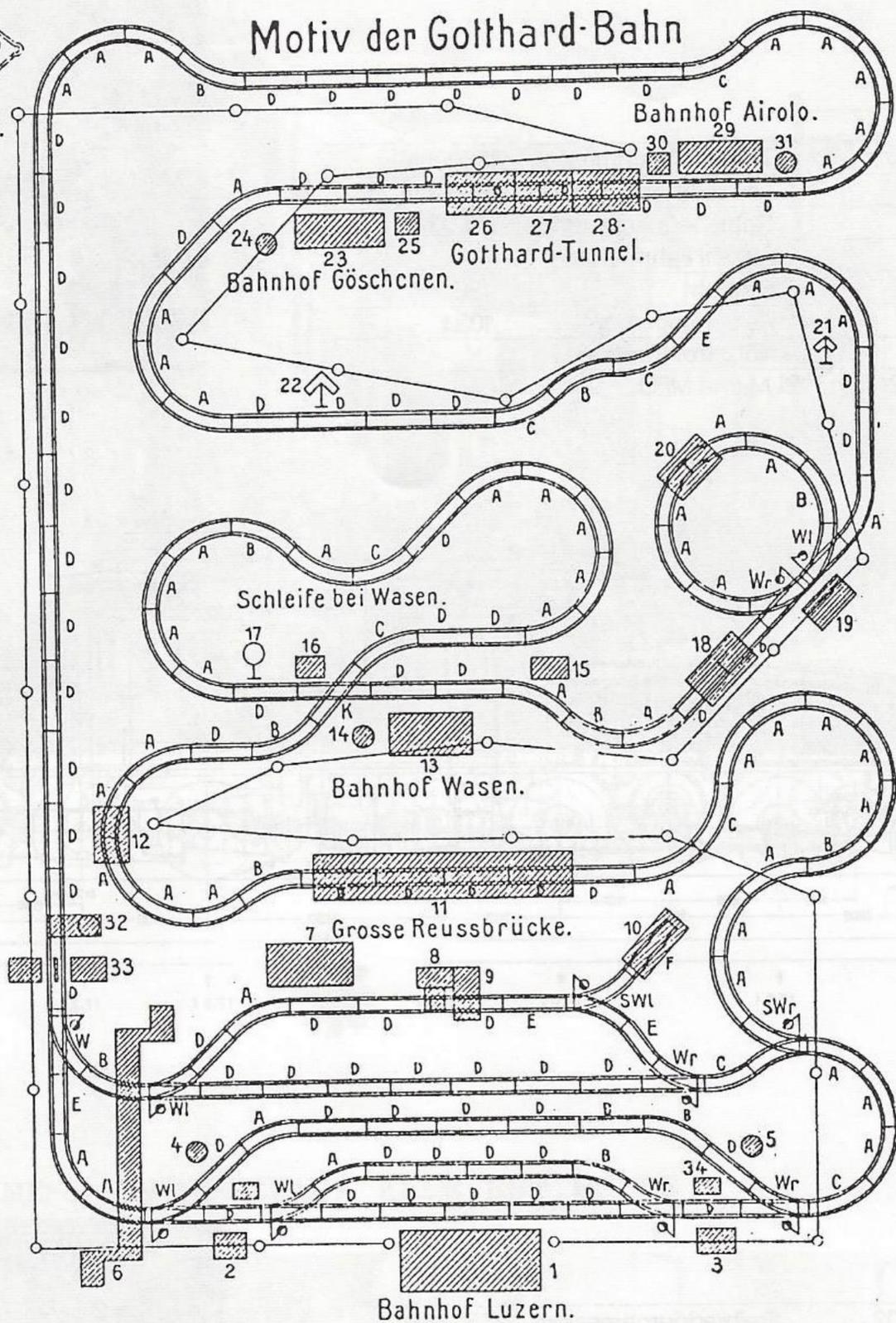
Erbaut 1926-27 durch SLM und MFO.



Le circuit du Saint-Gothard proposé par la grande firme de jouets Bing en 1898.

- 1 Gare.
- 2 Sémaphors.
- 3 Sémaphore.
- 4 Lampe à arc.
- 5 Lampe à arc.
- 6 Passerelle.
- 7 Hangar aux marchandises.
- 8 Bascule.
- 9 Toise.
- 10 Hangar aux Locomotives.
- 11 Grand Pont.
- 12 Tunnel.
- 13 Station.
- 14 Sonnerie.
- 15 Sémaphore.
- 16 Garde Barrière.
- 17 Disque (Signal).
- 18 Tunnel.
- 19 Garde Barrière.
- 20 Tunnel.
- 21 Indicat. de niveaux.
- 22 Indicat. de niveaux.
- 23 Station.
- 24 Sonnerie.
- 25 Sémaphore.
- 26 Tunnel.
- 27 Tunnel.
- 28 Tunnel.
- 29 Station.
- 30 Sémaphore.
- 31 Sonnerie.
- 32 Sonnerie.
- 33 Passerelle.
- 34 Garde Barrière.
- 35 Garde Barrière.

- 1 Large Station.
- 2 Signal.
- 3 Signal.
- 4 Arc Lamp.
- 5 Arc Lamp.
- 6 Bridge.
- 7 Goods Shed.
- 8 Weighing Machine.
- 9 Loading Measure.
- 10 Engine Shed.
- 11 Large Bridge.
- 12 Tunnel.
- 13 Small Station.
- 14 Signal Bell.
- 15 Signal.
- 16 Watchman's House.
- 17 Signal Disc.
- 18 Tunnel.
- 19 Watchman's House.
- 20 Tunnel.
- 21 Loading Measure.
- 22 Loading Measure.
- 23 Small Station.
- 24 Signal Bell.
- 25 Signal.
- 26 Tunnel.
- 27 Tunnel.
- 28 Tunnel.
- 29 Small Station.
- 30 Small Station.
- 31 Signal Bell.
- 32 Signal Bell.
- 33 Bridge.
- 34 Watchman's House.
- 35 Watchman's House.



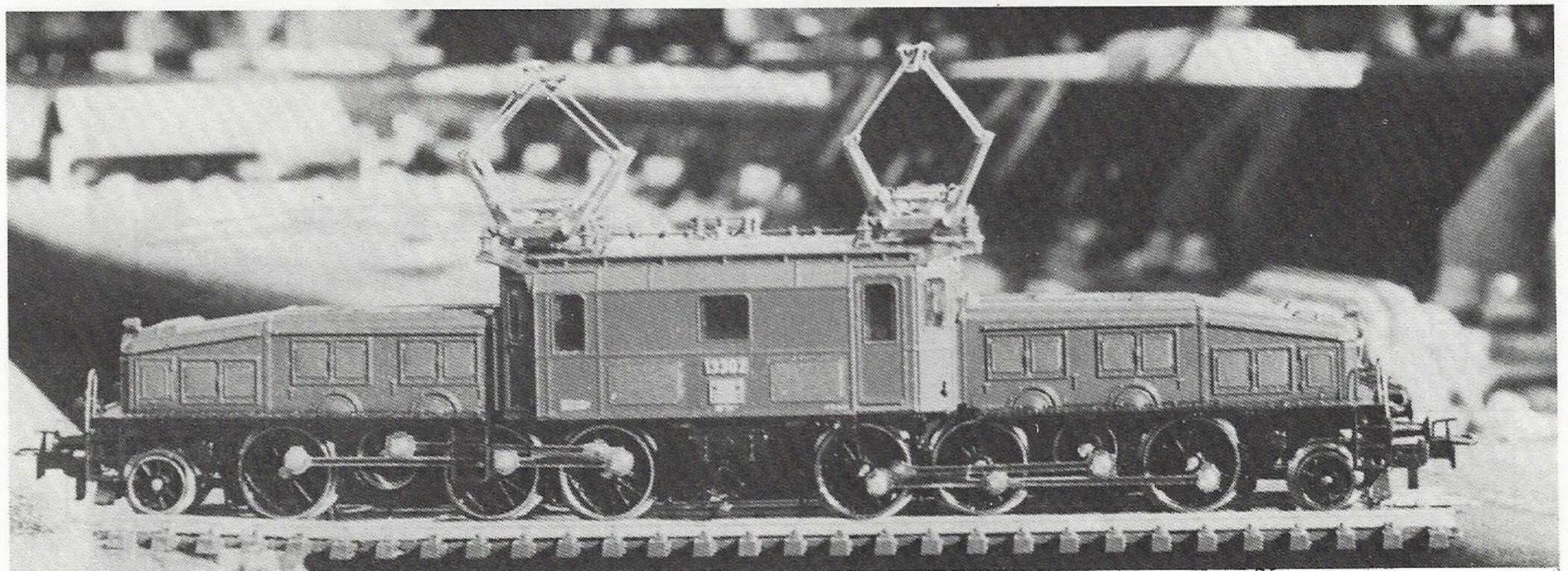
2 SW. 9W. 1K. 55A. 11B. 76D. 8C. 4E. 1F.

- 1 Grosse Bahnhofgebäude
- 2 Semaphor
- 3 do.
- 4 Bogenlampe
- 5 do.
- 6 Ueberbrückung
- 7 Güterhalle
- 8 Waage
- 9 Lademass

- 10 Locomotivschuppen
- 11 Grosse Brücke
- 12 Tunnel
- 13 Kleiner Bahnhof
- 14 Signalglocke
- 15 Semaphor
- 16 Bahnwärterhaus
- 17 Sighalscheibe
- 18 Tunnel

- 19 Bahnwärterhaus
- 20 Tunnel
- 21 Höhenmass
- 22 do.
- 23 Kleiner Bahnhof
- 24 Signalglocke
- 25 Semaphor
- 26 Tunnel
- 27 do.

- 28 Tunnel
- 29 Kleiner Bahnhof
- 30 Semaphor
- 31 Signalglocke
- 32 Läutecontact
- 33 Ueberfahrt
- 34 Bahnwärterhäuschen
- 35 do.



Le "Krokodil" Märklin

LES PROMOTEURS

Avant Noël 1933, la firme Märklin diffusait son catalogue 1933/34 dans les magasins de jouets en Allemagne. L'événement le plus marquant pour les amateurs de chemin de fer miniature fut l'annonce de la reproduction conforme de la locomotive "Krokodil" des Chemins de Fer Fédéraux suisses, dans les écartements: 0 et 1. Ce que cette nouveauté représentait à l'époque pour les passionnés de petits trains, ne peut à peine être imaginé aujourd'hui. Les informations sur les réalisations nouvelles dans les chemins de fer européens circulaient nettement plus lentement que de nos jours.

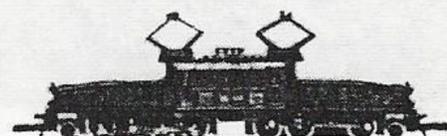
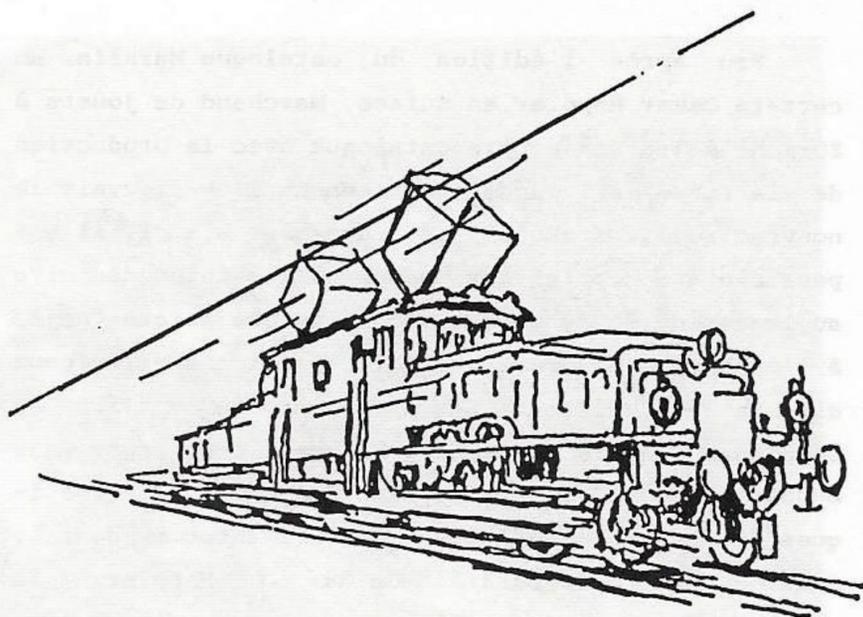
photos de

Ne Gauge Z 1979/1983

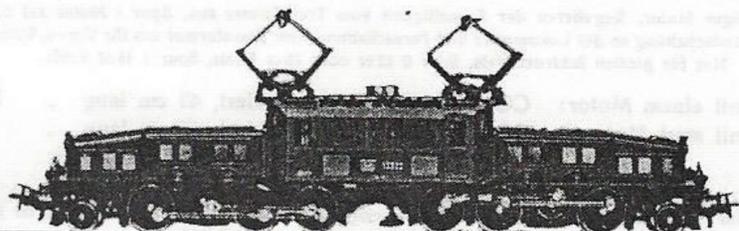
Gauge HO 3356-1976

Gauge 0 CCS/66/12920-1933

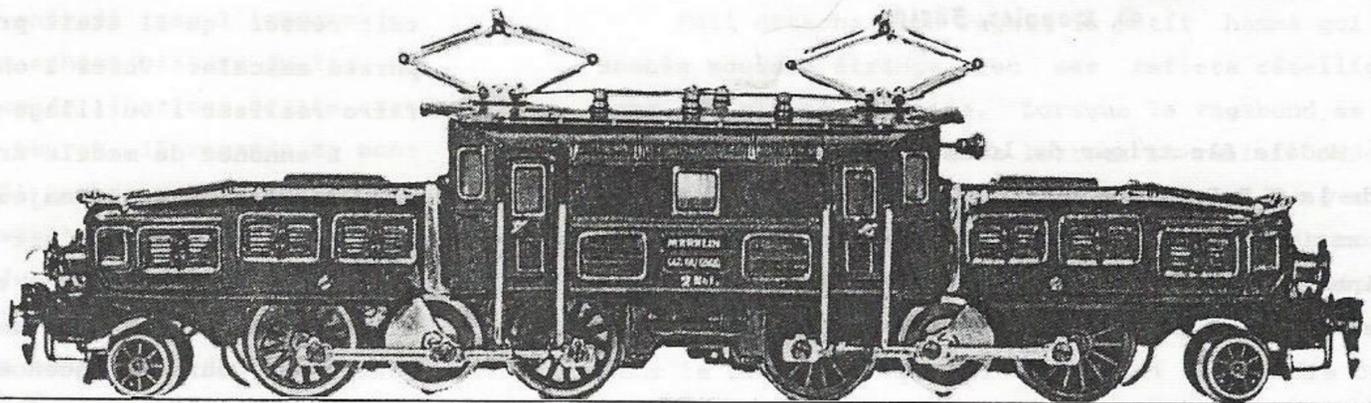
Gauge 1 CCS/66/12921-1933



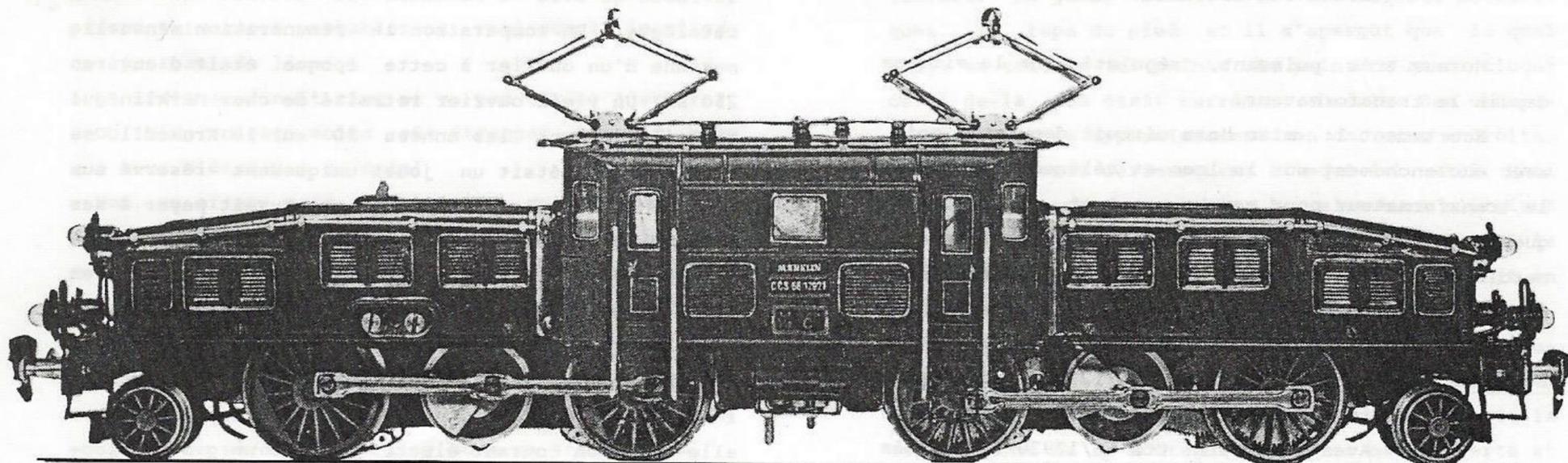
Ne Gauge Z 1979/1983



Gauge HO 3356-1976

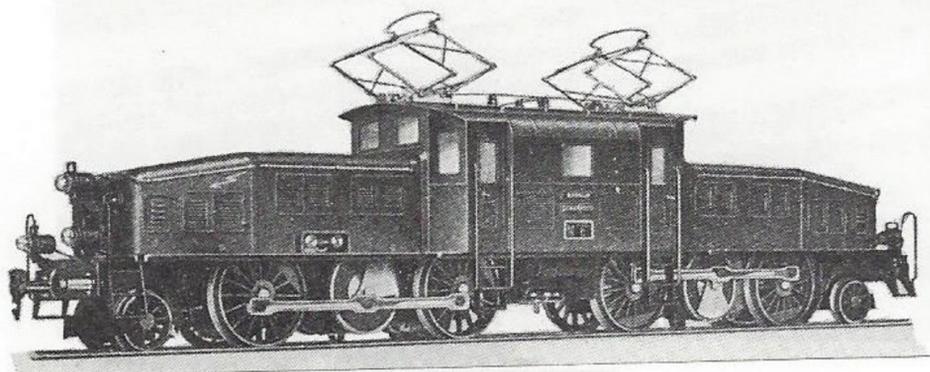


Gauge 0 CCS/66/12920-1933



Gauge 1 CCS/66/12921-1933

Peu après l'édition du catalogue Märklin, un certain Oskar Hoppler, en Suisse, marchand de jouets à Zurich, édita son propre catalogue avec la production de la firme allemande. Evidemment il y figurait le nouveau modèle Krokodil, en écartement 0 et 1. Il est possible que Hoppler ait donné l'impulsion décisive au lancement de ce modèle sur le marché suisse. Déjà, à l'époque, la Suisse comptait parmi les principaux clients de Märklin. Les dirigeants de la firme de Göppingen dans le Wurtemberg pouvait donc espérer de bonnes ventes du modèle auprès des amateurs helvétiques de trains miniature. Entre l'annonce dans le catalogue Märklin 1933/34 de Mr. O. Hoppler et la sortie effective du modèle, il s'est écoulé environ deux ans



Elektrische Modell-Lokomotive. Typ 1-C-C-1 Lokomotive der S.B.B. Gotthardlinie. Zwei Motorgehäuse (je 1 Lauf-, 2 Trieb- und 1 Antriebs-Achse) mit Führerstand beweglich gelagert. Führerstand beleuchtet. Stecker für Wagenbeleuchtung.

