

# Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

# 83

11<sup>e</sup> année  
juillet-août 2009  
Prix: € 7,95

**AVEC BONS DE RÉDUCTION  
POUR RAILZMINIWORLD  
ET MWO OBERHAUSEN**

**NUMÉRO  
SUPER  
ÉPAIS  
100 PAGES**

**RÉSEAUX:** VONÈCHE EN N • ISERLONER KREISBAHN EN OE •  
COMBWICH EN OO • ERLAUBRUCK EN HO • FORK CREEK YARD EN ON3  
**REPORTAGES:** RAILZ MINIWORLD ROTTERDAM • MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN •  
LE NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM • DORTMUND 2009 • LE MINI-RÉSEAU HIMMELTAL-  
BAHN **PRATIQUE:** LA RÉALISATION D'UNE ASSIETTE FERROVIAIRE EN O (2) • DES GOUTTIÈRES  
ET DES DESCENTES D'EAU 'MAISON' **TESTS:** LE 'SHMMS' LS MODELS • LE 'UAS' MISTRAL  
TRAIN MODELS • LE VERSATIP DREMEL • LA SÉRIE 12 LS MODELS • UN NETTOYEUR DE RAILS  
• UN PORTE-CONTENEURS B-MODELS • **ET TOUTES LES NOUVEAUTÉS** CHEZ LES FABRICANTS



P 209610



**1859 - 2009**

**Märklin est depuis 150 ans déjà à la pointe dans le modélisme ferroviaire.**

**Une qualité au top, de l'innovation, de la créativité, etc.  
ont toujours été ses chevaux de bataille  
et le resteront à l'avenir.**

**Tous les collaborateurs de Märklin vous remercient de votre confiance.**

**Avec vous, nous sommes tout à fait prêts à vivre 150 nouvelles années  
de plaisirs dans le domaine du modélisme ferroviaire.**

**Faisons de ce jubilé un succès inoubliable!!!**

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur. Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

**ÉDITEUR RESPONSABLE**

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

**COMMENT S'ABONNER?**

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 000-1605665-24 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les Pays-Bas: versez 80€ (pour un an) ou 154€ (pour 2 ans) sur le compte 115.884 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour la France et le reste de l'UE: versez 85€ (pour un an) ou 164€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE81000160566524 BIC BPOTBEB1 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (pour un an) ou 190€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE81000160566524 BIC BPOTBEB1 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: administratie@thinkmediamagazines.be

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.



# Profitez!...

Tandis que vous lirez ces lignes, je serai sans doute assis à l'ombre d'un palmier, un livre et un bon verre à la main. Le temps de souffler un peu, de relâcher la vapeur après une période intense, mais surtout pour profiter de cette pause que ce double numéro de juillet/août nous ménage, à mes collaborateurs et à moi-même...

L'été est traditionnellement la période pendant laquelle l'activité de la plupart des modélistes ferroviaires tourne au ralenti. Il fait chaud au grenier, ou le temps est trop beau pour s'y enfermer. De plus, l'été est souvent une période pendant laquelle peu de nouveautés sont à noter dans les magasins: cette année toutefois, il en sera autrement, pour différentes raisons. Comme vous pourrez le lire dans ce présent numéro, une foule de nouveautés belges et internationales est effectivement annoncée dans le commerce spécialisé. Hélas! Une partie de ces nouveautés sera toutefois déjà épuisée lorsque vous aurez reçu ce numéro dans votre boîte aux lettres, mais ceci est dit par parenthèse...

La période de l'été est par ailleurs le moment idéal de concevoir des plans pour la prochaine saison. Car munis de crayons – ou pour les plus modernes d'entre nous, d'un ordinateur portable et d'un programme de dessin – il est possible depuis votre fauteuil de 'faire du modélisme virtuel': vous pouvez dessiner des réseaux, ou imaginer toutes sortes de dispositifs élaborés. Vous pouvez aussi dresser des listes des points à modifier ou à améliorer sur votre réseau, ou penser comment réaliser le réseau ou le mini-réseau de vos rêves. Un petit carnet de notes pour consigner toutes vos idées lumineuses vous sera d'une aide précieuse.

Certains modélistes puisent également leur inspiration du travail des autres. Grâce à ce numéro de juillet/août en vos mains, vous pouvez profiter dans un endroit ensoleillé de la variété des réseaux modèles que nous vous y présentons. Pratiquement toutes les échelles existantes y sont passées en revue: du N au O, avec des exemples les plus divers. Cette diversité de réseaux démontre bien qu'il existe une grande panoplie d'intérêts parmi les modélistes ferroviaires. Il existe toutefois un point commun à tous ces modélistes: leurs réseaux sont tous de beaux échantillons de modélisme et chacun d'entre eux contiendra sans aucun doute un élément qui vous intéressera!

Mais la réalité reste encore et toujours la meilleure des sources d'inspiration. L'été – qui pour beaucoup, rime avec vacances – se prête par excellence à sortir pour aller reconnaître et photographier des lignes ferrées, des sites ou des paysages, afin de s'inspirer pour des projets futurs, ou pour plus simplement faire du 'trainspotting'. Si vous sortez de chez vous, ce sera peut-être aussi l'occasion d'aller visiter le Musée du Chemin de fer d'Utrecht, 'RailZ Miniworld' à Rotterdam, ou encore Modellbahnwelt à Oberhausen, en Allemagne. Pour ces deux dernières attractions – car il s'agit bien d'attractions dans le domaine du modélisme ferroviaire – vous pourrez en outre faire usage des bons de réduction présents dans ce magazine, qui vous assureront un prix d'entrée réduit. Pas mal, non?

Bref: où que vous alliez au cours du prochain été, profitez de ce copieux numéro de 'Train Miniature Magazine', mais aussi de tous les autres menus plaisirs de la vie... Au plaisir de nous revoir en septembre!



Photo: Gerard Tombroek

Une section de l'Athus-Meuse, reproduite en miniature sur le réseau 'Vonèche' du RMM.

