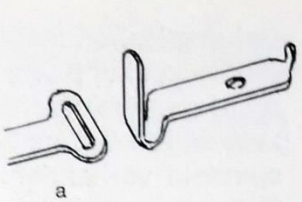


Een overzicht van speelgoedtrein koppelingen vanuit de verschillende literatuur.

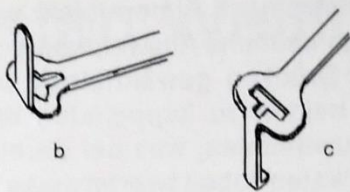
Un aperçu des attelages de trains jouets à partir de diverses publications.

Ein Überblick über Spielzeugeisenbahnkupplungen aus der diversen Literatur.

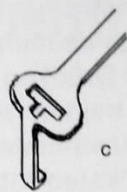
An overview of toy train couplings from the various literature.



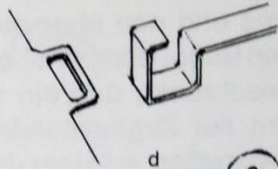
a



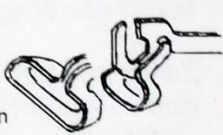
b



c



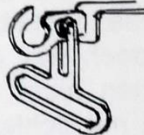
d



e

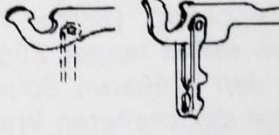
1894-1898

Märklin



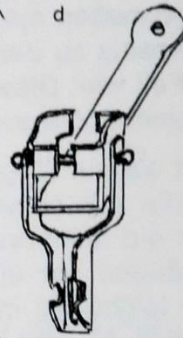
f

1898-1904



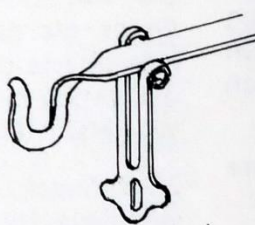
g

1904-1909



h

ab 1909



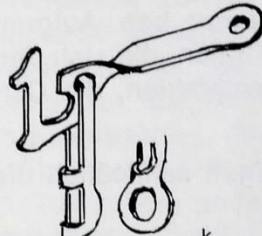
i

1900-1908



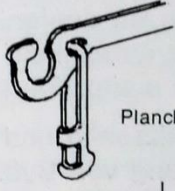
bis 1908 Loks