Spur 0 vorn und hinten je 2 Stirnlampen

Spur 1 beiderseits 3 weiße und 1 rote Stirnlampen, welche wechselseitig eingeschaltet werden können.

Außerst kräftiger Motor, Regulieren der Schnelligkeit vom Transformator aus. Spur 1 Motor auf den Schienen abschaltbar. Handschaltung an der Lokomotive und Fernschaltung vom Transformator aus für Vor- u. Rückwärtsgang. Nur für großen Schienenkreis, Spur 0 12er oder 16er Kreis, Spur 1 16er Kreis.

Spur 0	mit einem Motor: CCS 66/12920, grün lackiert, 45 cm lang	Fr. 160.-
	mit zwei Motoren: CCS 66/12920/2, grün lackiert, 45 cm lang	„ 195.-
	Transformer-Ausrüstung C dazu	„ 50.-
	„ „ D „	„ 130.-
	Mehrprix für beiderseits 3 Stirnlampen mit wechselseitiger Schaltung und für Motor-Abschalter	Fr. 30.-
Spur 1	mit zwei Motoren: CCS 66/12921, grün lackiert, 63 cm lang	Fr. 425.-
	Transformer-Ausrüstung C dazu	„ 50.-
	„ „ D „	„ 130.-

O. Hoppler, Zürich

Modèle électrique de locomotive type 1 CC 1. Loco de la S.B.B. ligne du Gothard. Deux caisses moteur (1 essieu libre, 2 essieux moteur, 1 arbre d'entraînement) avec poste de conduite articulé. Poste éclairé. Prise pour éclairage voitures.

Ecartement 0 1 lampe frontale devant et derrière.

Ecartement 1 de chaque côté 3 lampes frontales blanches et 1 rouge qui peuvent être enclenchées alternativement.

Moteur très puissant, régulation de la vitesse depuis le transformateur.

Ecartement 1: mise hors circuit depuis la voie avec enclenchement sur la loco et télécommande depuis le transformateur pour marche avant et arrière. Uniquement pour grand rayon de voie. Pour écartement 0, cercle de 12 ou 16 éléments. Pour écartement 1, cercle de 16 éléments.

Ecartement 0 Avec 1 moteur CCS 66/12920, laquée verte, longueur 45 cm.....Fr. 160.-
Avec 2 moteurs CCS 66/12920/2, laquée

verte, longueur 45 cm.....Fr. 195.-

Equipement transformateur C...Fr. 50.-

Equipement transformateur D...Fr. 130.-

Plus-value pour trois lampes frontales avec commande alternée et déclenchement pour moteur Fr. 30.-

Ecartement 1 Avec 2 moteurs CCS 66/1292 laquée verte, longueur 63 cm.....Fr. 425.-
Même équipement de transformateur.
.- Francs suisses.

A l'époque, malgré la durée de travail nettement plus longue dans les entreprises, on travaillait chez Märklin d'une façon plus calme que de nos jours. Chaque matin, le chef s'arrêtait devant les établis, saluait ses ouvriers et demandait: "Ou en êtes vous aujourd'hui dans votre travail?". On faisait le point, et la journée pouvait commencer. Dans l'atelier de recherche furent créés manuellement les premiers modèles de locomotives-jouets. Les vieux märklinois qui y travaillaient, disent encore aujourd'hui: "Le contremaître devait connaître énormément de choses". Il n'y avait presque jamais de documentation ou de plans de construction pour les modèles à créer. Souvent les photos et les dessins manquaient de précision. Il est d'ailleurs étonnant qu'avec si peu de renseignements techniques, le Krokodil fut réalisé. Mais l'esprit de qualité régnait à tous les stades de la production.

Karl Märklin donnait quelquefois à ses ouvriers de bons conseils, dont celui-ci sous forme de dicton: "Bois peu, mais bon!". Encore maintenant, les vieux de Märklin sont fiers de leur travail. Ils disent: "Chez nous, on soudait la tôle alors que chez les autres on l'agrafait seulement". Cet esprit régnait surtout dans l'atelier des modèles (le bureau d'études de nos jours) où l'accès n'était autorisé qu'aux initiés. C'est seulement lorsque le modèle était réussi qu'il était présenté au patron avec la phrase amicale: Voici l'objet! A vous maintenant de faire réaliser l'outillage pour sa fabrication.

L'annonce du modèle Krokodil suisse était aussi pour Märklin un atout majeur sur le plan économique. Bien que l'entreprise ait surmontée des années de crise, les plus dures de toutes celles de Göppingen, c'est cependant avec un modèle réputé qu'on pensait sortir du marasme économique du moment. Avec le Krokodil en écartement 0 on atteignait cependant au catalogue les 110 RM". Equipé de 2 moteurs, il coûtait 135 RM. Le modèle à l'écartement 1 n'était livrable qu'avec 2 moteurs et coûtait 290 RM au catalogue. En comparaison la rémunération mensuelle moyenne d'un ouvrier à cette époque était d'environ 250 RM. Un vieil ouvrier retraité de chez Märklin qui travaillait dans les années 30 sur le Krokodil, se souvient: "c'était un jouet uniquement réservé aux nantis. Même un contremaître, ne pouvait payer à ses enfants pour Noël qu'une modeste locomotive mécanique à ressort, quelques wagons bas de gamme, un huit en rails de tôle roulée et quelques petits accessoires.

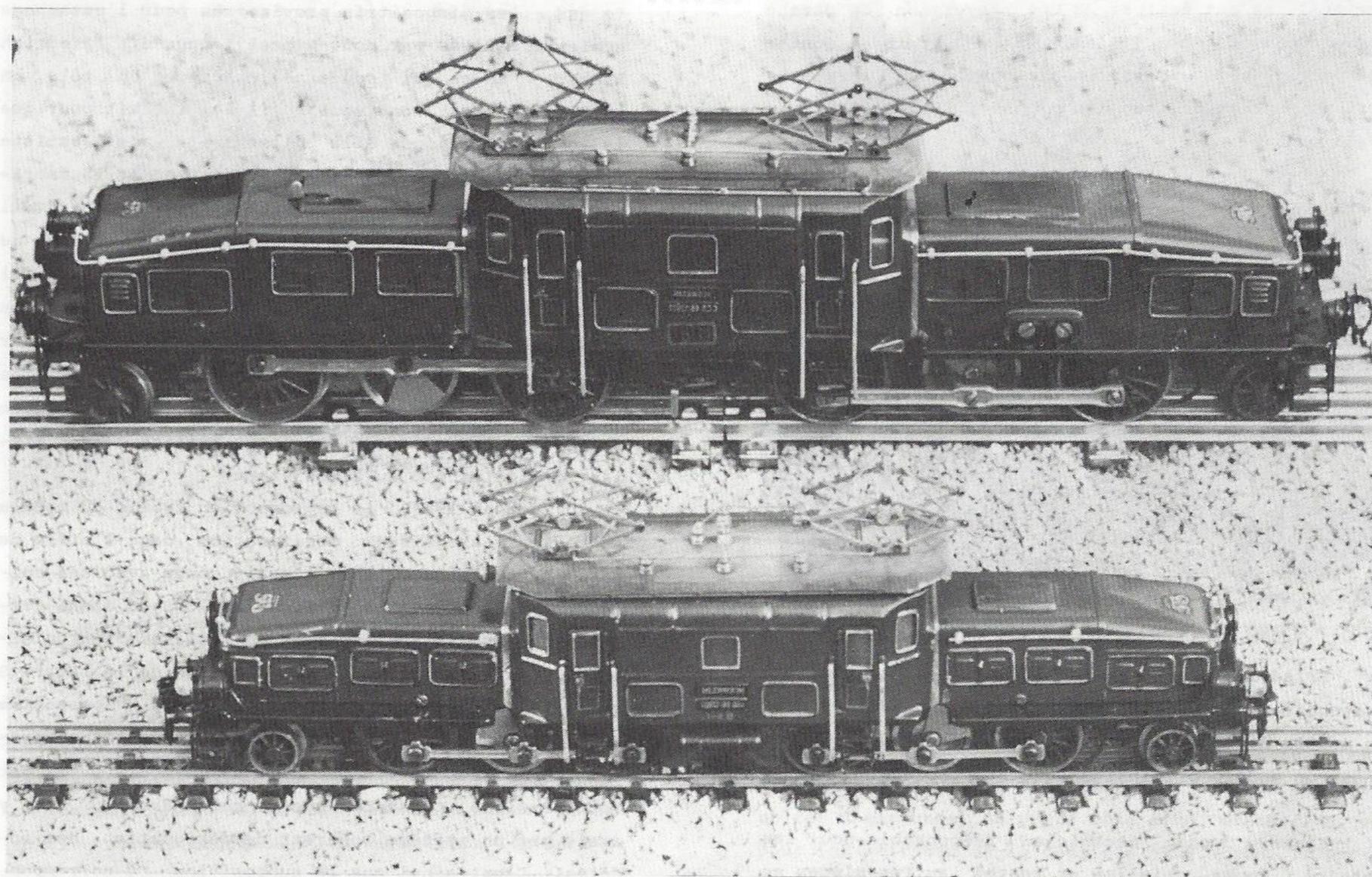
"- Prix en Reichsmarks de l'époque.

Dans les débuts de fabrication du Krokodil, l'entreprise de jouets de Göppingen produisait encore elle-même son courant électrique avec un groupe élec-

trogène actionné par une machine à vapeur, avant son rattachement au réseau Neckarwerke. On travaillait selon la demande du marché. Lorsqu'en automne commençait la saison des jouets, la journée de travail durait facilement de 7h à 21h. Le samedi la journée s'arrêtait à 16h. et le dimanche on travaillait de 7h à 12h. Au service des expéditions, il n'était pas rare que le travail aille jusqu'à 2h du matin. La production devait être assurée, telle est encore l'optique des anciens travailleurs de la firme. Pendant les courtes pauses, on allait chercher au guichet de la cantine une saucisse chaude avec une bouteille de bière, et le travail reprenait. A l'approche de Noël, la durée de travail pouvait aller jusqu'à 22h le dimanche. Quand la production de jour était terminée, il fallait que tous ceux qui s'y connaissaient un peu en écriture aillent au bureau pour aider à l'établissement des factures. Déjà, ceux qui avaient terminé a-

vant étaient employés pour remplir les bulletins de livraisons. En compensation, lors des jours calmes, le chef d'entreprise appelait le personnel en ces termes: "Rendez-vous ce soir pour un festin de cochonnailles". Là, il n'y avait plus de hiérarchie dans la grande famille Märklin. "Chaque année on repeignait tout à neuf", se souviennent les vieux ouvriers du temps passé. L'éclairage individuel au poste de travail fut développé après que la direction en ait reconnu l'indispensable utilité. Le Krokodil fut réalisé à l'époque en différentes versions avec beaucoup d'habileté manuelle dans l'usine de Göppingen, route de Stuttgart. Ce modèle compte chez tous les mordus de modélisme ferroviaire comme la pièce la plus prestigieuse à acquérir. "C'était notre locomotive la plus chère, un modèle extraordinaire", disent encore aujourd'hui ceux qui ont participé naguère à sa réalisation.

Catalogue Märklin 1933/34



LES CREATEURS DE MODELES

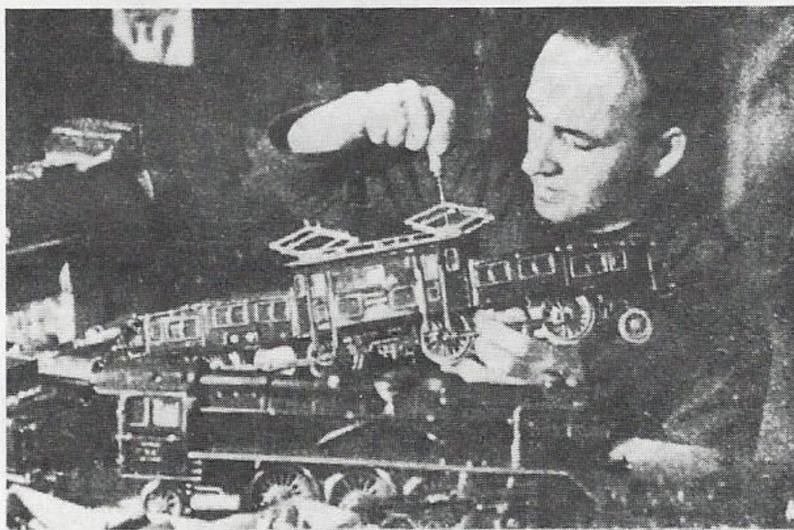
En 1911, Friedrich Rieker de Jebenhausen, âgé de 14 ans, entra au service des établissements Märklin de Göppingen comme apprenti mécanicien. 20 ans après, il s'attaquait dans l'atelier des modèles de la firme au rez-de-chaussée de l'usine à la version jouet d'une locomotive suisse. Il exécuta son travail au vu de simples reproductions photographiques mises à sa disposition. Rieker ne se doutait pas qu'il réalisait de ses mains un travail exceptionnel. Jusqu'à sa retraite et après, Friedrich Rieker n'a jamais fait grand bruit comme quoi il faisait partie

des pères du Krokodil. "Pas de grands discours, mais du travail". C'est d'après cette devise qu'il a vécu et travaillé. Avec un collègue de l'atelier de tôlerie, il a construit le premier modèle du Krokodil Märklin.

Aux environs de 1935, dans le domaine des trains miniatures on n'exigeait pas une reproduction strictement conforme au modèle réel. On construisait plutôt ce qui était possible techniquement et réalisable manuellement. C'est ainsi qu'il semblait impossible à l'époque de transposer les 8 essieux de l'original du Gothard sur les rails en tôle du train-jouet.



Une photo d'époque, où l'on voit le mécanicien de précision Friedrich Rieker, natif de Souabe. Il faut du calme et du métier pour reproduire une CCS la plus récente "machine Krokodil" suisse à 2 moteurs. Le modèle a une longueur de 45 cm; marche avant et arrière, et est équipée d'une inversion de marche commandée à distance. Rieker est en train de monter les pantographes. Cette photo historique le montre lors du montage de l'un des premiers Krokodils de la série CCS 66.



Friedrich Rieker âgé de 87 ans, à son domicile à Jebenhausen. Avec joie il fête ses retrouvailles avec le modèle du krokodil réalisé de ses propres mains. C'est un modèle original unique et précieux.

Rieker, comme mécanicien responsable pour les moteurs, roues, bielles et toutes autres pièces en fer et laiton, décida avec son collègue de réduire le modèle à 6 essieux. Même alors l'énorme machine longue de 45 cm. en écartement 0 ne pouvait être utilisée que sur de la voie à grand rayon (indication dans le catalogue). Les bielles furent réalisées plus simplement que sur l'original suisse. Les capteurs de courant, les lampes et les détails de la caisse étaient le résultat d'un effort constant de reproduire au plus près la réalité avec les moyens simples dont disposait et être ressemblant à l'original dont on n'avait qu'une photographie.