<b>EDITORIAL</b> .....	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>4</b>
<b>NOUVEAUTÉS</b> .....	<b>7</b>
<b>NOUVEAUTÉS AUTOS</b> .....	<b>16</b>
<b>ACTUALITÉS CHEMINS DE FER RÉELS</b> .....	<b>17</b>
<b>TEST ÉCLAIR: UN 'UAS' MISTRAL TRAIN MODELS</b> .....	<b>18</b>
<b>TEST ÉCLAIR: UN PORTE-CONTENEURS B-MODELS</b> .....	<b>20</b>
<b>TEST ÉCLAIR: LE VERSA TIP DE DREMEL</b> .....	<b>21</b>
<b>TEST ÉCLAIR: LE 'SHMMS' LS MODELS</b> .....	<b>22</b>
<b>TEST ÉCLAIR: LA SÉRIE 12 LS MODELS</b> .....	<b>24</b>
<b>TEST ÉCLAIR: UN NETTOYEUR DE RAILS</b> .....	<b>25</b>
<b>RÉSEAU: VONÈCHE</b> .....	<b>26</b>
<b>REPORTAGE: LE MINI-RÉSEAU HIMMELTBahn</b> .....	<b>32</b>
<b>RÉSEAU: ISERLONER KREISBAHN</b> .....	<b>36</b>
<b>REPORTAGE: LE 'NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM'</b> .....	<b>42</b>
<b>RÉSEAU: COMBWITH</b> .....	<b>48</b>
<b>REPORTAGE: RAILZ MINIWORLD</b> .....	<b>54</b>
<b>RÉSEAU: ERLAUBRUCK</b> .....	<b>60</b>
<b>REPORTAGE: LE MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN</b> .....	<b>66</b>
<b>RÉSEAU: FORK CREEK YARD</b> .....	<b>72</b>
<b>COMPOSITION: LE 'PYRÉNÉES EXPRESS'</b> .....	<b>78</b>
<b>PRACTIQUE: UNE ASSIETTE DE VOIES EN 0 (2ÈME PARTIE)</b> .....	<b>80</b>
<b>REPORTAGE: DORTMUND 2009</b> .....	<b>86</b>
<b>PRACTIQUE: DES GOUTTIÈRES ET DESCENTES D'EAU 'MAISON'</b> .....	<b>90</b>
<b>RECENSION</b> .....	<b>97</b>
<b>AGENDA ET PETITES ANNONCES</b> .....	<b>98</b>

**RÉSEAU: Vonèche, une impression de l'Athus-Meuse à l'échelle N**

La ligne de l'Athus-Meuse fut longtemps une des lignes les plus appréciées des amateurs de trains, certainement dû au fait qu'il s'agissait d'une des dernières encore équipées de signaux mécaniques et exclusivement desservie en traction Diesel. Ce charme d'antan a été sublimement restitué sur le réseau modèle 'Vonèche' à l'échelle N, réalisé par le club de modélisme 'Rail Miniature Mosan' (RMM) de Namur. A lire en page

26



**REPORTAGE: Le mini-réseau 'Himmeltalbahn'**

L'idée que le modélisme ferroviaire soit réservé à des messieurs chauves ou grisonnants a été battue en brèche par certains participants à notre Concours de mini-réseaux. Toon Versnick, qui a terminé à la 7ème place avec son mini-réseau 'Himmeltalbahn', représente la nouvelle génération des modélistes, avec ses 37 ans. A lire, en page

32



**RÉSEAU: 'Combwich'**

Chris Nevard est un modéliste britannique bien connu qui de plus, fait des photos de ses réseaux comme personne d'autre ne pourrait le faire. La construction du réseau 'Combwich' a duré en tout et pour tout un quart de siècle, avec bien entendu de solides interruptions entre le début et la fin de la réalisation. Mais laissons-le raconter lui-même ce réseau typiquement britannique, en mots et en images, en page

48



**REPORTAGE: RailZ Miniworld, ou les Pays-Bas à l'échelle 1/87ème**

Lorsque l'on parle des Pays-Bas à échelle réduite, beaucoup pensent spontanément à Madurodam, le complexe miniature situé près de La Haye. Mais depuis mars 2007, ce pays est plus riche d'un nouveau complexe miniature sous la forme d'un réseau modèle géant visible à Rotterdam, et qui porte le nom bien à propos de 'RailZ Miniworld'. A lire en page

54



90

**PRACTIQUE: Des gouttières et descentes d'eau 'maison'**

Nous allons vous décrire de façon très détaillée comment réaliser vos façades, et tous ces petits accessoires qui rendent plus beau et plus vrai: que seraient ces façades sans gouttières ni descentes d'eau? Nous allons examiner comment les confectionner, en partie avec des éléments en plastique provenant d'anciens kits MKD et de pièces encore disponibles de nos jours. Notre collaborateur Emmanuel Nouaillier vous l'explique pas à pas, en page 90

**Nouveautés** 7



# TECHNO HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

[www.TechnoHobbyHalle.be](http://www.TechnoHobbyHalle.be)

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h  
Fermé les dimanches et lundis

## MAGASIN DE TRAINS MINIATURES VAN DAELE HERMAN

# 50

ANS  
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN  
EXPÉRIENCE

IEPERSTRAAT 47  
B-8700 TIELT  
051 40 01 19 TÉL  
051 40 99 94 FAX  
HERMAN.VANDAELE@BELGACOM.NET

OUVERT DE 9 À 12H ET DE 14 À 18H  
FERME LES LUNDIS,  
JEUDIS ET MERCREDIS MATINS

VOLLMER KIBRI BUSCH TRIX



Wettersstraat 64  
9260 Schellebelle  
T: 0032 9 366 54 41  
F: 0032 9 369 32 93  
trainboekielek@metamedia.be

**Heures d'ouvertures:**  
lundi-vendredi: 08.30 -12.00 & 13.00-17.30u

Nous vous mettons  
sur la **bonne voie**

**La boîte de rangement** (excl. magazines)

## €13,00

En tant qu'abonné, vous payez  
seulement **€10,00**

Pour commander: Votre commande sera enregistrée dès réception de votre paiement + € 4,50 de frais de port sur le compte 444-1740121-26 de la AMAT, Wettersstraat 64, 9260 Schellebelle • N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box'.