Bing



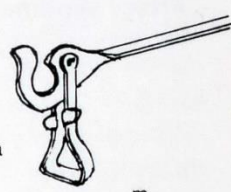
k

1912-1933



Planck

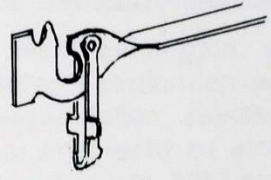
l



m

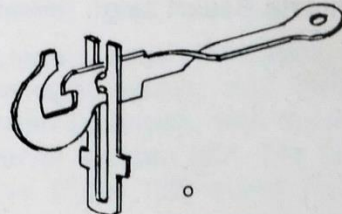
bis 1902

Caretta



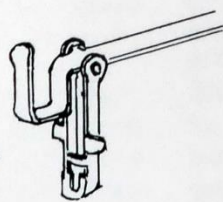
n

1902-1909



o

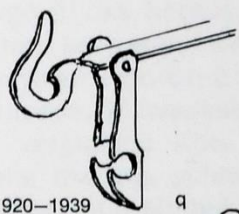
1909-1917



p

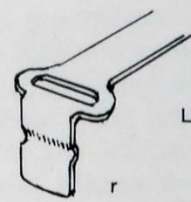
1904-1920

Bub



q

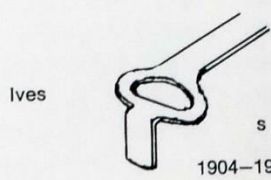
1920-1939



r

1906-1923

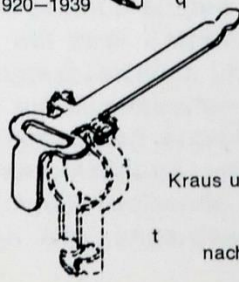
Lionel



s

1904-1930

Ives



t

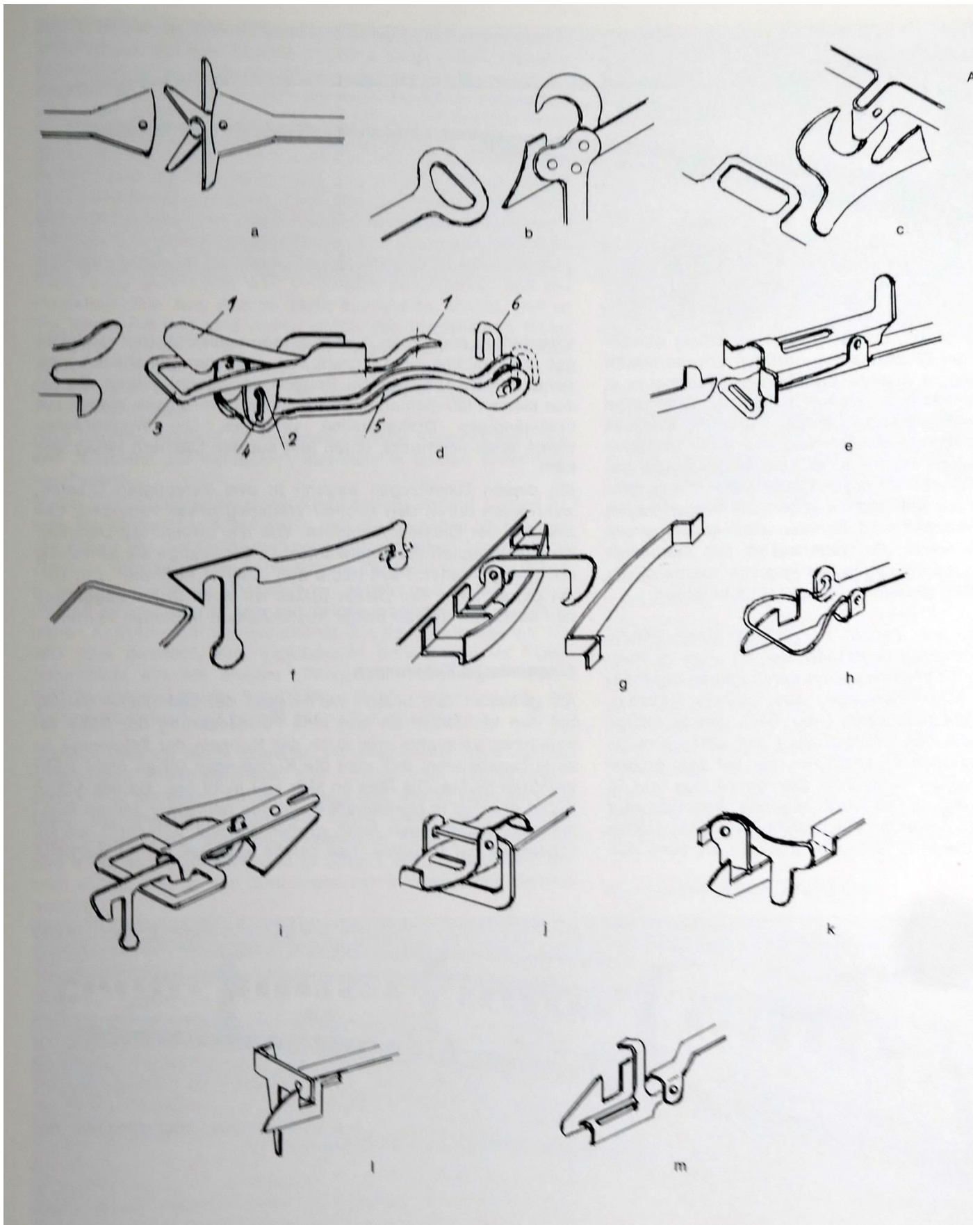
Kraus u. Dorfan

nach 1924

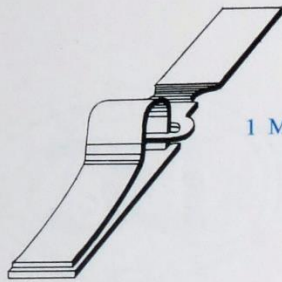


u

Automatic couplers/ Automatische Kupplungen/ Attelage automatique



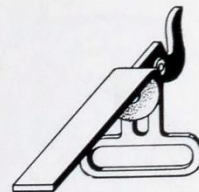
a – Voltamp; b – Bing; c – Betz; d – Paya; e – Bub; f – JEP; g – Märklin; h – Hornbyi – JEP; j – Ives; k – Lionel;
 l – LR (Le Rapide); m – Bing