Jusqu'à ce jour, les spécialistes sont d'accord sur la manière avec laquelle il fut possible aux ou-

tilleurs de Göppingen de construire une maquette de cette locomotive pour trains lourds de marchandises, qui correspondait entièrement aux caractéristiques principales du Krokodil, et ceci sans dessins techniques de construction ni photos de détails. Beaucoup de pièces, même essentielles, n'étaient pas conformes à l'original. Cependant l'impression générale de puissance, de flexibilité, de beauté technique et de perfection constructive fut perçue d'une manière intuitive par les modélistes de chez Märklin. Dans les écartements 0 et 1, ils réussirent un tour de force que les collectionneurs de trains modèles ont encore aujourd'hui en grande estime. Certains préfèrent même les modestes machines des années 30 aux modèles parfaits des générations ultérieures. Les Krokodils de Märklin étaient de couleur verte lorsqu'ils furent proposés pour la première fois dans le catalogue 1933/34. Les Chemins de Fer Fédéraux Suisse (S.B.B.) avaient quelques années auparavant commencé à repeindre leurs grandes locomotives en vert. Märklin était donc tout à fait d'actualité avec sa couleur.

Le premier modèle du Krokodil suisse fut réalisé d'une manière tout à fait primitive." Il y a cinquante ans, les dispositifs provisoires pour l'estampage étaient réalisés par nous-mêmes", nous dit Friedrich Rieker. "En ce qui concerne les pièces en tôle, on martelait aussi longtemps qu'il le fallait pour que la forme corresponde à la pièce telle que l'artiste tôlier se la représentait". Cependant, même la fabrication en série qui suivait était surtout un travail unitaire manuel. Les volets d'aération des caisses de moteurs étaient réalisés en soudant des bouts de fil d'acier au verso des pièces en tôle, et ensuite elles étaient embouties à la presse à mains. A l'atelier de peinture, les pigments colorants étaient mélangés dans un mixer à peinture, et celle-ci était appliquée à la main. Le montage final était réalisé dans l'atelier d'électricité au 2ième étage.

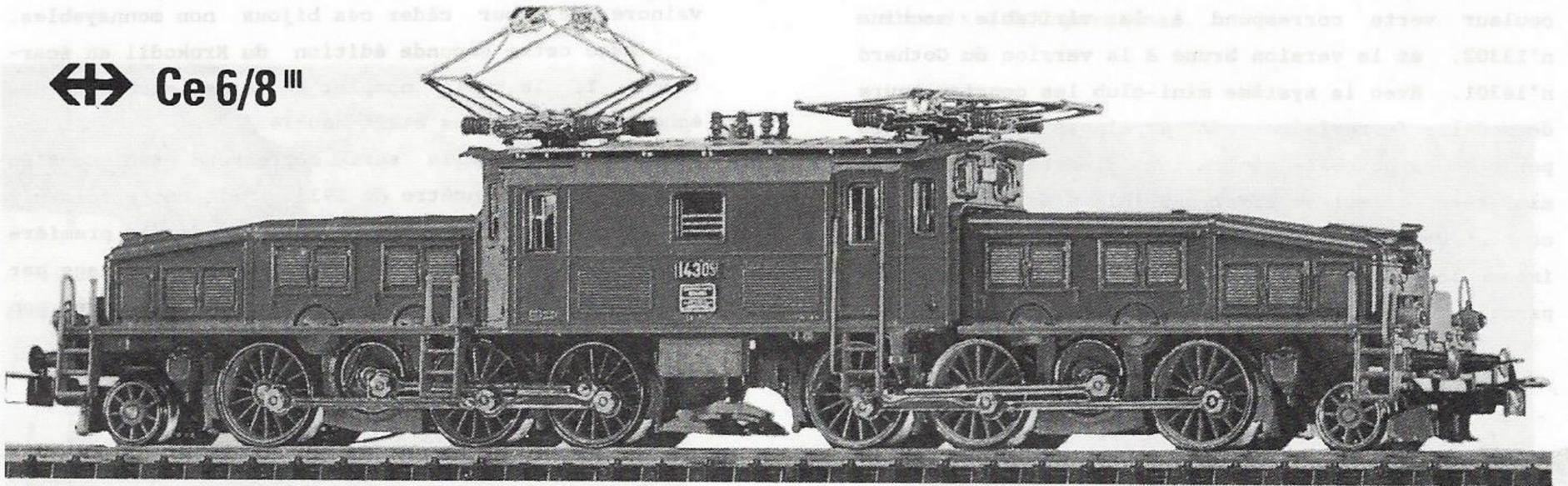
Jusqu'en 1943, la reproduction fidèle du modèle Krokodil restait sans modification dans l'offre de Märklin, telle que Rieker l'avait conçu avec ses collègues. Cependant, la désignation CCS 66 donne toujours des soucis aux puristes du modélisme ferroviaire de nos jours. Déjà, la signification de la lettre S est discutée. Elle pourrait désigner "Locomotive Suisse". D'autres historiens du modélisme l'interprètent comme "Locomotive électrique Symbole". Il est fort possible qu'avant guerre chez Märklin, il n'y avait pas un système cohérent de désignation des modèles. C'est ainsi que la supposition CC correspondant à 2 fois 3 essieux ne pouvait pas être exacte, car une grande locomotive suisse à 5 essieux fut désignée CS. Comme CS n'apparaît qu'en modélisme pour le Krokodil, on peut considérer cette désignation comme une marque personnelle.

Après la deuxième guerre mondiale, Märklin en 1947 continuait la production du Krokodil avec le modèle CCS 800 à l'échelle 00 en écartement 16,5 mm. Ce nouveau gabarit de voie, avait été présenté pour la première fois en 1935 à la Foire de Leipzig. Ici fut appliqué d'une manière fidèle au prototype la disposition de 8 essieux, ainsi que l'embellage à bielles obliques de Winterthur de la deuxième génération des crocodiles du Saint-Gothard. Les prises de courant

Motrice lourde pour la traction

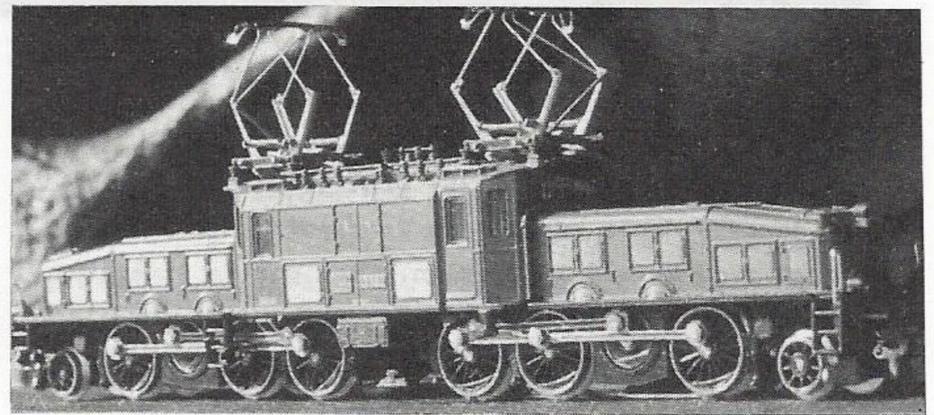
des trains de marchandises

↔ Ce 6/8 III



étaient d'énormes archets. Cependant ils ne correspondaient pas exactement dans leur forme à ceux de l'original, mais ils approchaient dans leur impression optique le pantographe de la toute première machine d'origine. La désignation 800 indiquait que le modèle disposait d'une commande à distance pour la marche avant et arrière (en opposition à la désignation 700 pour l'inversion manuelle). Les pantographes se modifièrent au cours des années. Les frotteurs qui ressemblaient d'abord à des archets se transformèrent de plats en ronds. En 1957, lors de la refonte de la numérotation générale de tous les modèles Märklin, CCS 800 devint le n° 3015. Ce 3015 avec son rapport au 1/76e. ne correspondait pas exactement à l'échelle du 1/87e. qui est établie depuis 1950 par la norme internationale nommée HO et appliquée aussi entre-temps par Märklin. Ce modèle entièrement en métal moulé ne satisfaisait toujours pas aux exigences d'exactitude qu'on demandait de plus en plus en modélisme ferroviaire. Conséquences évidentes: En 1976 naissait à Göppingen une toute nouvelle locomotive. La reproduction exacte de la Ce 6/8 III 13302 apparut sur le marché avec châssis métal et caisse plastique n°3056, et plus tard sous le n° 3556. Mais même ce modèle subit encore des petites transformations. Les pantographes furent modifiés selon les possibilités des performances techniques. Il restait cependant un fait indéniable; grâce au HO devenu l'écartement du modélisme le plus populaire dans le monde, il existait enfin la reproduction fidèle du Krokodil admiré par tous. La puissance concentrée, l'élégante souplesse de la Ce 6/8 s'étaient transmises sur le modèle de Göppingen et se répandit sur d'innombrables réseaux miniature dans le monde entier. La machine primitive de Saint-Gothard fêtait sa renaissance dans les foyers.

Lorsque le Krokodil avec sa beauté exceptionnelle roule sur les rails, les hommes d'affaires stressés par leur emploi du temps oublient leur rendez-vous, absorbés complètement par ce jeu fascinant. Les enfants sont saisis à la vue des formes extraordinaires de la machine, qu'ils touchent avec leurs petites mains, car la copie en plastique est incassable et exacte dans tous ses détails.



Au début de la production du modèle à l'échelle de 1/87e., on réalisa aussi 50 pièces d'une série spéciale n°0. Le hasard veut qu'environ 30 pièces furent livrées dans le public, la machine fixée d'une manière définitive sur un tronçon de rails et munie d'une plaquette souvenir marquée: "Voyage en Krokodil vers le tunnel du Gothard". La livraison fut effectuée en 1976. Leur caractéristique principale est la couleur grise en bas de châssis. Les collectionneurs de modèles de trains spéciaux cherchent toujours les noms et les adresses des trente possesseurs de cette variante unique en HO du Krokodil. D'ailleurs, une même recherche concerne environ 50 modèles Krokodil qui sortirent de Göppingen comme "pièces d'or". Ce sont des miniatures plaquées or à l'échelle Z 1/220e. écartement 6,5 mm.

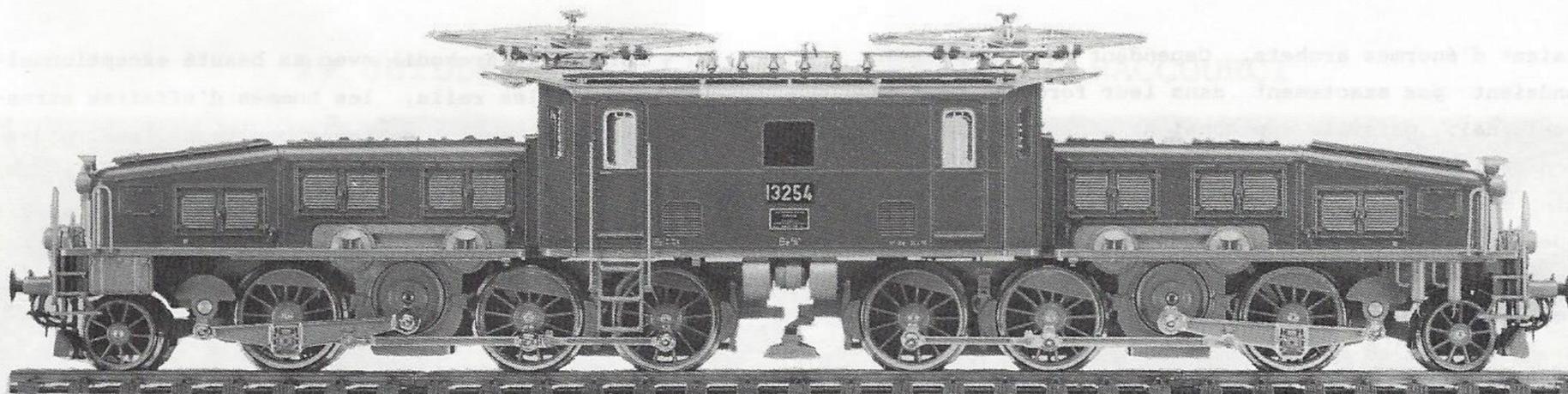
En 1972, apparut sur le marché le plus petit train électrique du monde, avec une voie minimale à l'écartement de 6,5 mm. Ainsi débuta une nouvelle dimension de train miniature. C'est seulement en 1978 que l'on construisit un Krokodil pour ce nouvel écartement du nom de: "mini-club". Et ces ultra miniatures perfectionnées à l'échelle 1/220e. peuvent circuler comme leurs aînées, avec pantographes fonctionnels sur caténaire. Le crocodile du mini-club de couleur verte correspond à la véritable machine n°13302, et la version brune à la version du Gothard n°14301. Avec le système mini-club les constructeurs de modèles ferroviaires de Göppingen ont ouvert la porte à une nouvelle génération d'amateurs de trains miniature. Il est en effet possible d'avoir un réseau complet dans un attaché-case. En même temps ils ont imposé les normes pour une perfection encore plus parfaite.

Ainsi, il en découlait logiquement que le modèle doré à l'écartement Z fit la liaison avec le retour sur le marché de la machine traditionnelle en écartement 1. Lorsque Märklin présenta son nouveau grand modèle en laiton, on fit cadeau en souvenir de ce jour de 50 locos en Z, dorées pour cette occasion. Plusieurs heureux bénéficiaires étaient à peine revenus à leur domicile qu'ils furent assaillis par d'autres collectionneurs qui cherchèrent à les convaincre de leur céder ces bijoux non monnayables.

Avec cette seconde édition du Krokodil en écartement 1, le cycle complet de cette machine à des échelles différentes était bouclé.

Cette nouvelle série correspond exactement en proportions à l'ancêtre de 1933. Mais cette fois-ci, ce fut la copie extrêmement précise de la première génération du véritable Krokodil, avec embiellage par l'intermédiaire d'une bielle triangulaire avec son

■ 3352 Motrice pour trains de marchandises " Crocodile". Série Ce 6/8 III des Chemins de fer Fédéraux Suisses (SBB/CFF).



coulisseau. L'original 13254 peut être vu journellement dans le Musée Suisse des Transports à Lucerne et comparé avec le modèle Märklin. Les portes extérieures du poste du conducteur sont soudées et, les échelles d'accès avec leurs mains courantes pour accéder dans la cabine n'existent que du côté gauche, réservé autrefois à l'accompagnateur. Un engouement inattendu fut réservé à ce modèle, qui peu après était annoncé aussi en 1, comme celui de la C/8 II 14253 en brun dans une édition limitée à 3300 pièces. Elle fut vendue en totalité même avant sa mise en vente officielle sur le marché. Dans l'optique de Märklin il est évident que la quantité de cette série ne fut pas dépassée. Un des principaux attraits de ce modèle convoité était en partie dû au fait de la reproduction superdétaillée d'après l'original qui circulait sur la ligne du Gothard avec sa teinte brune et ses 4 portes fonctionnelles.

Il y eut une autre édition, elle aussi limitée à 3300 exemplaires, en version verte Be 6/8 II 13253, dont la machine originale fut transformée en 1947 et pour laquelle les spécialistes de Märklin ont réalisé des efforts particuliers. Avec l'aide d'experts

suisses de l'ancienne époque du Krokodil, quelques-uns âgés de 90 ans, qui retrouvèrent les documents originaux des transformations, réparations et révisions qui permirent de fabriquer une locomotive miniature ressemblante dans les moindres détails à l'authentique grandeur nature de 1947. L'impact commercial fut rapide. Il décupla le désir des fans de l'acquérir.

De même que les crocodiles du Saint-Gothard furent modifiés et adaptés aux nouveaux impératifs de l'exploitation, en parallèle les techniciens de chez Märklin appliquèrent ces transformations grâce à la modernisation et au développement technique de la firme dans sa fabrication.