## CL-DECOR BVBA TRAINS MINIATURES HO - N - LGB

Revendeurs pour LSM, Roco, Märklin, Megano,  
LGB, Peko, Piko, Fleischmann e.a.



Edelstalen, FLEX Rails  
pour LGB 3m

Stationstraat 79  
8340 Sijsele

Tél. 050/35 04 62

Fax 050/35 05 40

GSM 0477/27 14 96

e-mail: [cl.decor@proximedia.be](mailto:cl.decor@proximedia.be)

[www.cl-decor.be](http://www.cl-decor.be)

**Heures d'ouverture du magasin:**

Lu - ma - me: 17h. à 20h.

Je - ve: 14h. à 20h.

Sa: 9h. à 19h. • Di: 10h. à 12h.30



ECoS 1 avec mfx® (M4)  
encore toujours livrable



ECoS2 (kleur)  
livrable automne 2009

Maintenant disponible  
de Hobby Trade :



Avec éclairage. Aussi plaques d'itinéraire éclairé.



Wagons citerne UCS LUMINO



# hobby trade



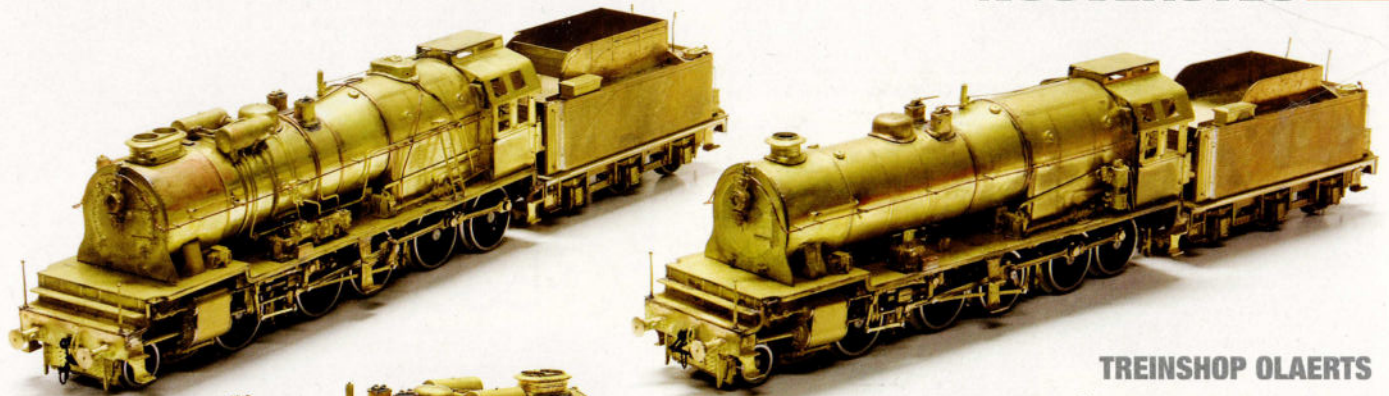
T	S	D
train	service	danckaert

Importeur: Train Service Danckaert

e-mail: [loksound@loksound.be](mailto:loksound@loksound.be)  
[www.modeltrainservice.com](http://www.modeltrainservice.com)

Disponible en juin:  
gare Nord-belge de MKB

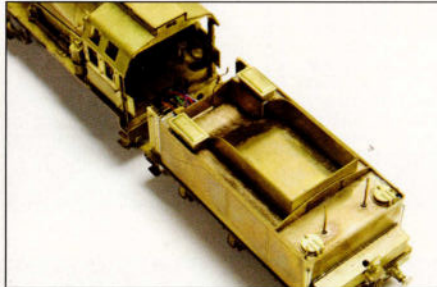
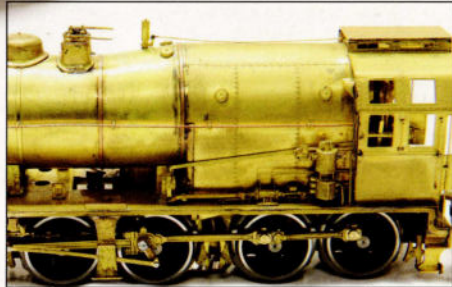




**TREINSHOP OLAERTS**

## La locomotive à vapeur type 36

Treinshop Olaerts sortira à la fin de cette année un modèle de la locomotive à vapeur du type 36, par ailleurs annoncé depuis longtemps. Les premiers modèles sont exposés dans la boutique de Treinshop Olaerts. Ils ont été complètement fabriqués en laiton et comportent des pièces détachées en laiton moulé. C'est la société Lik Enterprise établie en Corée qui assure la production. C'est cette société qui a déjà dessiné les premiers modèles en laiton de Treinshop Olaerts. Le prix d'un modèle standard, sans décodeur de sons, s'élève à 1.395 euros en prévente. Vous pouvez acquérir à ce prix ce modèle de manière tout à fait artisanale. Les finitions sont en outre complètes. Il est prévu que cinq versions différentes sortent, parmi lesquelles celle de l'Etat Belge en livrée brune, celle d'époque II et la livrée jaune, qui fut présentée à l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1910. (GVM)



**VAN BIERVLIET**

## La série 60 jaune

Les nouveaux modèles de la série 60 que Van Biervliet a sortis en collaboration avec LS Models ont déjà été abordés dans le TMM 78. Les premiers modèles sont à présent disponibles dans la livrée jaune. Il s'agit de la 6072 (de Ronet) et la 6101 (de Merelbeke). La 6072 se caractérise par un nez complètement jaune. Cette livrée particulière caractérisait les douze premiers engins repeints en livrée jaune. Les faces d'about de la 6072 furent néanmoins rapidement repeintes en vert: la saleté avait en effet tendance à se voir trop rapidement sur ces faces d'about jaunes. La 6072 fut mise hors service en 1983 et la 6101 en décembre 1985. Les deux modèles se situent dans l'époque IV.