1 Märklin, vanaf 1891



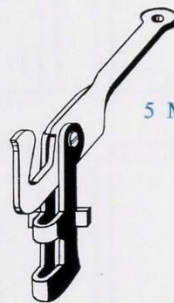
2 Märklin, tot 1898



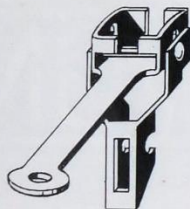
3 Märklin, 1899 tot 1904



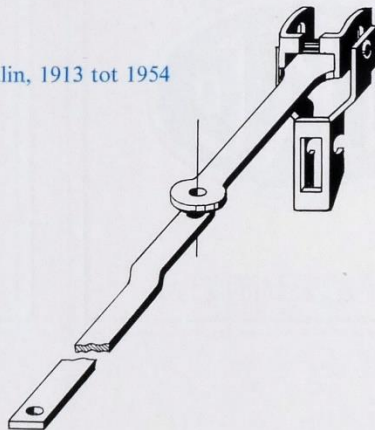
4 Märklin, 1904 tot 1909



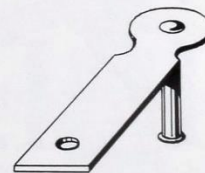
5 Märklin, 1907 tot 1919



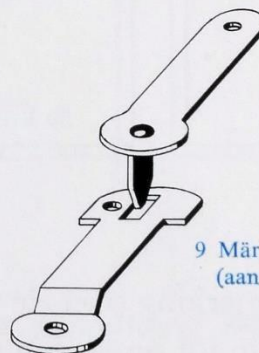
6 Märklin, 1913 tot 1954



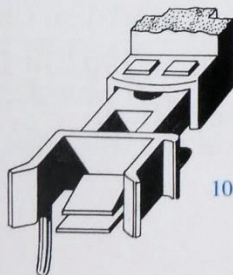
7 Märklin, vanaf 1909



8 Märklin, vanaf 1910
(aan tenders)



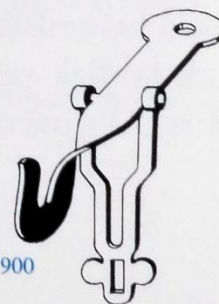
9 Märklin, vanaf 1920
(aan tenders)



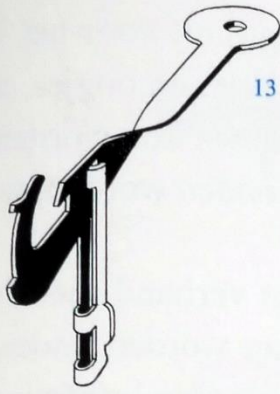
10 Märklin, vanaf 1970
(nieuw spoor I)



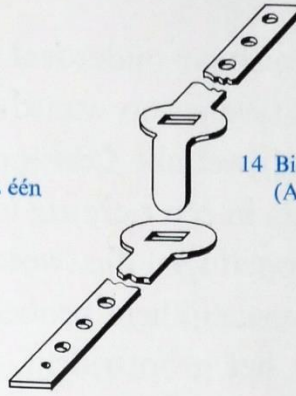
11 Bing, vóór 1900



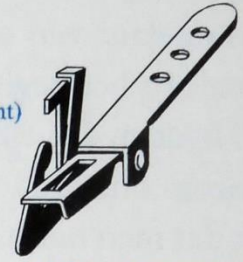
12 Bing, van vóór 1900
tot 1908



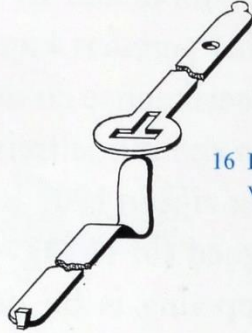
13 Bing, 1908 tot 1934
(vaak per wagen slechts één koppeling met beugel)



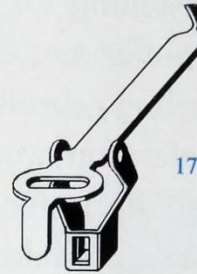
14 Bing, 1912 tot 1920
(Amerikaans assortiment)



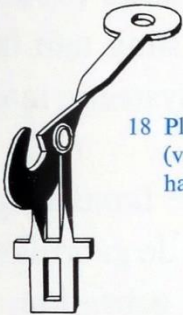
15 Bing, 1930 tot 1934



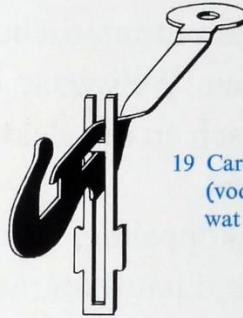
16 Diverse fabrikanten,
van goedkope modellen