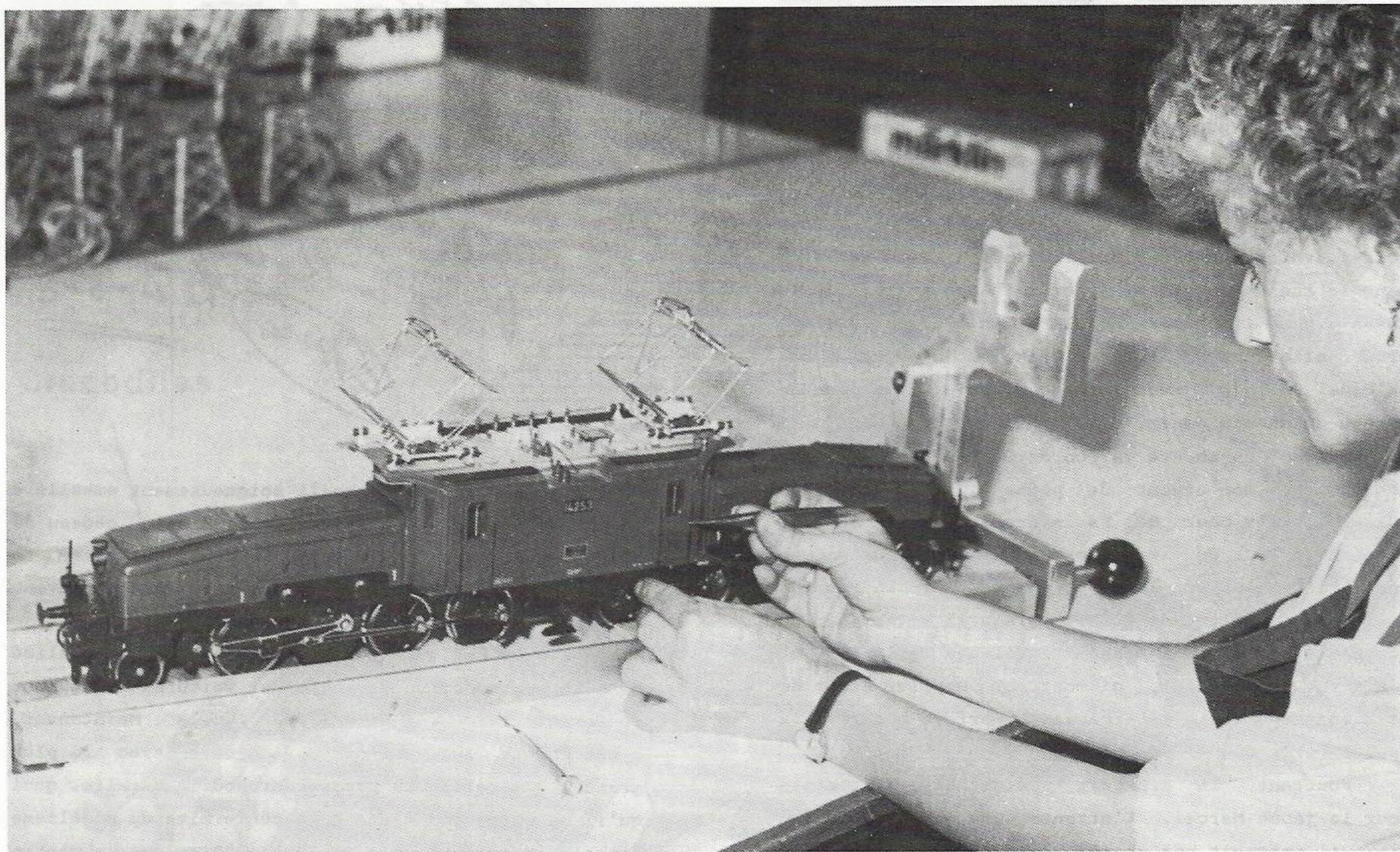
C'est un jeu passionnant pour les mordus de petits trains qui ont une âme de chasseur ingénieux, de pourchasser les minutieuses modifications des divers détails des différentes versions du Krokodil Märklin, jusqu'à découvrir le mois de chaque reproduction.

Pour la plupart des centaines de milliers de possesseurs du Krokodil, ce sera toujours avec cette machine renommée: "Une grande joie sur un petit réseau".

"C'est le rêve de chaque collectionneur", proclame le suisse Galliker en nommant le Krokodil de Märklin CCS 66. Le directeur du musée de Stuttgart parle de "fascination de l'inabordable" quand il pense à sa jeunesse et au Krokodil dans les années 30. Pareillement, Hans Wismann du Musée des Transports de Lucerne chez qui le véritable Krokodil est visible en plusieurs exemplaires, loue la qualité du modèle Märklin. Tout le monde est d'accord et porte aux nues les anciennes Krokodils Märklin de Göppingen. L'enthousiasme croît cependant avec la grandeur de l'échelle. Alors que pour la machine de la série CCS 66/12920 (écart.0) il y eut un penchant unanime de satisfaction, cela devient une véritable euphorie avec le modèle en écartement 1 de la CCS 66/12921. Dans les pays allemands, les possesseurs d'une telle machine s'entourent d'un mur de silence. La peur qu'un voleur mette la main dessus est officiellement la cause de cette discrétion. Mais, encore plus, règne la peur que ce trésor pourrait être décelé par le fisc et ainsi être estimé à sa juste valeur en imposition. En effet, pendant la dernière décennie la valeur des premiers Krokodils Märklin a énormément augmenté. En 1984 les modèles en voie 1 des années 1935/36 ont été négociés entre 50.000 et 55.000 DM. Un Krokodil Märklin en 0 de la série CCS 66 avec 2 moteurs de la production de 1936/37/38 vaut facilement ses 20.000 DM.

Il n'est donc pas étonnant que "la criminalité concernant les Krokodils" soit florissante. C'est ainsi que lors de bourses d'échanges ou de ventes, la passion pour les Krokodils Märklin incite certaines personnes à des tentations répréhensibles. Quoi de plus naturel de prendre la pièce en mains pour soi-disant constater la qualité et le fini, prétendait une personne à Stuttgart qui essayait ensuite de déguerpier avec la précieuse pièce cachée sous sa veste.

En Allemagne, en 1982, un commissaire priseur de Wuppertal fut la victime d'un trio raffiné de voleurs de Krokodils. Il était en train de préparer les enchères dans son hall d'exposition, lorsque trois personnes d'aspect méditerranéen, deux femmes et un homme, en sollicitèrent l'accès. Le commissaire-priseur, ses collègues et les gardiens engagés pour la surveillance du local ne voulurent pas laisser entrer ces étrangers. Alors, les trois individus se recommandèrent d'un collectionneur célèbre. On leur ouvrit donc les portes de la salle. Les visiteurs étaient très courtois. Ils s'intéressèrent à quelques bricoles et s'en allèrent d'une telle manière, que les gardiens louèrent l'attitude éminemment correcte des "tziganes". Ce n'est seulement que quelques minutes plus tard lorsqu'un courrier sonnait à la porte et exprimait sa surprise d'avoir vu trois types dévaler sur la route en courant, que le commissaire devint rêveur et comprit. Il contrôla ses pièces exposées. Un Krokodil en écartement 1 de 1935 valant en ces années 80 la somme de 45.000 DM. manquait à l'appel.



FINITION A GOPPINGEN

Trois mois après, avec l'aide active de clients et de la police, on repéra la précieuse pièce dans la vitrine bar d'un exposant. Comme on le découvrit par la suite, une des femmes du trio criminel avait sorti frauduleusement sous sa robe la locomotive en tôle qui pesait environ 5 Kg. et mesurait 63 cm. de long. Ces procédés illégaux sur les précieux modèles de Krokodils Märklin restent cependant l'exception. Mais les commerçants et les commissaires-priseurs, qui connaissent bien toutes les combines, ont encore des histoires à raconter. C'est ainsi qu'au début de 1984, se présentait devant un commissaire-priseur un homme d'une cinquantaine d'années pour vendre aux enchères une locomotive Märklin, écartement 0, série CCS 66 avec 2 moteurs de 1935 ou 36. Le modèle était à l'état neuf. Il n'y avait aucune rayure ni une seule écorchure comme s'en étonnait l'intermédiaire expérimenté. Mais encore plus étonnant, cet homme proposait en même temps l'emballage Märklin d'origine. Il y a longtemps, racontait le propriétaire, qu'il avait découvert cette locomotive avec son emballage chez des parents et ne savait pas du tout ce que ce jouet valait lorsqu'il l'a entreposé chez lui. C'est seulement par la suite, à la lecture de compte-rendus sur les trains miniature et les modèles qu'il s'est souvenu de son trésor. Evidemment, cet habitant du Bergische land n'a pas voulu dévoiler son identité comme tous les heureux propriétaires d'un ancien modèle Märklin et particulièrement d'un Krokodil. Le Krokodil est un summum, et ceux qui le possèdent se taisent.

En Suisse centrale nous avons finalement trouvé la trace d'un partisan du Krokodil, mais pas aussi discret. C'est Marcel Darphin, un homme de 65 ans, qui se souvenait comme si cela datait d'hier et non comme il y a presque 50 ans passés en réalité, de cette fabuleuse locomotive. Et il a toujours sous la main dans son atelier, dans un tiroir, les photos et les catalogues Märklin. Il racontait: "Une fois par mois j'avais le droit d'aller à Zurich avec ma mère. Dans la rue de la gare, j'écrasais mon nez contre la devanture de l'opticien Hoppler. En 1927 ou 28 j'appris l'existence de la firme Märklin. je reçus le catalogue de 1928, avec l'image de rêve d'un plan de réseau de chemin de fer".

Pendant un an, ce garçon de Suisse centrale économisa tout son argent de poche jusqu'à ce qu'il puisse acheter pour 80 Fs le premier train Märklin avec 65 Fs de transformateur et accessoires correspondants. Dès le début, Marcel Darphin fut emballé par l'écartement 0. Et lorsqu'il retournait de nouveau à Zurich, il achetait quelques rails à 80 c. l'élément droit. Et, si monsieur Hoppler était de très bonne humeur, il recevait parfois deux rails pour le prix d'un.

Pourtant, le Krokodil restait hors d'atteinte pour le jeune Marcel. L'attente dura des années. Enfin, il entrevit une chance. Il fut envoyé à Londres en 1938/39 pour se perfectionner en import-export. De son argent de poche qu'il reçut là-bas, il put épargner suffisamment pour que son rêve puisse se réaliser.

Dans la New Burlington Street, une des rues les plus chic des artères commerçantes de la capitale britannique, il y avait quantité d'admirables modèles de locomotives, de wagons et de rails. Cependant le Krokodil n'y figurait pas. Le vendeur du magasin Multi-Models Ltd. lui déclara qu'un tel modèle suisse ne se vendait pas tous les jours. Il fallait le commander spécialement. Et cela ne pouvait se faire qu'en versant un acompte. Aussi, Marcel Darphin aligna sur le comptoir 5 livres du prix total de 9 guinées (9 livres et 9 shillings).

Le 30 novembre 1938, Le suisse Marcel Darphin acheta à Londres la reproduction allemande de la lourde locomotive pour train de marchandises de Saint Gothard. Royalement, Multi-Models Ltd. lui accorda un rabais de 9 shillings, de sorte qu'il n'acquittait seulement qu'un versement final de 4 livres comme indiqué sur la facture qu'il garda précieusement.

MULTI-MODELS LTD. 3255

10/11 NEW BURLINGTON STREET
REGENT STREET, LONDON, W.1

M. r. Darphin
44 Rhodes Ave.
Alexandra Pal N 22.
30-11-1938.

Please receive:

Märklin loco.	9-9-0
less deposit paid	5-0-0
less discount	4-9-0
	9
Part with the	3-0-0
<i>(Signature)</i>	4-0-0

"J'ai emporté le Krokodil soigneusement emballé à la maison. Je m'étais offert le plus beau cadeau de Noël", se souvient toujours aujourd'hui cet homme. Le sourire qui illumine alors son visage est à nouveau celui de l'heureux étudiant de Londres.

Aujourd'hui, Marcel Darphin s'est spécialisé dans la reproduction de wagons et voitures absolument conforme à la norme dite "fine scale". Maintenant, c'est encore lui qui rêve toujours avec la plus grande admiration au premier Krokodil Märklin, quoi qu'il ne corresponde pas à la conformité du modélisme actuel. Marcel Darphin déclare: "Bien que le nombre d'essieux n'était pas exact et que pas mal de détails ne correspondaient pas à l'original, Märklin a quand même reproduit dans ce modèle exactement le caractère typique du véritable Krokodil suisse".

Où peut-on voir des crocodiles ?



MUSEE SUISSE DES TRANSPORTS
Lidostrasse 5,
CH-6006 Lucerne.
Téléphone: 041-31 44 44

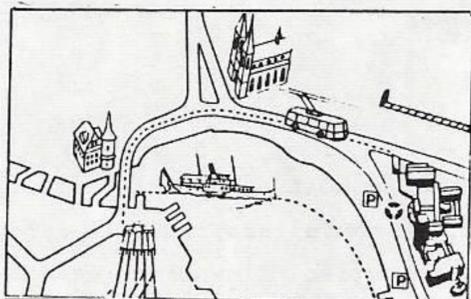
Heures d'ouverture:

Du 1er mars au 31 octobre
de 9 heures à 18 heures

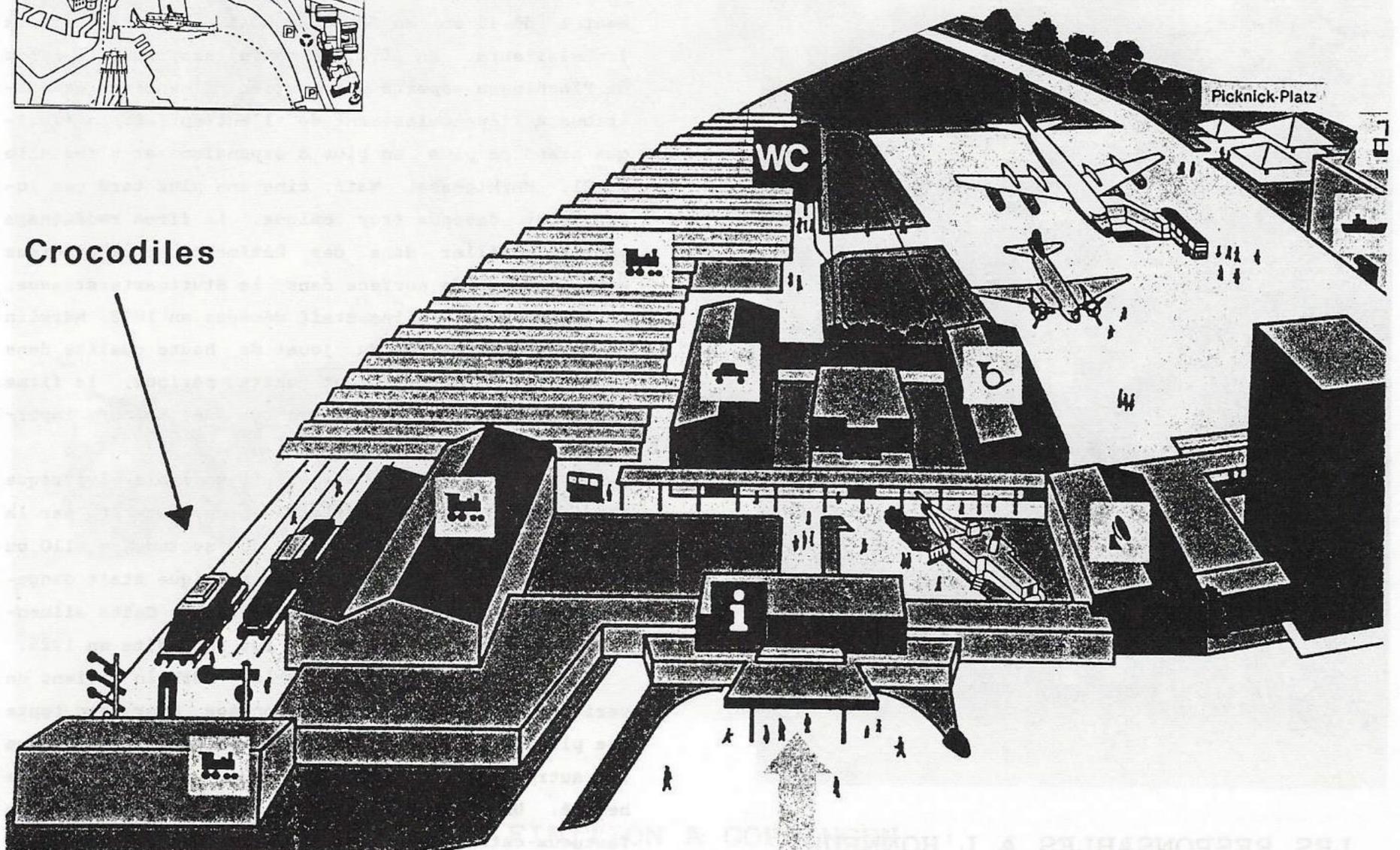
De 1er novembre au 28 février
jours ouvrables de 10 à 16 heures

Dimanche et jours fériés
de 10 heures à 17 heures

Fermé les 24 et 25 décembre



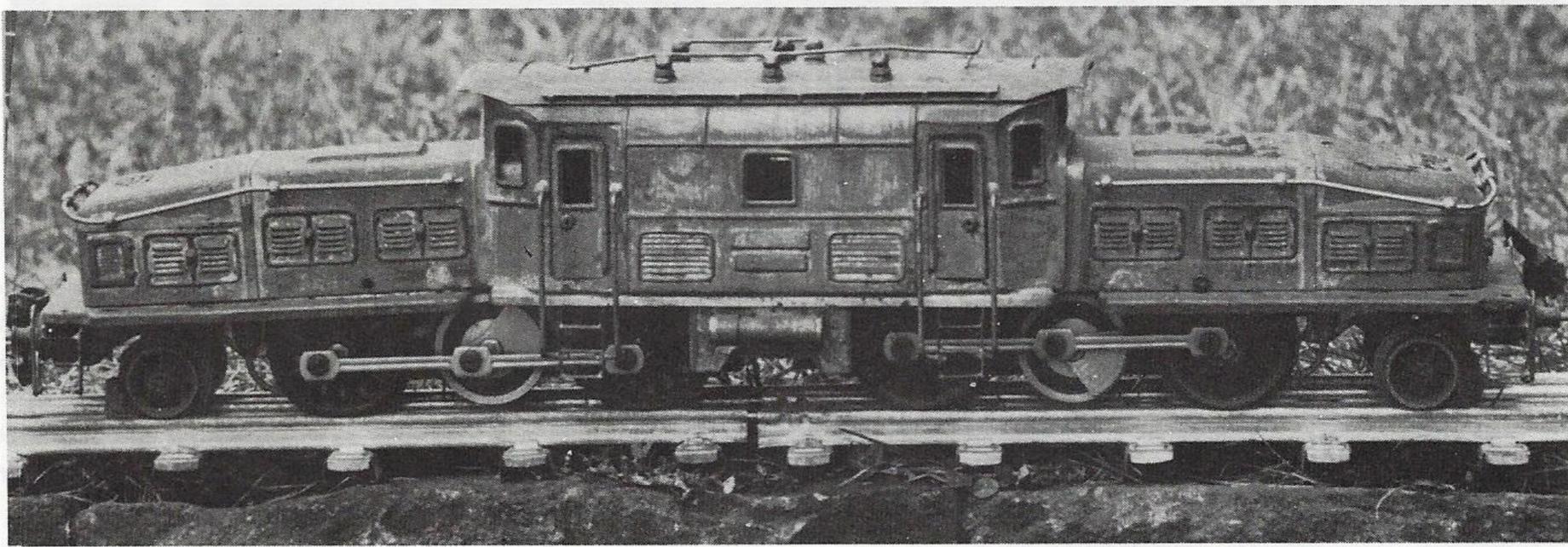
Crocodiles



La plus célèbre fabrique de jouets au monde est créée en 1859 à Göppingen dans le Wurtemberg par un chaudronnier Théodor Friedrich Wilhelm Märklin né en 1817 et installé dans la ville depuis 1840. Marié, puis veuf, il est possible que l'idée de fonder une fabrique de jouets vienne de sa seconde épouse Caroline Nettich née en 1826. Caroline est une femme de tête. Elle met à profit ses talents de démarcheuse pour faire connaître les jouets Märklin à travers toute l'Europe. De leur union naîtra trois enfants, dont l'un, Eugen (1861-1947), sera plus tard à la tête

de l'entreprise familiale. L'affaire prend de l'importance et la firme s'installe au 56, Gröbenstrasse. Mais en 1866 Théodore Märklin meurt subitement dans un accident, laissant Caroline et Eugen devant de grosses responsabilités qu'ils assument d'ailleurs avec succès. Caroline se remarie en 1868, mais n'a plus le dynamisme et l'endurance de supporter la lourde charge de l'entreprise. Le 1er mars 1888, Eugen et son frère Karl fondent la Société Märklin Frères.