Tous les accessoires tels les câblots et conduites ont été disposés sur une des faces d'about du modèle. L'unique coupleur d'attelage est placé sur l'autre face d'about dans le boîtier NEM, afin de permettre la traction d'un train. Si vous le souhaitez, rien ne vous empêche toutefois d'équiper les deux faces d'about de la loco d'un coupleur attelage, au prix néanmoins de quelques détails qui devront disparaître. Si vous souhaitez exposer le modèle, il faudra également prévoir tous les détails sur la seconde face. Vous trouverez dans le fameux petit sachet de



pièces détachées, des exemplaires supplémentaires de tous les marchepieds, des petites échelles et des autres petites pièces détachées. Cette initiative mérite d'être mentionnée et saluée. Les amateurs de trains observateurs auront toutefois remarqué que quelques erreurs se sont glissées dans la livrée. La séparation entre le jaune de la paroi de la caisse et le vert du toit laisse apparaître une brisure juste après les portes: le modéliste pourra cependant remédier à ce défaut avec un peu de peinture jaune.

Pour ce faire, nous vous conseillons de passer plusieurs fines couches de peinture. La couleur jaune étant transparente, quelques couches seront en effet nécessaires pour couvrir correctement le vert. Les 500 exemplaires qui sont déjà en grande partie réservés en prévente pourraient également faire office d'objets de collection. Le fabricant nous a en tout cas assuré que cette erreur serait corrigée au cas où de nouvelles séries seraient produites (réf. VB-1005, VB-1006). (LD)

# ER DECOR



MADE IN BELGIUM

VOTRE SPÉCIALISTE EN MATÉRIEAUX DE DÉCOR



Disponible chez:

WAVRE MODELISME	Rue du Chemin de Fer 11	1300	Wavre	010/22.61.48
AU PARADIS DES ENFANTS SA	Avenue Bouvier 129-131	6762	Saint-Mard	063/57.73.48
HOBBY 2000	Quai de la Boverie -78	4020	Liège 2	04/341.29.87
VAN BIERVLIET TREINEN	Bruggestraat 66	8770	Ingelmunster	051/31.46.62
HET SPOOR	Parkstraat 90	3053	Haasrode	016/40.70.42
VERSCHOOTEN HERMAN	Eiermarkt 31 a	2000	Antwerpen	03/232.66.22
BREEHA SPEELGOEDCENTER	Oppitterstraat 11	3960	Bree	089/46.13.85
DE ZUTTER-CLARIE CL-DECOR BVBA	Stationstraat 79	8340	Sijsele	050/35.04.62
GO-RAIL	Henri De Sagherstraat 16	9031	Drongen	09/227.68.41
JOCADIS BVBA	Brusselstraat 53	7850	Engchien	02/395.71.05
COLLECTORSBANK	Galliardstraat 2	2610	Wilrijk	03/440.52.44
ALPHA MODEL'S	Chée de Bruxelles 542	1410	Waterloo	02/354.60.40
DE CONCORDE	Bruggestraat 40	8500	Kortrijk	056/37.05.65
VYNCKE GUY MODELREINEN	Vlaanderenstraat 76	8400	Oostende	059/70.15.72
MODELCENTER BAILLIEN	Turnhousebaan 219	2140	Borgerhout	03/236.97.08

www.er-decor.be

0114 MSN er decor



AEROGRAPHES + PIÈCES DÉTACHÉES  
 PEINTURE pour AÉROGRAPHIE - POCHOIRS  
 PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME  
 POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

STAGES IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :  
 WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS  
 PORTES OUVERTES : 6 + 7/09/2008

## obeeliks

www.obeeliks.com



*Modeltrein Paradise*  
 Trains aux bons prix, service, garantie

Fleischmann, Märklin, Mehano, Roco, Trix  
 Faller, Kibri, Vollmer, Bush, Viessmann,  
 Lokpilot, Shuco

Welkom bij Modeltrein Paradise

grote baan 122, 9100 st. niklaas • TEL.: 03/755.02.52 • tufken@skynet.be  
 WEBSHOP: WWW.MODELREIN-PARADISE.BE

# KOMBIMODELL

## NOUVEAUTÉS 2009



### BERTSCHI AG DÜRRENÄSCH

10387.01

**Bertschi, version I**

Set à 6 pièces, contenu:

10387.02

1x Hupac wagon porteur T4.1 Sdgns,

3x caisse mobile citerne C745 "Bertschi",

10387.03

1x tracteur MAN TG-A LX "Bertschi Dürrenäsch",

1x remorque pour 20'/30' conteneurs & caisses mobiles

3 sets avec des différentes immatriculations et schémas de chargement.

10389.01

**Bertschi, version II**

Set à 3 pièces, contenu:

10389.02

1x Hupac wagon porteur T4.1 Sdgns,

1x caisse mobile silo 40' / 12,19m "Bertschi",

10389.03

1x conteneur citerne 20' "Bertschi"

3 sets avec des différentes immatriculations.

Norfolkline



10390

Nouvelles immatriculations par rapport aux séries limitées de 2008.

10384.03

DISPONIBLE !!

Van Dieren



**Hupac wagon porteur T4.1 - échelle N 1:160**

Photo: modèle en H0, version en échelle N diffère de cette version par des raisons techniques et biologiques (maniement des verrous mobiles).