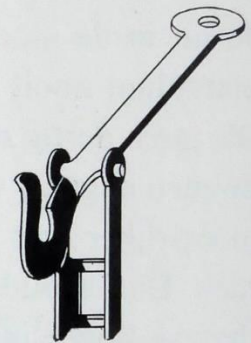
17 Kraus, Dorfan



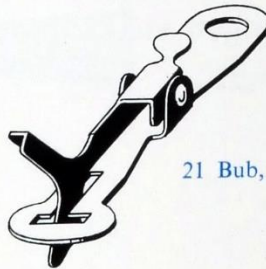
18 Plank, vanaf 1914
(voordien eenvoudige haak-en-oog-koppeling)



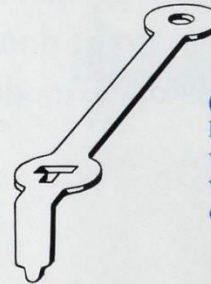
19 Carette, 1909 tot 1917
(voordien een dergelijke, wat eenvoudiger koppeling)



20 Bub
(ook andere vormen kwamen voor, waarbij meestal getracht werd deze te laten passen aan de Märklin Fix-koppeling)



21 Bub, ca. 1935 tot 1939



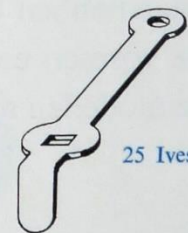
22 Doll



23 Basset-Lowke

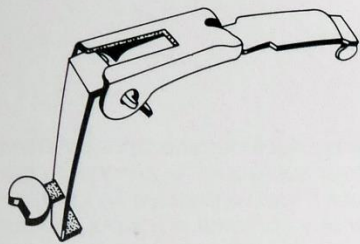


24 Hornby



25 Ives

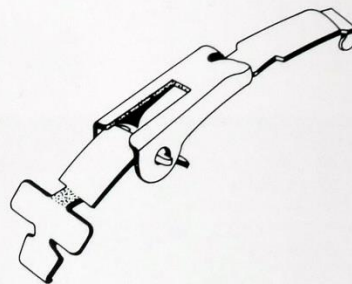
JEP



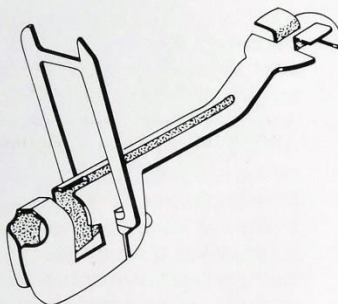
L'attelage reste le meilleur critère d'identification :



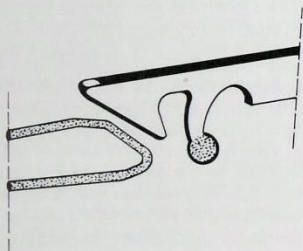
L'attelage suivant, dit « effiloché » (?) se trouve sur le catalogue de 1931. Il en existe deux versions, une à « crosse » à gauche et une sans.



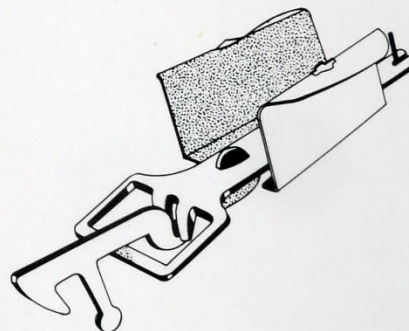
Ce type d'attelage est appelé « attelage en H » vu sa forme. Il succède, entre les deux guerres, à toute une série de crochets plus ou moins retournés vers le bas ou le haut et consistant en une simple languette de fer-blanc peinte en noir. Il est symétrique et non automatique. On le trouve encore sur le catalogue de 1925.



Le dernier attelage JEP pour le 0 et considéré par beaucoup d'amateurs comme le meilleur du genre. Symétrique et automatique, il caractérise les modèles fabriqués de 1953 jusqu'à la fin, soit 1965.

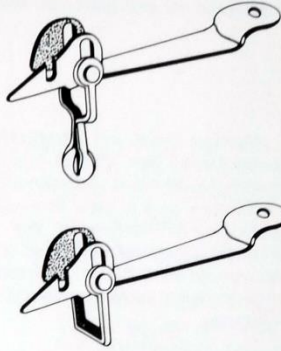


Le bon vieil attelage JEP dit « à croc ». Il caractérise la marque depuis l'année 1934 jusqu'à 1953. Noter son asymétrie.



L.R.