En 1891, Märklin Frères rachète l'affaire Ludwig Lutz à Ellwangen, fondée en 1846 et spécialisée dans la production de jouets en fer blanc mécaniques et à vapeur de très belle facture. Cette même année Märklin fut un des premiers à présenter au grand public un train jouet à mouvement d'horlogerie à la Foire de Leipzig. Ce train circulait sur une voie en écarte-



LA MACHINE DE FRIEDRICH RIEKER



ment 1 de 45 mm. en forme de huit et il enthousiasma les visiteurs. En 1892, un nouvel associé Emil Fritz de Plochingen apporta son soutien financier et contribua à l'épanouissement de l'entreprise. La fabrique prend de plus en plus d'expansion et s'installe au 21, Marktgasse. Mais, cinq ans plus tard ces locaux sont devenus trop exigus. La firme redéménage pour s'installer dans des bâtiments plus spacieux avec 6000 m² de surface dans la Stuttgarterstrasse. Entre temps, Caroline était décédée en 1893. Märklin devint l'ambassadeur du jouet de haute qualité dans le monde entier. Durant cette période, la firme absorba des maisons concurrentes de moindre importance.

Dès 1897, Märklin présentait un train électrique fonctionnant avec des piles au bichromate et par la suite alimenté par le courant du secteur en 110 ou 250 volts, avec rhéostat. Cette pratique était dangereuse par ses risques d'électrocution. Cette alimentation électrique pour jouets fut interdite en 1925.

Voici l'aube du 20e siècle. Märklin devient un véritable empire et arrive à son âge d'or avec toute une pléiade de jouets aussi merveilleux les uns que les autres sur le plan technique, de qualité et de beauté. Un choix considérable est présenté dans de fastueux catalogues. Un regard sur les catalogues de

détaillants de 1904 et 1909 vous coupe le souffle tant est grande la variété des produits proposés. Il n'y eut pas de catalogue pour les consommateurs avant 1924. Märklin était devenu la plus grande fabrique de jouets du monde. Plus de 1600 articles sont présentés dans les années 1910. Automobiles, bateaux, manèges, machines à vapeur, avions, dirigeables, appareils expérimentaux électriques, trains, gares, remises, tunnels, signaux, accessoires etc...



DANS SON POSTE DE CONDUITE

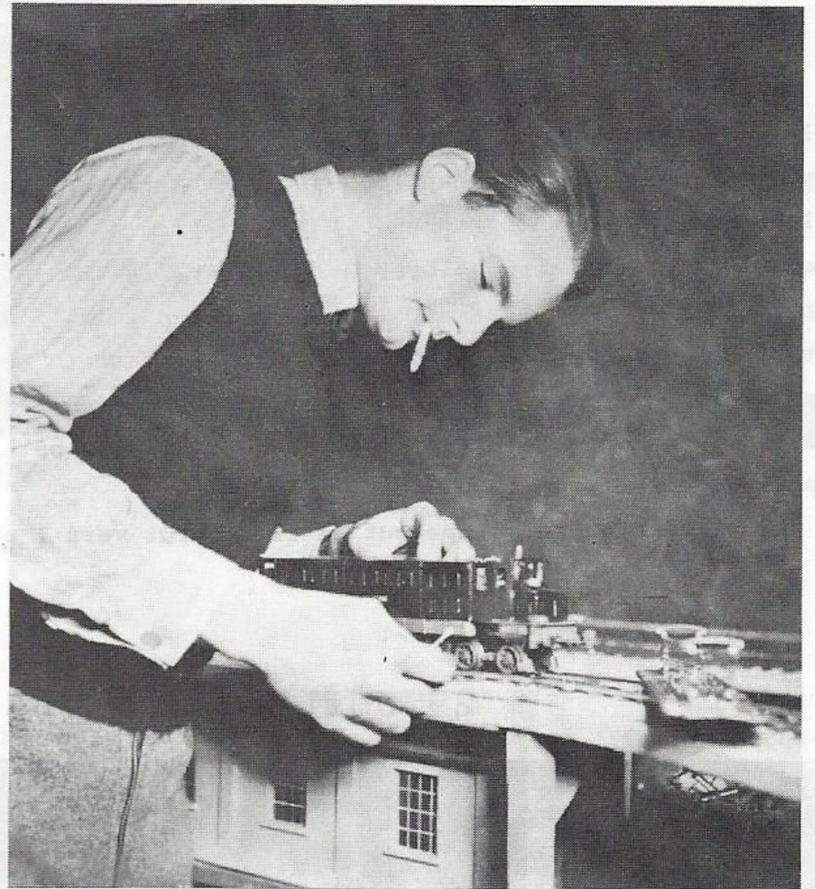
Un nouvel associé, Richard Safft rentre dans l'entreprise en mai 1907. Grâce à lui, Märklin remporte de grands prix dans des expositions internationales. En 1908, la raison sociale devient: "Märklin Frères & Compagnie". De splendides trains dans différents écartements, en I, II et III, font rêver les enfants et aussi les adultes. Ils fonctionnent à la vapeur, à l'électricité ou sont mécaniques avec des mouvements d'horlogerie très robustes avec marche avant et arrière. Les gares sont en fer blanc laqué, hautes en couleurs et monumentales. Les postes d'aiguillages commandent vraiment les voies.

Les wagons de voyageurs sont aménagés intérieurement selon leur fonction. La magnificence de ces trains en fait des chefs-d'oeuvre. Pour ces petites merveilles 600 personnes étaient employées en 1914. La guerre stoppa sérieusement les activités de l'entreprise. Cependant la qualité et le savoir faire Märklin continuent.

Emil Fritz le premier associé meurt en 1922. C'est en 1923 que Fritz Märklin, le fils d'Eugen rejoint son père, et prend sa place en 1935 lorsqu'il prend sa retraite après plus de cinquante ans d'activité.

L'entreprise surmonte les crises de la période d'entre-deux-guerres en sachant s'adapter aux nouveaux besoins du marché. Pour les trains, un nouvel écartement voit le jour, c'est le 0 (32mm.). Les modèles sont beaucoup plus réalistes. Märklin sort en 1925/26 les premiers trains électriques fonctionnant sur courant basse tension en 20 volts avec un transformateur.

En 1928 le nombre de travailleurs de la firme s'élevait à 900 personnes.



MARCEL DARPIN BICHONE

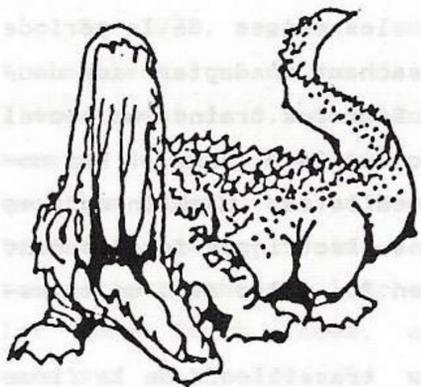
Le fameux modèle "Crocodile" (aussi célèbre que la "Coupe-Vent" du début du siècle) est devenu le fer de lance de la marque en 1933 et la conforte dans la position de leader du train jouet dans le monde. A nouveau, à la Foire de Leipzig en 1935 Märklin présenta un train en écartement 00, le H0 actuel (16,5 mm.).

Richard Safft meurt en 1945 et Eugen Märklin en 1947. Fritz Märklin par son travail acharné maintient la société, et Herbert Safft en devient directeur. La firme développe à fond la fabrication des trains en H0 jusqu'à la mort de Fritz en 1961.

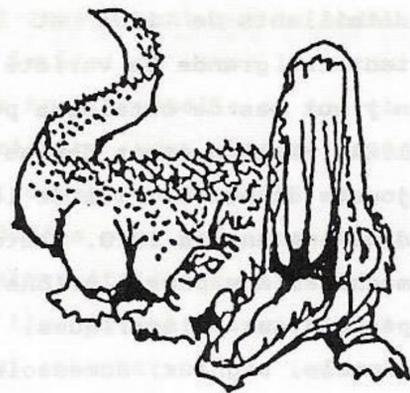
Depuis 1959, 2000 personnes travaillaient à l'usine de Göppingen.

En 1972, Märklin présenta au salon du jouet à Nuremberg le plus petit train électrique existant, en écartement Z (6,5 mm.). Le système électronique "Digital", contrôle et programmation automatiques fait son apparition en 1984 pour la 125e anniversaire de la firme.

Cependant Claudius Märklin avait repris l'affaire depuis 1975. Il transforma celle-ci en une grande société moderne exportant ses jouets dans le monde entier. Aujourd'hui la marque demeure et jouit toujours d'une importante renommée dans le milieu du train miniature.



Anecdotes crocodilesques



La neige tombait à gros flocons, Pianca avait levé les pantos et branché la motrice. Mais, comme il y avait de la neige mouillée sur les barres articulées, seul le pantographe de l'arrière monta et toucha le fil caténaire, alors que celui de l'avant resta bloqué à mi-hauteur par la neige. Bien qu'il n'était pas en contact avec la caténaire, il restait cependant sous tension. Mais Pianca n'y pensait pas et s'appretait à enlever la neige à l'aide d'un balai pour dégager le panto bloqué.

Battistino s'en aperçut et il courut vers l'a-

vant par le couloir latéral. Appeler? Cela aurait précipité Pianca pour exécuter son plan. Il n'y avait plus de temps à perdre. Battistino agit d'instinct. Il s'approcha doucement de Pianca et lui arracha la balai mouillé des mains, risquant de projeter le mécanicien dans le vide.

Les services d'hiver au Saint-Gothard étaient très durs. Des courants d'air constants régnaient dans les motrices et créaient des conditions pénibles de conduite pour les mécaniciens. "Villa des courants d'air" gémissaient-ils.

29 JUILLET 1941 LA 14304 ESSAIE UN RACCOURCI



La beauté hivernale de cette magnifique voie ferrée à travers les Alpes suisses n'était pas sans charmes. Les vieux mécanos de crocodiles se souviennent encore de cet étranger curieux qui s'est renseigné sur l'utilité des murs élevés le long des pentes raides. Au lieu de lui dire la vérité - à savoir la protection contre les avalanches - on lui répondit qu'il s'agissait du vignoble du Saint-Gothard. Cette anecdote se passant en hiver, l'étranger ne vérifia pas la justesse de cette réponse. Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Arrivé à destination, l'étranger commanda une bouteille de "Vino Gottardo" sur le conseil de ses interlocuteurs. Quelle boisson a-t-on servi à cet homme? L'histoire ne le dit pas.



QUOI DE PLUS BEAU QU'UNE
KROKODILE SOUS LA NEIGE

monta des portes de séparation dans les couloirs latéraux, séparant ainsi les deux cabines de conduites. Les portes donnant sur l'extérieur côté poste du mécanicien furent condamnées. En même temps les marches et main-courantes correspondantes furent démontées.

Mais cela ne fit pas plaisir aux mécanos des crocodiles. En effet, au cours des années, une hiérarchie entre porte du mécanicien et porte de l'aide-mécanicien s'était établie. Gare à l'aide mécanicien qui aurait emprunté la porte du mécanicien pour péné-

trer dans la motrice. Ce qui devint cocasse, c'est que dans la nouvelle situation, le mécanicien était obligé d'emprunter la porte côté aide mécanicien, ou pour les motrices de la deuxième génération, la porte oblique côté aide-mécanicien. L'histoire rapporte que certains mécaniciens de crocodiles particulièrement agacés, auraient emmené des petites échelles personnelles pour pénétrer dans la machine par la fenêtre de la porte condamnée. Heureusement que cette situation fut brève, car elle frisait le ridicule.



12 NOVEMBRE 1968 LA 14277
TENTE UNE EPREUVE DE FORCE

trer dans la motrice. Ce qui devint cocasse, c'est que dans la nouvelle situation, le mécanicien était obligé d'emprunter la porte côté aide mécanicien, ou pour les motrices de la deuxième génération, la porte oblique côté aide-mécanicien. L'histoire rapporte que certains mécaniciens de crocodiles particulièrement agacés, auraient emmené des petites échelles personnelles pour pénétrer dans la machine par la fenêtre de la porte condamnée. Heureusement que cette situation fut brève, car elle frisait le ridicule.

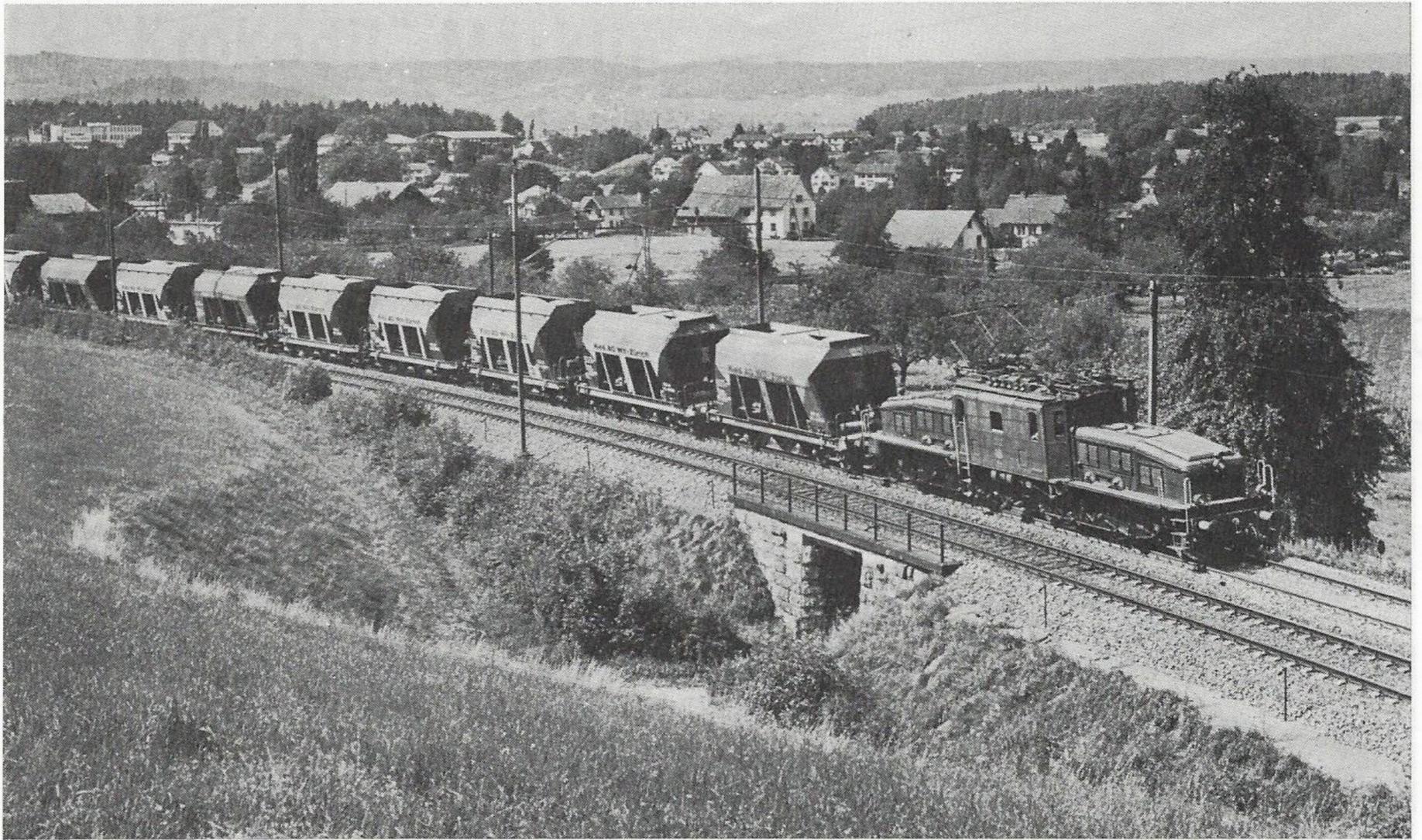
MÄRKLIN

Histoire à dormir debout

NOUVELLE FANTASTIQUE ET INÉDITE



ET EN AVANT POUR LES 26 °/00



EN ROUTE POUR.....?