40320

Hupac Sdgns T4.1, lht. 125mm, Y25

40328

Set à 3 pièces, contenu: 3x 40320, immatriculations différentes

Importation / distribution

**Train Technology**  
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

## KOMBI MODELL Un wagon porte-conteneurs T4.1 Norfolkline

KombiModell sort une nouvelle variante de son wagon porte-conteneurs T4.1 Hupac, sous la référence 10390.01. Ce wagon est accompagné cette fois d'une remorque de Norfolkline. Le détaillage est à nouveau très complet et lisible à la loupe. La

face arrière de la remorque a aussi été tamponnée de manière très réaliste, conformément à l'exemplaire réel. Norfolk line est à l'origine une société de transport hollandaise, mais elle fait maintenant partie du groupe danois A.P. Möller-

Maersk. D'autres versions sont aussi disponibles, à savoir le kit trois pièces de Vos Logistics (10381) dont il a été question dans le numéro précédent, un kit également de trois pièces de Wetron Intermodal (10382), des wagons vides Arcese (10385.01), de Van Dieren (10384.03 – une nouvelle édition de celle de l'année passée) et des wagons vides sans chargement (10320.02), proposés aussi dans un kit de trois (10328.02). Un nombre important de ces wagons est quotidiennement en service sur les réseaux belges et hollandais. KombiModell a aussi annoncé une importante série de wagons agrémentés de chargements de la société suisse Bertschi AG de Dürrenäsch (10387.01-02-03 et 10389.01-02-03). Ces wagons seront encore livrés cet été. (GVM)



## TRAMWAYS TRAINS & COMPAGNIE La PCC 7000 de la STIB

La jeune entreprise belge 'Tramways Trains & Compagnie' (TTC) de Tournai a annoncé la sortie à l'échelle H0 d'un modèle d'une motrice PCC bruxelloise, de la série 7000. Le modèle est disponible en différentes versions. Vous avez le choix entre un modèle non motorisé (120 €), un modèle motorisé avec éclairage (225 €) et même un modèle pourvu d'un décodeur digital

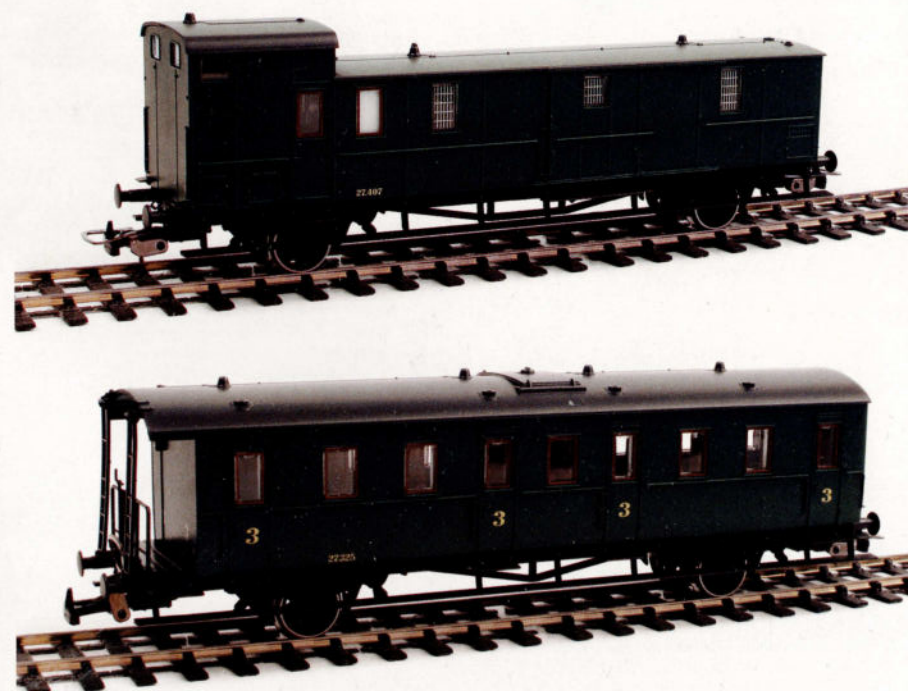
(345 €). Le modèle peut être équipé d'un pantographe ou d'une flèche, selon le souhait de l'acheteur. L'acheteur a également la possibilité de choisir librement le matricule du modèle. Les premiers modèles sont disponibles à partir de juin. Vous pouvez les commander via le site web [www.traintram.be](http://www.traintram.be) qui pourra également vous procurer davantage d'informations. (GVM)



## PIKO Des voitures voyageurs belges

Les deux voitures ex-saxonnes qui manquaient encore sont entre-temps disponibles (voir également la rubrique Nouveautés de notre n° 82). Il s'agit cette fois d'une voiture entièrement de troisième classe (réf. 53160) portant

le matricule 27.325 et d'un fourgon (réf. catalogue 53161) portant le matricule 27.407. Nous consacrerons une attention particulière à ces intéressantes voitures dans un prochain numéro. (GVM)



## MODELTRAIN PARADISE

### Des modèles exclusifs des séries 11 et 12 LS Models

LS Models fait confiance à la pratique qui consiste à ne produire que les exemplaires effectivement commandés par les détaillants. Nombreux d'entre eux sont prudents en ces temps incertains et ne commandent que le nombre d'exemplaires qui ont déjà trouvé acheteur. Tous ceux qui désirent voir le modèle avant de le commander n'ont donc aucune chance d'en acquérir effectivement un! Mais Patrick De Rechter de 'Modeltrein Paradise' a pris l'initiative de commander un contingent de séries 11 et 12, en exclusivité pour son commerce: cette initiative mérite d'être saluée. Une série de deux cent exemplaires de la série 11 (DC et AC confondus) va ainsi être fabriquée. En ce qui concerne la série 12, il s'agit d'une série de 150 exemplaires (DC et AC confondus). Chaque locomotive sera fournie avec un certificat numéroté. Le choix du numéro de matricule n'est pas encore arrêté: cela dépendra du souhait des acheteurs potentiels, qui peuvent part de leur préférence auprès de Patrick. Vous trouverez davantage d'infos sur [www.modeltrein-paradise.be](http://www.modeltrein-paradise.be). (GVM)

# TREINSHOP OLAERTS

vous propose:



## Type 12

tirage unique,  
modèle entièrement en métal,  
moteur puissant à cinq pôles volant d'inertie,  
bandages adhérents,  
différentes versions,  
décoration de couleurs très soignée  
inscriptions fines et complètes  
tant au courant continu qu'alternatif  
analogue ou digital, digital avec sons,  
+ éventuellement générateur de fumées  
Prix: à partir de 495 euros



Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +31 11 42 33 94 - F +31 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts - www.treinshopolaerts.be

0020/80/TMM\_Olaerts

**3 COMMANDES INTERNET = 5% DU TOTAL DES COMMANDES PRÉCÉDENTES DÉDUIT AUTOMATIQUEMENT SUR LA 4<sup>e</sup>, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.**



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE  
Tél : (33) 1.48.60.44.84 / (33) 9.71.39.72.15  
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi  
Fax : (33) 1.48.60.47.22 24h sur 24h  
Email : entreprisepierre.dominique@wanadoo.fr

**www.pierredominique.com**

Locomotives, voitures, wagons, véhicules, maquettes, artisans, haut de gamme... Validation et expédition des commandes immédiatement, sinon nous vous les commandons rapidement. Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis par nous-même et non automatiquement. Site mis à jour quotidiennement.