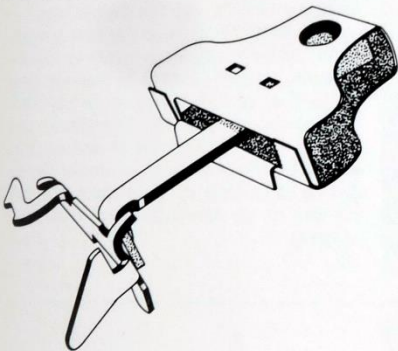
La marque « LR » est apposée par lithographie sur fond doré, et on la trouve sur les côtés des caisses, ou sur le châssis. Les systèmes d'attelages, qui méritent un cours théorique, ont varié chez LR tout autant que les voies, et permettent de dater le matériel avec assez de précision — sous réserve qu'ils n'aient pas été échangés, bien sûr...



◁ Avant qu'il soit question d'attelages, notons que LR se reconnaît d'emblée à ses caisses plus petites que celles des autres marques, caisses donnant aux bogies une largeur égale à celle du wagon. Noter les roues en acier massif tourné, caractéristiques de LR qui a refusé les roues en tôle.

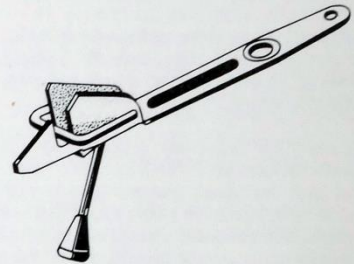
Attelage premier type 1927 à 1931 environ, le meilleur selon les amateurs, car il attelle court. On dételle en levant la boule avec l'index.

◁ Variante du premier type sans la petite boule.

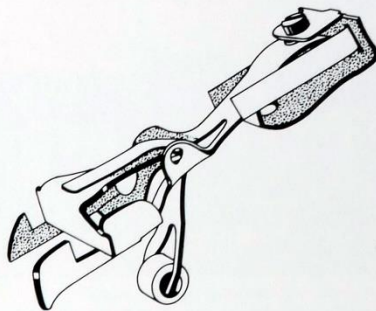


Attelage du troisième type (horrible d'aspect!) qui, sans doute, se voulait compatible avec le premier type Hornby quand on levait l'attelage à la verticale. Les différences de hauteur du matériel alors attelé ne devaient pas être très enthousiasmantes à voir... Années 1935-39 environ.

◁



Attelage du quatrième type, le seul du ▷ train-jouet français conçu pour un dételage à distance par rail détecteur électro-mécanique, d'où le galet en bas de l'attelage. Années 1940 environ.

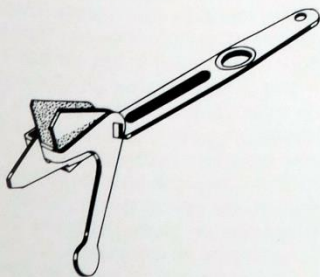


△

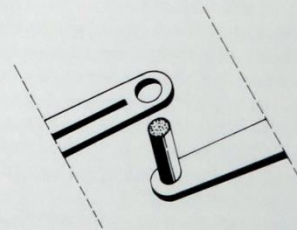
Attelage du cinquième type des années d'après-guerre : tige à boule inclinée et non plus pendante verticalement comme en 1927-31. Noter deux variantes : tige longue puis tige courte ensuite, sans doute raccourcie à cause de frottements intempestifs sur le rail central de la part du dernier attelage du train (non attelé, donc tige en position basse). Années 1945-46.

Attelage dernière version, la tige étant remplacée par une languette. Années 1946-47 jusqu'à la fin, soit 1953.

▽



Attelage système très rudimentaire ayant équipé certains modèles fabriqués à la « reprise » en 1945-46 : on paraît au plus pressé. Certains amateurs penchent pour un modèle simplifié de la fin des fabrications en 1953, mais la première thèse remporte plus de suffrages... ▷



HORNBY



L'attelage est un critère évident, mais, comme pour toutes les marques, n'y voyez qu'un système de datation très relatif.

◁ Ancien attelage type « à choquelle » non automatique. Des débuts jusqu'à 1935 environ. Noter deux sous-espèces : un « fin » et un « gros ». Le « fin » serait plus ancien et fut remplacé par un modèle un peu plus robuste. Cet attelage fut vendu en pièce détachée « Meccano », même après sa disparition de chez Hornby.



△

Attelage Hornby du deuxième type, ou type automatique à partir des années 1935. Certaines locomotives-tender reçurent simultanément le premier type devant et le deuxième type derrière, ceci pour la période transitoire des années 1935 et suivantes où des wagons des deux types étaient en vente. Après guerre la boucle est plus petite, ce qui conduit à un attelage plus serré des wagons.

▽