Phil arriva sur le quai désert, tout essoufflé. Parti en retard, il avait couru tout le long du mauvais chemin de terre avec sa grosse sacoche à outils. La gare semblait vide de voyageurs. Toutes les lumières étaient éteintes et le faisceau de rails luisait sous la clarté lunaire qui entraît par l'immense fenêtre. Sur le moment, l'atmosphère bizarre du lieu ne l'étonna pas. Les aiguilles de l'horloge de la station étaient arrêtées à 15 heures. Il regarda sa montre qui indiquait minuit. Il poussa un profond soupir de soulagement car il restait encore cinq minutes avant l'arrivée du train. Juste le temps de reprendre son souffle.

Tout à coup, il eut la sensation d'une présence à ses côtés. Un petit homme à l'aspect goguenard, sorti il ne savait d'où, était là immobile, droit comme un i, un baluchon sur l'épaule au bout d'un bâton, fait d'un vieux foulard rouge à poids blancs. Un pauvre trimardeur probablement. Phil rompit le silence oppressant du lieu.

- Le train de minuit cinq ne va pas tarder j'espère?
- Oh, rien n'est moins sûr étranger. On voit bien que vous n'êtes pas du coin!
- Non, en effet, mais je présume qu'ici aussi les trains arrivent à l'heure comme partout ailleurs en principe. Et puis il faut absolument que je sois rendu à Lionelville demain matin. Ma femme m'y attend, et je n'ai pas l'intention de coucher ici.
- Eh bien! justement je crois que c'est ce qu'il vous reste de mieux à faire, car avec ce satané gamin, impossible de savoir quand il y aura un train.

- Quel est ce satané gamin qui a un rapport avec le passage du train?

- Visiblement jeune homme, le lieu et la situation où vous êtes vous échappent totalement. Mais regardez donc autour de vous!

Phil détacha son regard du petit homme qui lui sembla soudain étrange avec ses reflets métalliques dans la clarté lunaire. Lorsque le vagabond se retourna, il vit les grosses lettres en relief "Made in Britain" marquées dans son dos. Phil leva les yeux et il aperçut l'arbre au coin du bâtiment de la consigne. Le feuillage ressemblait à une grosse éponge peinte en vert. Il s'approcha, et un hoquet de stupeur le cloua sur place. Il venait de prendre conscience que l'arbre était en caoutchouc mousse avec un tronc en plâtre bariolé d'un marron cacateux. Subitement il découvrit l'étrangeté de tout ce qui l'entourait. La gare, aussi, avait des reflets métalliques. Il tapa du pied et il s'aperçut que le quai était en tôle de fer peinte. La peinture avait cloqué de-ci de-là, où était carrément absente. Des champignons brunâtres apparaissaient en certains endroits. La rouille avait sérieusement attaqué le métal. Phil venait de découvrir que tous les alentours n'étaient qu'une partie d'un décor de chemin de fer. De là, le pourquoi de cette gare en fer blanc avec son toit en tuiles rouges imprimées et son horloge arrêtée à jamais. Quelques bâtisses en fer, elles aussi, entouraient la gare. Son regard se posa plus loin et, au-delà du château d'eau, vers l'ouest, il vit la masse énorme de la montagne en papier mâché, verte et



PAPA, MAMAN ET LA PETITE

jaune, affaissée par le poids d'une vétuste centrale hydraulique en ferraille. Du blanc du roc, s'écoule en zigzagant une rivière de cellophane froissée se déversant plus au sud dans un lac fait d'un vieux miroir ébréché. A sa surface stagne en permanence une légère brume, qui apparemment n'est qu'un épais voile de poussière, car l'horrible gamin ne connaît pas le ménage. Dans la campagne alentour, broute un troupeau de bovins solitaire et muet. A l'est, se profile sur le fond blanc de la muraille une forêt composée d'arbres de plastique et de mousse synthétique d'un vert terne et sombre. A la suite de cette végétation envahissante, la voie ferrée s'engouffre dans les ténèbres d'un tunnel en tôle cabossée, pour ressortir peu avant le poste d'aiguillage et la cabane du vieil Adri. Ensuite se découpe la monumentale silhouette du transformateur près des quais et des premiers bâtiments de la station. Au centre de ce paysage, se trouve un grand puits où se glisse le même pour jouer avec ses trains. Avec amertume, Phil jeta un dernier regard aux quatre murs fermant l'horizon de cet univers.

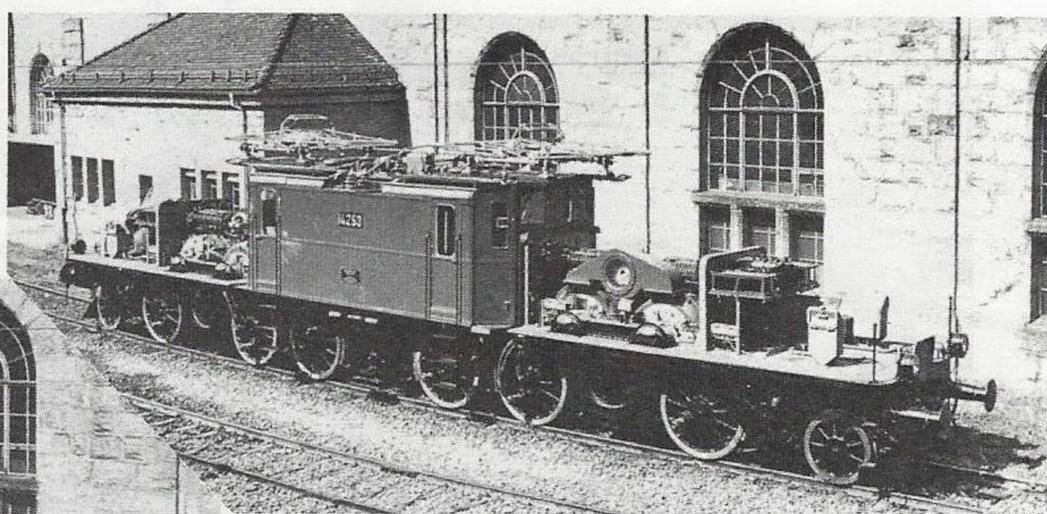
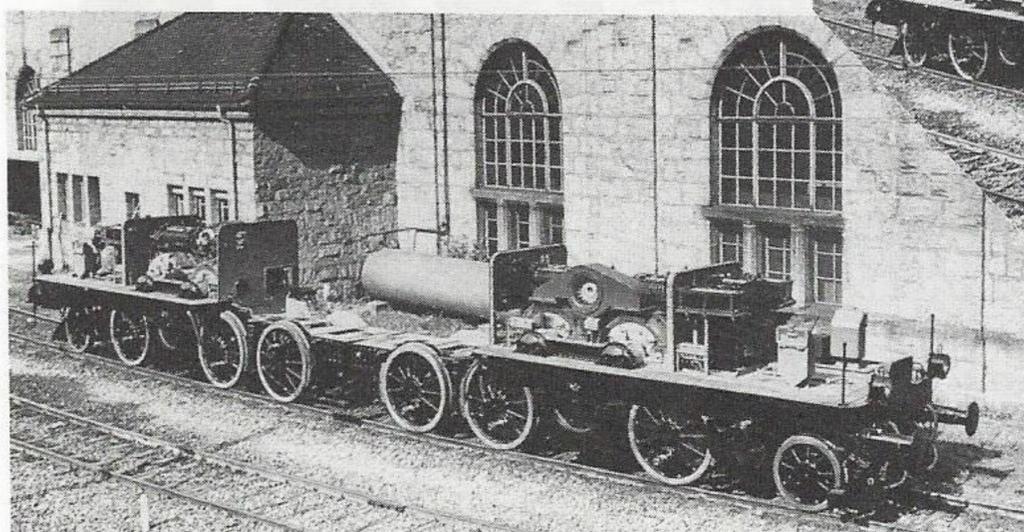
Phil ressentit une petite faim. Il repensa au dîner qu'il avait aperçu en bordure du chemin qui menait à la gare. D'ailleurs, au moment de son passage, le restaurant fermait et le dernier client en sortait croquant à pleines dents dans un hamburger rassis qui avait traîné toute la journée sur le comptoir, entre une pinte de bière rousse irlandaise et le vieux crachoir en cuivre. Mais Phil avait de la ressource, et la petite faim pouvait attendre.

- Eh! étranger, vous vous posez des questions? Alors il faut que vous sachiez que le lien entre ce satané gosse et l'arrêt éventuel du train dans cette gare est tout simple. Ce petit monstre est le maître absolu de la circulation ferroviaire dans ce secteur. Si par hasard, il lui prend l'envie de jouer au petit train sur ce modèle réduit, vous aurez peut-être une chance de partir. Bien sûr, à condition qu'il ne rumine pas d'idées sadiques telles que: déraillements organisés, tamponnages, voyageurs pris en otages et vendus à ses copains pour quelques dollars, etc... Mais, attention, le voilà!

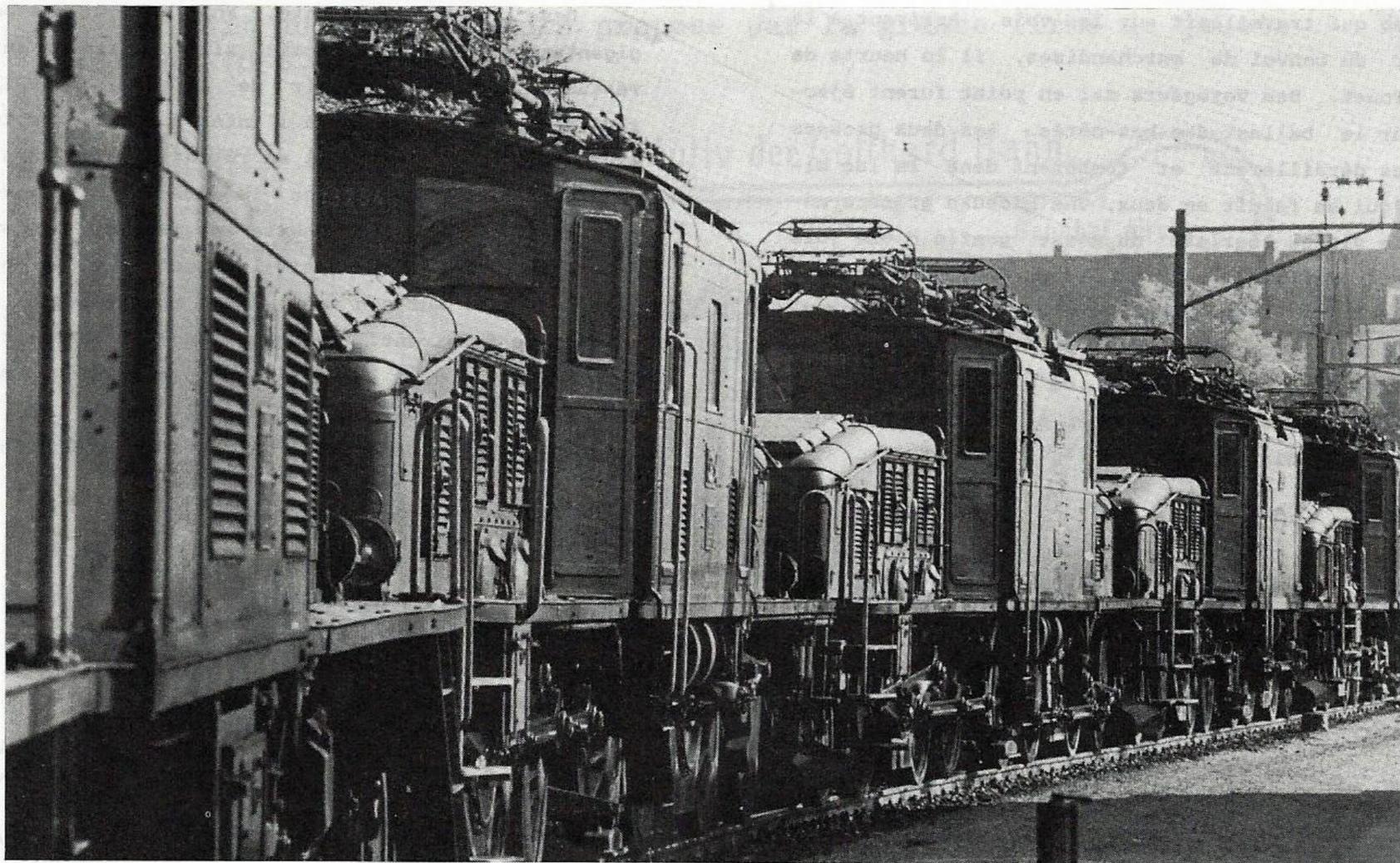
Brusquement la porte de la pièce s'ouvrit, et le gamin apparut la face empouprée, piquée de rouille et les cheveux poil de carotte ébouriffés. Il plongea dans le trou d'homme et réapparut avec son gros pif à ras du transfo. Il l'alluma, et tout le paysage s'illumina depuis les lampadaires de quais et des voies aux quelques maisons d'alentours, chassant un peu la tristesse de l'endroit. Il appuya sur le bouton, et le train de voyageurs déboucha dans un grondement d'enfer, à toute vitesse, du tunnel en sifflant et crachant une fumée noire artificielle puante. Il accéléra tout en faisant sortir le train de marchandises de la voie de garage qu'il aiguilla sur la voie principale. Pendant ce temps, le rapide passa en trombe devant la gare. Le vieil Adri, l'aiguilleur, avait eu juste le temps de sortir de sa cahute pour faire le signal réglementaire avec son drapeau et sa lanterne rouge. Mais, à quoi bon! Lancé à toute vitesse, le train de voyageurs décapita un cheminot

en plomb qui travaillait sur la voie. Arrivant à la hauteur du convoi de marchandises, il le heurta de plein fouet. Des voyageurs mal en point furent éjectés sur le ballast des bas-côtés. Les deux grosses machines déraillèrent et tombèrent dans le lac miroir, qui se fendit en deux. Une hideuse grimace envahit le visage écarlate du gosse gonflé d'une joie mauvaise. Satisfait, il coupa le courant et quitta rapidement les lieux. Tout le réseau miniature retomba dans le silence et la nuit. Phil et le vagabond du rail avait eu juste le temps de rentrer précipitamment dans la gare pour échapper à l'ouragan destructeur du petit diable roux.