**C'est :**

- Le seul site de France avec **11 000 produits** illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 15 ans d'existence
- 1<sup>ER</sup> détaillant par le Chiffre d'Affaire

(depuis le 30/06/05 source greffe)

**RÈGLEMENTS ACCEPTÉS**

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard  
Virement bancaire

### ECHELLE HO NEWS



#### MICROMETAKIT Dispo

Ref 07900H Locomotive vapeur 160 A 1 (livrée grise)  
Ref 07901H Locomotive vapeur 160 A 1 (livrée verte)  
Ref 07902H Locomotive vapeur 160 A 1 (livrée verte)  
Ref 07900H Locomotive vapeur 160 A 1 (livrée noire)



#### FULGUREX dispo

Ref 2238 Locomotive vapeur 232 R 003 SNCF  
Ref 22381 Locomotive vapeur 232 S 002 SNCF  
Ref 22382 Locomotive vapeur 232 U 1 SNCF  
Ref 22383 Locomotive vapeur 232 S 001 SNCF

#### super PROMO

#### RIVAROSSI

Ref HR2048 Autorail 641DB 466€ 129€  
Ref HR4021 Coffret Treno Azzuro FS (3x voit.) 499€ 99€  
Ref HR4022 Voiture 2<sup>e</sup> cl Treno Azzuro FS 69€ 39€  
Ref HR4023 Voiture 1<sup>er</sup> cl Treno Azzuro FS 69€ 39€

#### RETRO 87

Ref 3171K à 3177 Citroën Rosalie (différentes couleurs, consulter le site) 445€ 39€  
Ref 3140K à 3147 Citroën DS 21 cabriolet 1968 (différentes couleurs, consulter le site) 43.75€



### super PROMO



#### PIKO

Ref 96168 Locomotive diesel BB 463881 FRET SNCF Carmillon 85€ 52€  
Ref 96169 Locomotive diesel BB 464021 FRET SNCF Casquette 85€ 52€  
Ref 96160 Locomotive diesel 040 DE 697 vert celtique SNCF EP III 83€ 55€  
Ref 96161 Locomotive diesel 040 DE 752 vert celtique SNCF EP III 83€ 55€  
Ref 1413 Locomotive vapeur 040 B 728 SNCF 429€ 72€  
Ref 1413S idem digital sound 249€ 129€  
Ref 1414 Locomotive vapeur 040 G 276 SNCF 429€ 72€  
Ref 1414S idem digital sound 249€ 129€

### super PROMO



#### NOREV

Ref 472094 Peugeot J7 (gris) 6.5€  
Ref 472105 Peugeot J9 pompiers (1987) 7€  
Ref 472106 Peugeot J9 police (1987) 7€

#### BREKINA

Ref 2871 Citroën DS 21 break 1968 (jaune paille) 11.5€  
Ref 2872 idem (bordeaux) 11.5€  
Ref 2873 idem (verte) 11.5€



### ECHELLE N

#### MABAR

Ref 85906 Autorail ABJ4 Renault 3620 toit crème 129€



#### PIKO



Ref 94104 Locomotive diesel BB 66049 SNCF Nouvelle 109€  
Ref 94107 Locomotive diesel BB 466109 FRET SNCF 109€  
Ref 94313 Coffret 2 voitures voyageurs Corail 2<sup>e</sup> cl SNCF sigle nouille 75€  
Ref 94314 Coffret 2 voitures voyageurs Corail Plus 2<sup>e</sup> cl SNCF sigle carmillon 75€

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

**Retrouvez-nous sur [www.pierredominique.com](http://www.pierredominique.com)**

## Des autorails SNCV de la série AR 284-288

Après un essai avec un premier prototype, à savoir le numéro 115, la SNCV décida de faire construire cinq autorails supplémentaires sur deux bogies. Ceux-ci commencèrent leur carrière avant la Seconde Guerre mondiale sur la ligne Anvers-Turnhout. Ils auraient ensuite assuré des services dans le Limbourg et terminé leur carrière à la fin des années cinquante en Ardenne. Ce modèle est donc un complément bienvenu pour les amateurs de trams, qui ne trouvaient jusqu'à présent dans le commerce que des variantes de l'autorail à deux essieux.

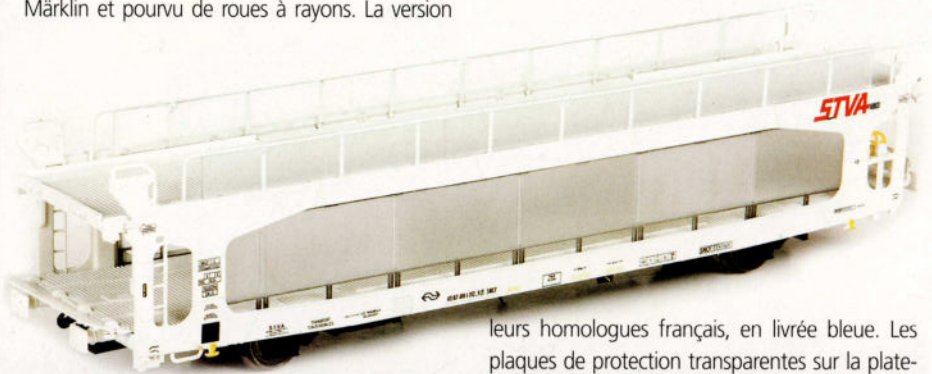
Le modèle a été créé grâce à la technique CAD. Il est entièrement à l'échelle. Il est équipé d'une motorisation éprouvée d'un fabricant autrichien. Plusieurs détails ainsi que les fenêtres n'ont pas été moulés mais ont été disposés sous forme de pièces détachées. Les mains-courantes en laiton ainsi que les rétroviseurs ne sont pas encore visibles sur la photo. L'illustration laisse en réalité apparaître un pré-prototype fonctionnel. Ce type d'autorail n'est en outre pas seulement intéressant en tant que modèle à quatre essieux; sa période d'utilisation est également longue. Il sera disponible dans les trois livrées : l'anversoise, la limbourgeoise et l'ardennaise. Tout comme pour la livrée, le client peut opter entre un certain nombre de matricules et de films de ligne. Si vous souhaitez davantage d'informations, vous pouvez vous adresser à Jean Herckens, minitrainexpo@telenet.be ou au 0477/315 379. (GVM)



## MÄRKLIN La 5907

Chez Märklin, la série limitée de la locomotive diesel 5907 pourvue de roues à rayons est surprenante. Märklin et Trix ont déjà proposé ce modèle en 2006, mais alors sans roues à rayons. Märklin et Trix ont apparemment réalisé un troc. La première fois, le châssis de la version Trix de la 5907 a été utilisé à la place du châssis provenant du stock restant de la type 201 en livrée 'Expo' de Märklin et pourvu de roues à rayons. La version

originale de Trix était dépourvue de roues à rayons et était vendue en version 'deux rails' dans la livrée 'Expo'. Pour ne pas se passer cette fois du châssis du modèle Märklin, la caisse de la 5907 de Trix a été utilisée pour équiper le châssis Märklin: c'est ainsi qu'une 5907 avec des roues à rayons a pu être réalisée. Ce troc ne peut que nous intéresser tous et nous contenter... Ce modèle est exclusivement disponible auprès d'un nombre limité de détaillants, sous la référence 37271.1. (GVM)



## LS MODELS

### Le 'TA 260' STVA des NS

Les wagons transporteur d'autos hollandais TA260 de la firme française STVA en livrée gris clair sont déjà sortis depuis quelques mois. Nous venons cependant juste de les recevoir à la rédaction. Ces wagons ont été mis en service aux Pays-Bas dans des trains autos-couchettes à destination du Sud de l'Europe. Ils sont plus courts que

leurs homologues français, en livrée bleue. Les plaques de protection transparentes sur la plateforme inférieure sont surprenantes. Ces plaques permettent de protéger les voitures transportées. Ces wagons sont vendus dans un kit de deux exemplaires (référence 34010). Ils ont été réalisés à la perfection. Ils comportent, outre le logo rouge STVA, des inscriptions complémentaires qui trahissent l'origine française des wagons. Vous trouverez joint au modèle un set fourni sans manuel de différents types de cales, qui permettent de fixer les autos sur la plate-forme: vous pouvez mettre vous-mêmes ces cales en place. (GVM)

## LS MODELS

### Les 'Bvcmz 248' du 'Jan Kiepura'

Le train EC 'Jan Kiepura' circulait jusqu'il y a quelques années quotidiennement depuis Bruxelles-Midi à destination de Moscou; ce train part actuellement d'Amsterdam. Les voitures allemandes 'Bvcmz 248' qui sont utilisées dans ce train

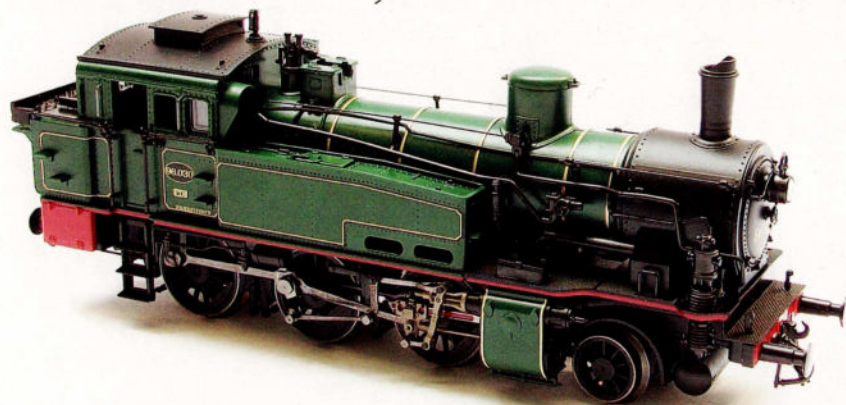
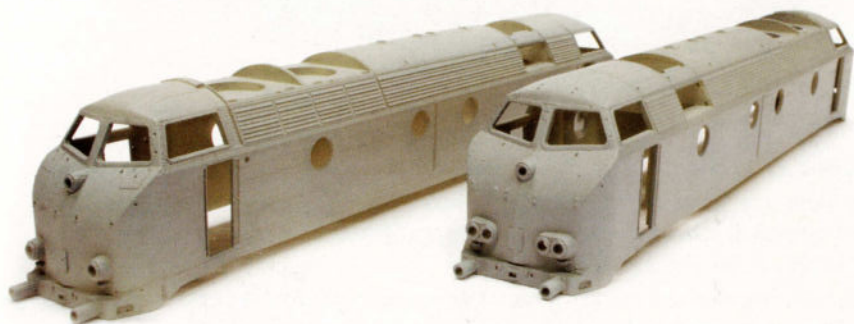
reprentent l'inscription 'Jan Kiepura'. LS Models propose actuellement ces voitures dans un kit de deux exemplaires. Elles se caractérisent par une qualité impeccable, comparable à celle des autres voitures (46023 -1 et 2). (GVM)