Dans l'aube naissante, Phil aperçut une ombre gigantesque qui se déplaçait silencieusement sur le réseau. Il allait sortir de la gare, mais il se ravisa et resta immobile à l'intérieur, bien protégé. Il faillit crier, mais il se retint à temps. Son regard venait de plonger dans les immenses yeux verts d'un chat. Ce nouveau monstre se penchait en avant avec curiosité. Phil sentit le souffle tiède de son haleine passer sur son visage. Les moustaches de l'énorme bête frémissaient. Le chat gronda légèrement, et Phil vit luire dans le gouffre de sa gueule d'immenses sabres étincelants. L'animal recula un peu, levant une patte démesurée qui s'abattit subitement



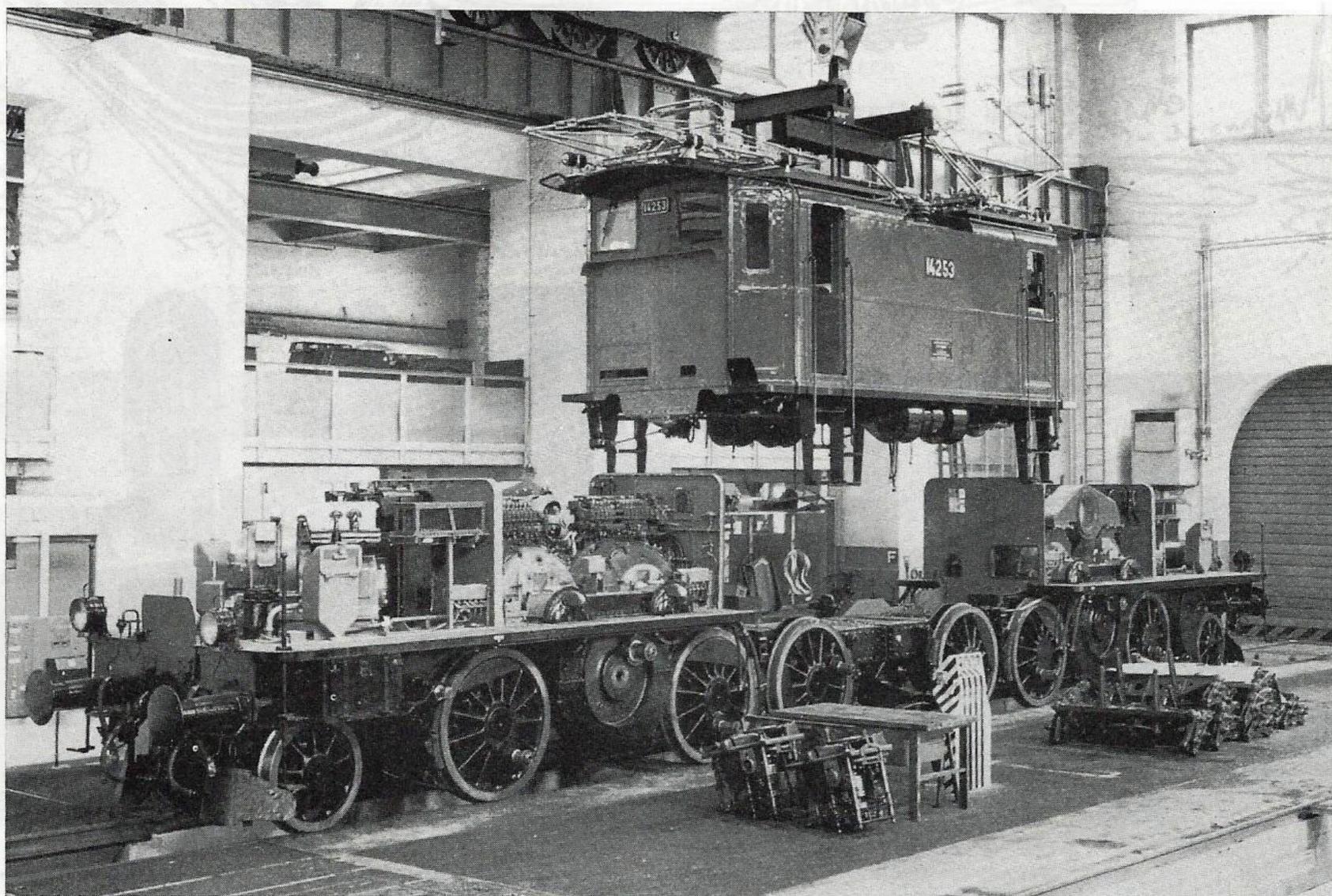
EN ATTENDANT LE LIFTING

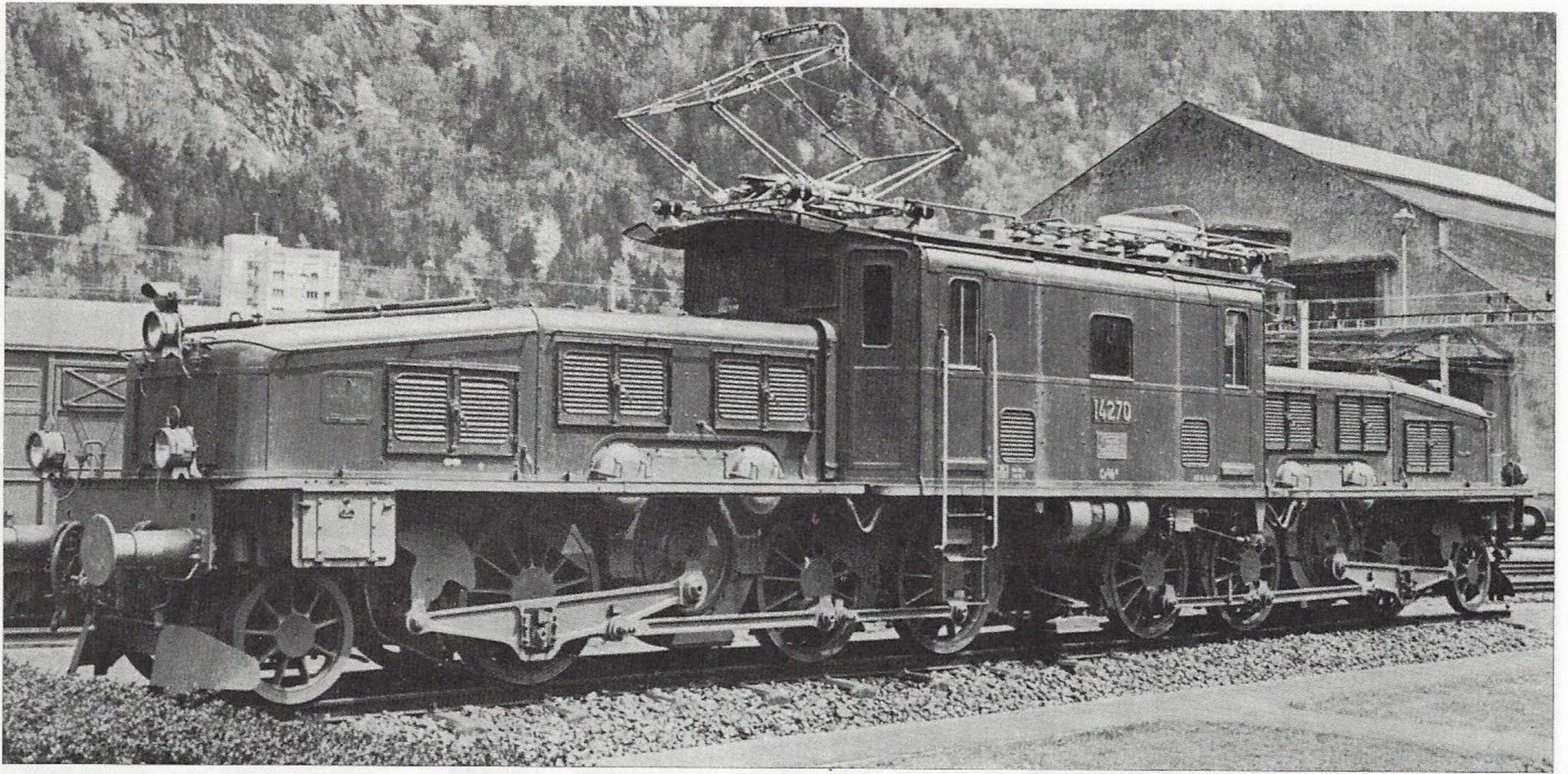


ALLEZ, A LA QUEUE, PRENDS TON TOUR



MEME EN MORCEAUX ELLE EST BELLE

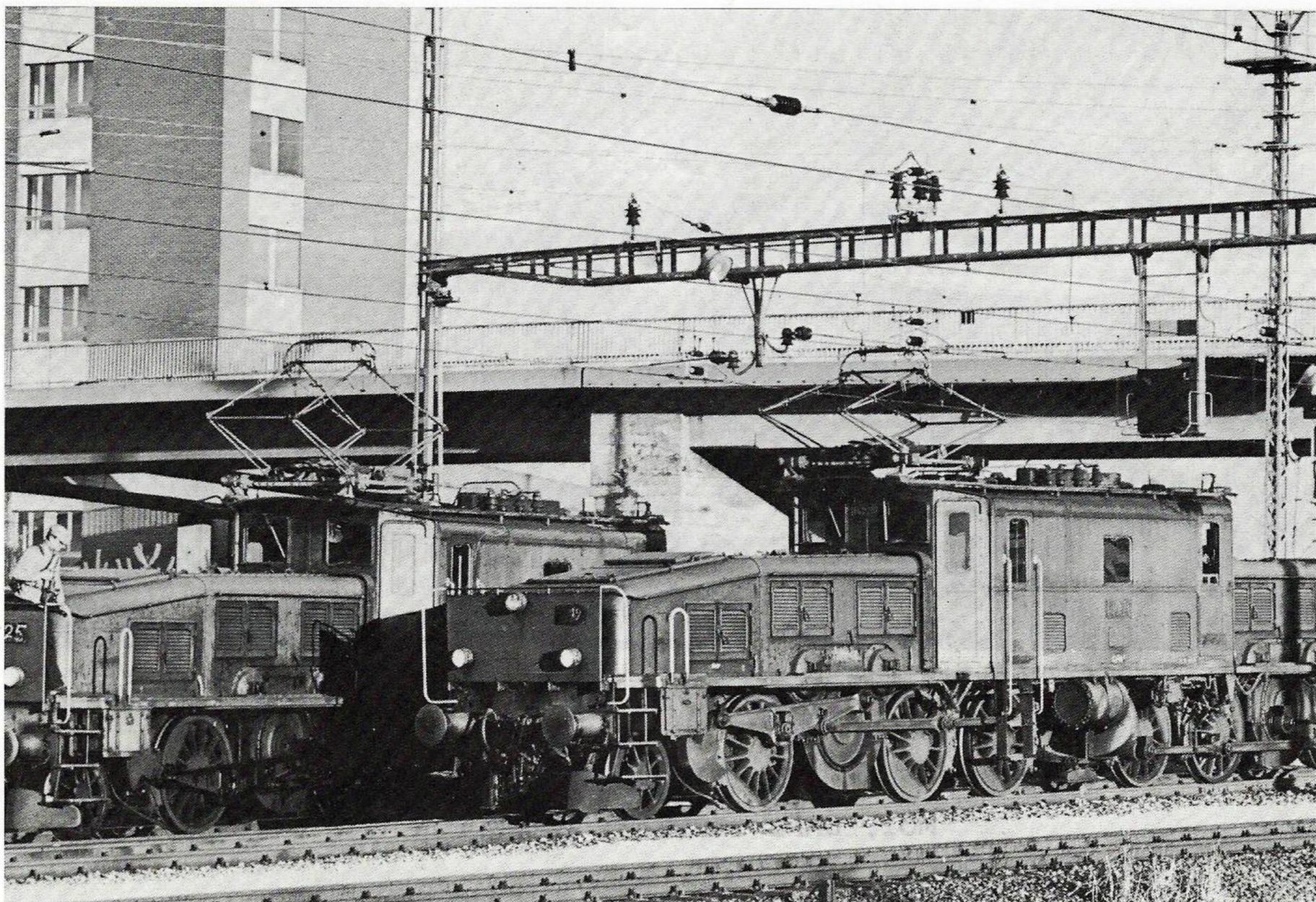




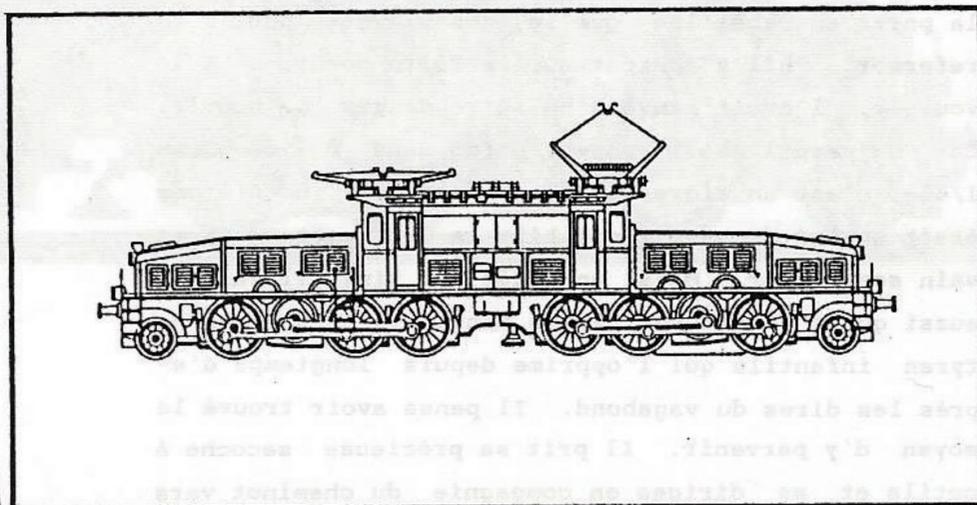
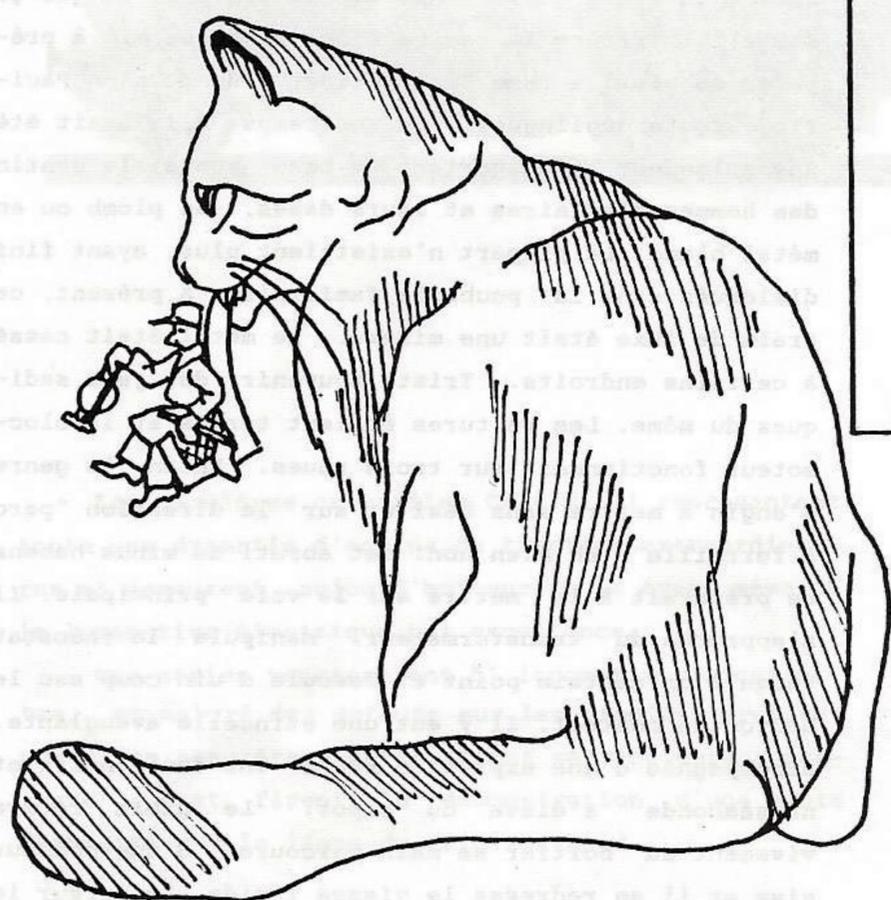
MOI, DANS TOUTE MA SPLENDEUR

sur le corps d'un petit rongeur qui était caché de l'autre côté de la cloison de tôle. Le chat se releva et sortit tout fier, la souris entre les crocs, par la porte entrebaillée que le gosse avait oublié de refermer. Phil s'aperçut que le félin géant, sans le vouloir, l'avait sauvé d'un autre danger, la souris. Car un pareil petit rongeur perdu dans un décor au 1/43e, c'est un tigre. Le danger passé, l'inquiétude était en lui de savoir que Lily ce matin attendait en vain son retour. Mais, une idée lui vint. Il fallait aussi qu'il libère ce peuple miniature des mains du tyran infantile qui l'opprime depuis longtemps d'après les dires du vagabond. Il pensa avoir trouvé le moyen d'y parvenir. Il prit sa précieuse sacoche à outils et se dirigea en compagnie du cheminot vers l'énorme transformateur. Le temps du parcours, il lui expliqua son projet. Le jour était complètement levé à présent, mais il était encore de très bonne heure. c'était le moment d'agir, car le mouflet devait ronfler à poings fermés, cuvant encore son scénario catastrophe de la nuit. Aussitôt arrivés, ils escaladèrent le transfo. Là, Phil ouvrit sa sacoche, choisit le plus gros burin et fabriqua un tounevis colossal, genre clef en croix, qui lui permit avec l'aide de son compagnon de plomb de dévisser les boulons. Avec la grue du quai tout proche, ils soulevèrent le capot et Phil se mit en devoir de déconnecter certains fils, qui à l'échelle ressemblaient à de gros câbles. Il les remonta de façon à mettre le transformateur en court-circuit. Le plus gros du travail était fait. Ils manoeuvrèrent à nouveau la grue pour redescendre le capot à sa place. Soigneusement ils revissèrent les boulons. L'opération ne laissait aucune trace. Il ne restait plus qu'à attendre.

A 10 heures, le petit rouquin se pointa les yeux bouffis et la morve au nez. Il se coula dans le trou d'homme et hurla: "Debout là-dedans, ce n'est plus l'heure de roupiller!". Il cogna sur le toit de la cabane du vieil Adri; "Allez, au travail, et que ça saute!". Derrière la remise à locos, il se mit à préparer sa vieille rame "streamliner" de l'Union Pacific, toute déginglée. En son temps elle avait été une splendeur transportant du beau monde, le gratin des hommes d'affaires et leurs dames, en plomb ou en métal blanc. La plupart n'existaient plus, ayant fini disloqués dans la poubelle familiale. A présent, ce train de luxe était une misère. Le métal était cassé à certains endroits. Triste souvenir des jeux sadiques du même. Les voitures étaient ternes et le bloc-moteur fonctionnait sur trois roues. Enfin, le genre d'engin à mettre sans hésiter sur la direction "parc à ferraille". Eh bien non! cet abruti de minus habens se préparait à le mettre sur la voie principale. Il s'approcha du transformateur. Manipula le rhéostat jusqu'à un certain point et bascula d'un coup sec le bouton de contact. Il y eut une étincelle aveuglante, accompagnée d'une explosion sèche. Une fumée noire et nauséabonde s'éleva du capot. Le gamin retira vivement du boîtier sa main parcourue d'une douleur vive et il se redressa le visage livide. La fureur le prit. Il arracha le transformateur de son socle et le projeta violemment contre le mur où il rebondit, retomba sur le toit de la gare et ricocha pour venir s'écraser sur la tête du dictateur en culotte courte qui se trouvait dans son trou d'homme. Là, le gosse s'effondra assommé et trente six chandelles se mirent à luire dans sa petite tête.



LE COUPLE A NOUVEAU REUNI



Lily fut tirée de son profond sommeil par le bruit sourd de la chute d'un corps. Elle se retourna et s'exclama:

- Eh! chéri que t'arrive-t-il?

Le pyjama en bataille et les cheveux hirsutes, Phil gisait à terre au pied du lit conjugal.

- Oh, quel cauchemar que je viens de faire! C'est ce maudit canard laqué que j'ai mangé hier au soir. Décidément, je n'irai plus dîner chez les chinois.

Furtivement, Joe le chat entra dans la chambre, tenant délicatement dans sa gueule le vieil Adri dans un fauteuil avec son drapeau et sa lanterne. Il déposa son précieux fardeau aux pieds de Lily. Le vieil aiguilleur allait jouir enfin d'une retraite bien méritée.

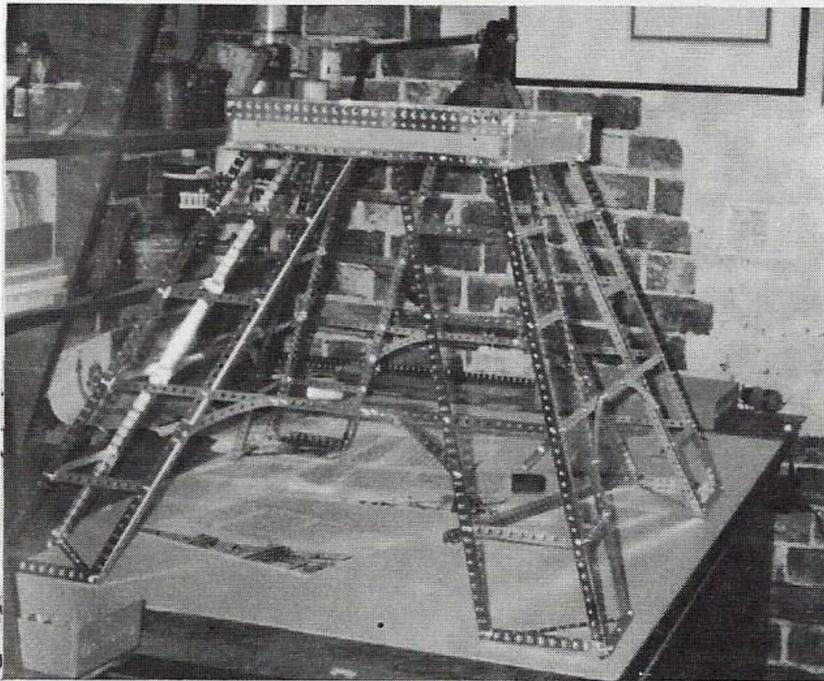
**ADRI
TRAINS**

ENFIN, UNE TOUR EIFFEL CONSTRUITE A PARIS

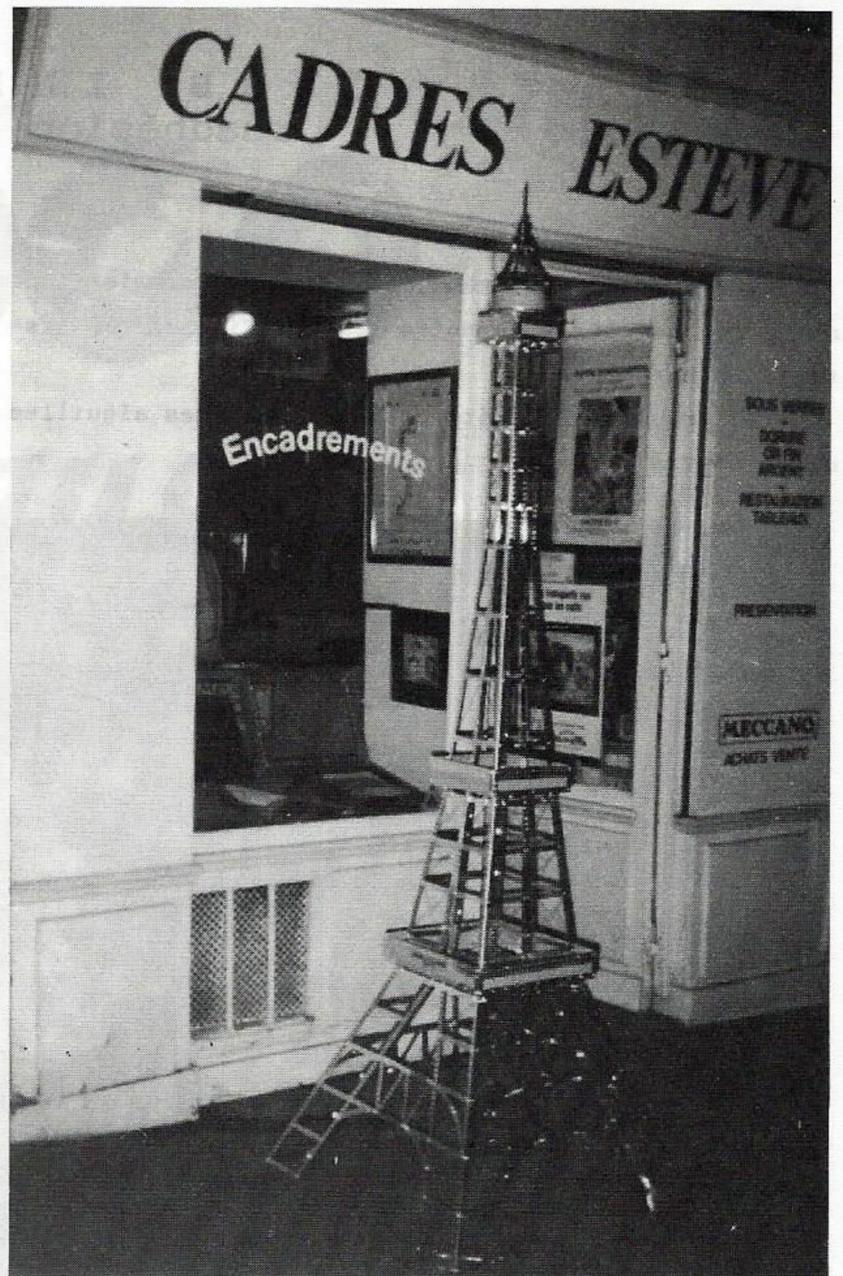
Driiiiiing, Driiiiiing,

- allo,
- comment?
- vous voulez offrir une Tour Eiffel à un être sympathique,
- Oui, je comprend, votre idée est très généreuse, et vous voulez la construire chez vous à P.. et la remonter à Paris en avion?
- Si votre emploi du temps vous le permet je vous propose de la construire en notre atelier et de l'emmener tranquillement (presque, sous votre bras) "on peut rêver"!... à son lieu de destination.

J'appris plus tard qu'elle fut offerte à un parisien habitant juste en face de la vraie.



PREMIERE PARTIE, PREMIER ETAGE



TROISIEME PARTIE,

ELLE EST FINIE, ET IL EST FIER



DEUXIEME PARTIE, LE RESTE DES ETAGES

CLUB INFOS JOUETS
réadhésion 1992 120 Francs

r	réadhésion 1992 120 F
ré	é
réa	adhésion 1992 120 F
réad	d
réadh	adhésion 1992 120 F
réadhé	é
réadhés	120 Francs
réadhési	i
réadhésio	adhésion 1992 120 F
réadhésion	n
réadhésion 1	
réadhésion 19	1992
réadhésion 199	9
réadhésion 1992	9
réadhésion 1992 1	2
réadhésion 1992 12	
réadhésion 1992 120	120 F
réadhésion 1992 120 F	2
réadhésion 1992 120 Francs	0

CLUB INFOS JOUETS
réadhésion 1992 120 Francs

Souvenirs de nos réunions C.I.J du premier lundi de chaque mois, en notre siège culinaire, du bistrot: Le Mazarin.

De gauche à droite dans le sens des aiguilles d'une montre.



Mesdames: TABET, FLECK, BIHN, QUENTIN et BELGODERE.

LES MEMES A LA FIN DU REPAS.





Messieurs: CRESTEY, ESTEVE, FLECK, CORNEUX, COURDOUX,
QUENTIN et ALEXIS.

Messieurs: CRESTEY, QUENTIN, ALEXIS, DANTAN et BIHN.

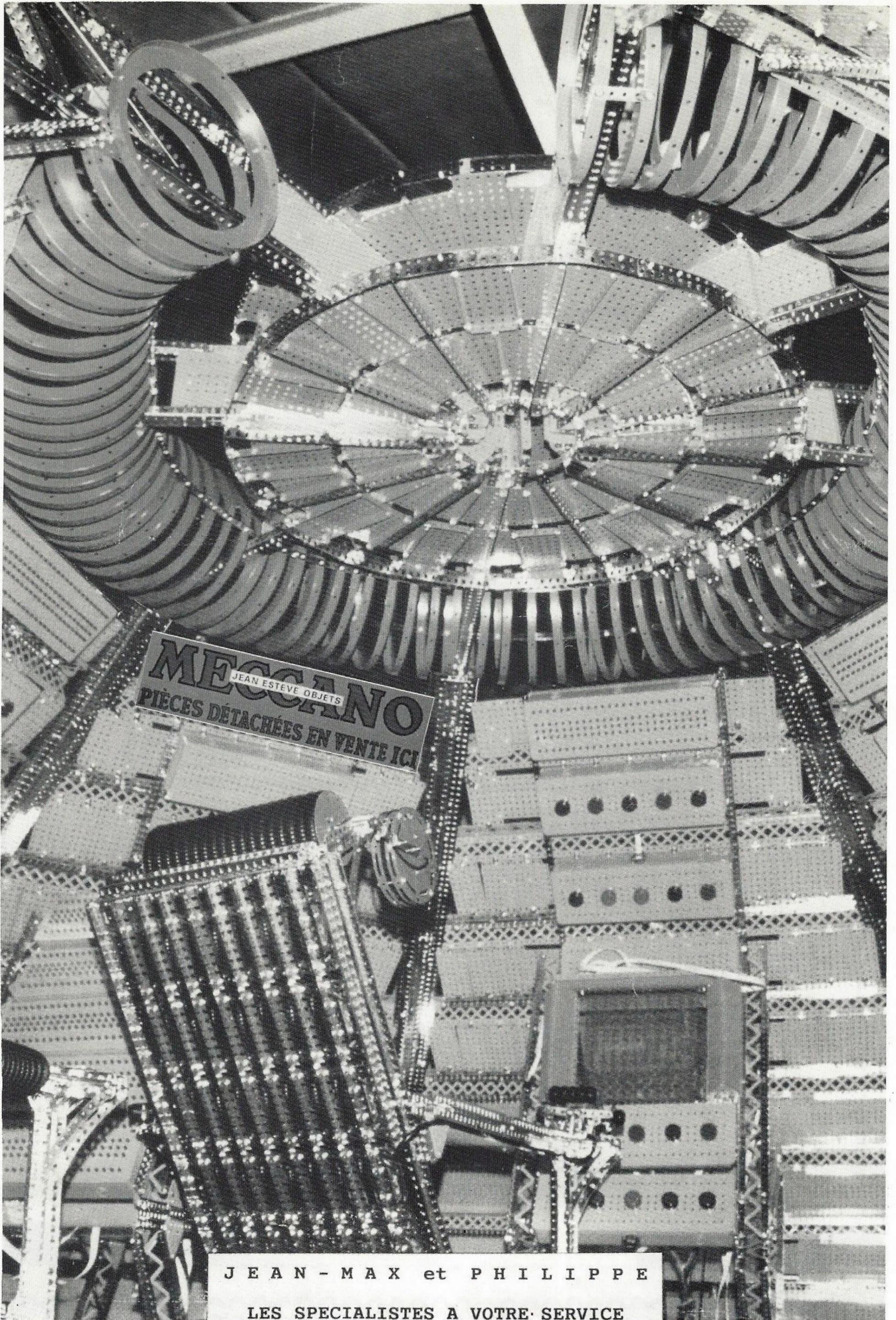




Messieurs: 1/2 CRESTEY, ESTEVE, FLECK, TABET, de FILIPPI-VERDOT, COURDOUX et QUENTIN.

Messieurs: CRESTEY, ESTEVE, FLECK, CORNEUX, COURDOUX, QUENTIN et ALEXIS.





MECCANO
JEAN ESTEVE OBJETS
PIÈCES DÉTACHÉES EN VENTE ICI

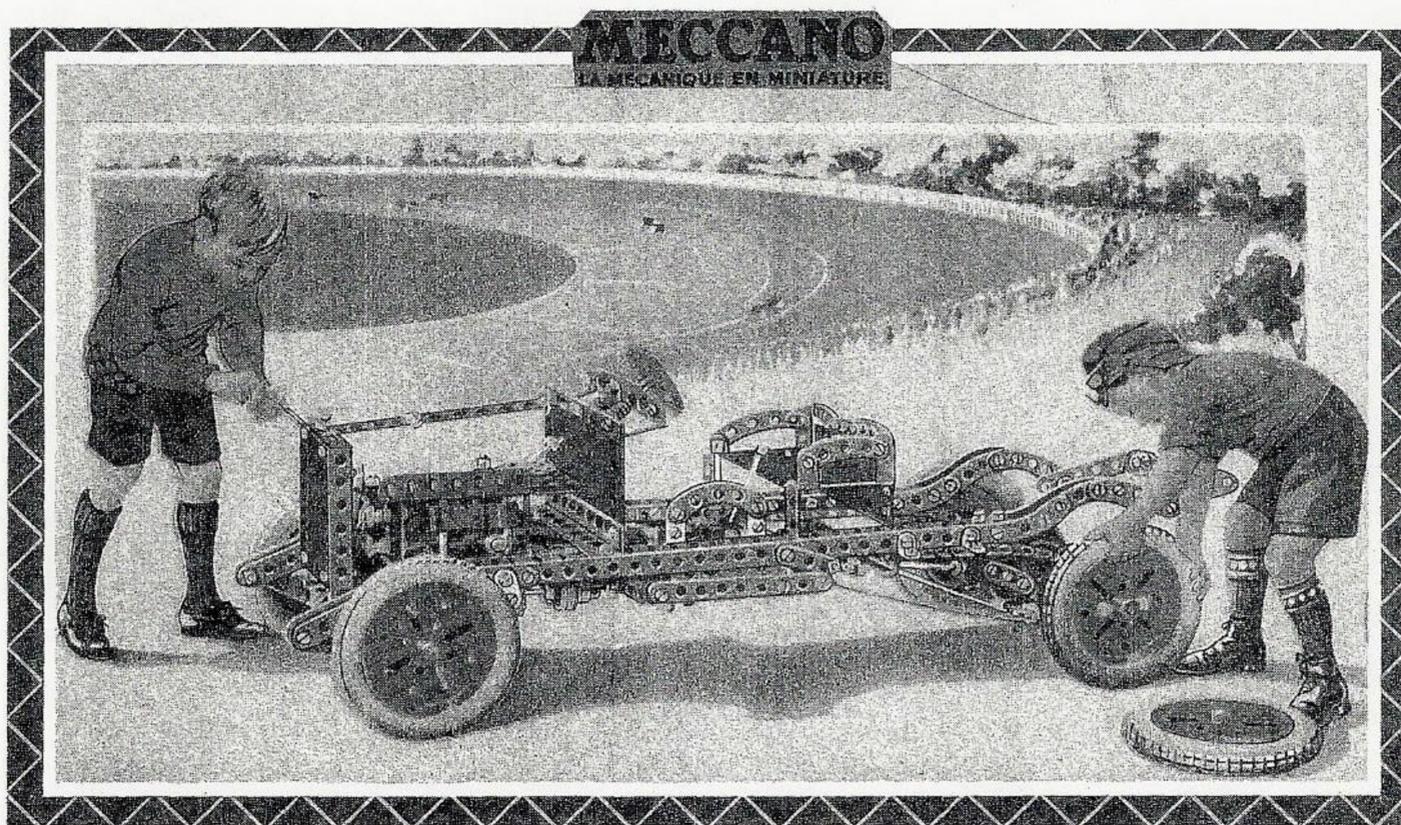
JEAN-MAX et PHILIPPE
LES SPECIALISTES A VOTRE SERVICE

MECCAN'EX 92

Exposition Internationale

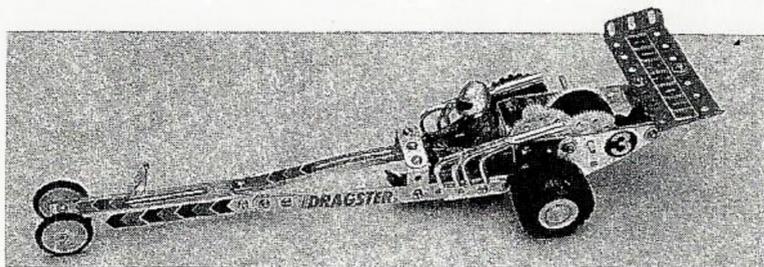


28. 29 et 30 mai 1992



EXINCOURT

salle des fêtes rue du puits
de 9h à 19h



Club des amis du Meccano BP 19 Brignais 69 530