## B-MODELS La série 55

Le développement de la série 55 est toujours en cours. B-Models nous a montré les premiers prototypes des caisses de cette loco. Cinq caisses différentes ont été prévues afin de pouvoir fabri-

quer toutes les versions différentes. Vous pouvez apercevoir sur la photo une première caisse comportant cinq feux frontaux ainsi qu'une seconde, pourvue de trois feux seulement. (LD)



## ROCO La locomotive à vapeur type 96 de la SNCB

Les premiers exemplaires de la locomotive à vapeur du type 96 ont été livrés aux détaillants sur le fil, juste avant la clôture de ce numéro. Il s'agit d'une reproduction d'un ancien modèle, qui a également été adapté techniquement. La locomotive a par exemple été pourvue d'une

prise pour décodeur. Cette nouvelle série se caractérise également par une livrée modifiée et porte un nouveau matricule, à savoir 96.030. Nous vous présenterons un 'test sur rails' complet de cette locomotive à vapeur dans notre prochain numéro (référence 62292). (GVM)

## 'MINI TRAIN EXPO' BLANKENBERGE

### Un château d'eau belge

En collaboration avec Lazlo Osi de Kit Nord, le MTE réalise un modèle de château d'eau belge. Celui a été réalisé sur base de celui de Steenbrugge. La tour a été fabriquée en plâtre, la cuve en plastique. Les premiers exemplaires sont dès à présent disponibles chez MTE. (GVM)



## MÄRKLIN La MaK G1206 'Port Feeders'

Cette locomotive Diesel MaK G1206 dans les teintes modernes de 'Port Feeders' est un modèle sympathique et contemporain, qui fera certainement le bonheur des modélistes ferroviaires hollandais. Port Feeders est en fait une branche d'ACTS, la première entreprise ferroviaire privée qui assure des transports de marchandises aux Pays-Bas, depuis 1998. Une restructuration a eu lieu chez ACTS en 2008. Une nouvelle entité distincte a été créée à cet occasion afin d'assurer les manœuvres et des parcours dans les ports, à savoir 'Port Feeders'. Cette branche dispose de son propre logo et d'une livrée propre. Port Feeders dispose de quatre locomotives du type G1200. Le

modèle de la MaK G1206 surprend par sa livrée très fine, son joli tamponnage et ses mains-courantes fines, mais jolies. Ce modèle est disponible sous la référence 37626. (GVM)



**VITRAINS**

**La BB 16500 de la SNCF**

Vitrains présente un modèle de la loco électrique BB 16500 à l'intention des amateurs français. La première variante proposée par Vitrains est la livrée gris béton agrémentée d'une bande orange. La motorisation de cette loco est assurée par les deux bogies qui sont reliés à un moteur central. Il y a suffisamment de place sous le toit pour abriter un décodeur. Comme ce fut le cas pour le modèle de la série 16 belge, cette loco est fournie avec un set comportant de nombreuses pièces détachées, le montage de ces pièces étant confié à vos propres soins. (GVM)



**MÄRKLIN La BR 05 de la DB**

En 1936, la 05 002 obtint un nouveau record de vitesse sur la ligne entre Hambourg et Berlin: elle atteint la vitesse de 200,4 kilomètres/heure, avec une puissance de 3.400 ch. A peine trois exemplaires de cette loco furent construits. Märklin sort la loco qui a obtenu ce record mondial dans la livrée d'origine, caractérisée par son carénage aérodynamique, sans trappes supplémentaires et dans la teinte rouge d'origine. La chaudière, les jupes et le tender sont constitués de métal. La loco mesure

30,7 centimètres et est équipée d'un décodeur mfx, d'un module sons et d'une motorisation d'une puissance élevée, assurée par un moteur à ancre. L'éclairage avant est assuré par des Leds à ton blanc chaud. Un générateur de fumée peut être intégré séparément. Malgré sa longueur, cette loco peut franchir sans problème des courbes de 360 millimètres. Un boîtier-vitrine est fourni avec cette loco. Le prix de vente recommandé s'élève à 579,95 euros, ce qui n'est pas peu pour un modèle de série. (GVM)



**MÄRKLIN Un wagon-citerne DHL de la DB**

Märklin produit encore des livrées spéciales de ses modèles à la demande de détaillants, mais aussi à la demande de clients. C'est ce qui s'est passé dans le cas de ce wagon-citerne DHL du type 'Zans' des-

tiné au marché allemand (46540). Il semble que ce modèle constitue un objet de collection comparable aux wagons Shell, dont certains amateurs ne parviennent pas à se passer... (GVM)

**HOBBY TRADE Des voitures à double étage DB AG**

L'importateur de Hobby Trade nous a fait parvenir trois nouvelles voitures à double étage magnifiques, qui assurent le trafic régional en Allemagne. Une DBpza de seconde classe (63104), une DABpza de première/seconde classe (63103) ainsi qu'une voiture-pilote DBpbzfa de seconde classe (63100) sont disponibles. D'autres fabricants ont déjà sorti ces modèles auparavant. Hobby Trade ne parviendra donc pas facilement à capter à nouveau une partie du marché. Nous pensons néanmoins que ces modèles parfaitement reproduits à l'échelle permettront à Hobby Trade de relever ce défi. Chaque voiture comporte un intérieur très soigné. Les wagons sont pourvus d'un châssis exceptionnel en métal. Ceux-ci pèsent plus de 210 grammes. Ils sont capables de franchir des courbes d'un rayon de 360 millimètres. Les finitions sont parfaites et les inscriptions sont lisibles à la loupe. Chaque voiture est en outre pourvue de série d'un éclairage intérieur fonctionnel assuré par des Leds à ton blanc chaud. La voiture-pilote est équipée de feux alternants selon le sens de circulation. Il y a suffisamment de place sous le toit pour y abriter un décodeur à 21 pôles. (GVM)



**HOBBY TRADE**

**La MaK DE 1024 de la DB**

L'entreprise danoise Hobby Trade sort un modèle en H0 de la MaK DE 1024. Pas plus de trois prototypes de cette loco furent construits en 1989. Elles furent testées à fond par la DB, en y formant la série 240. La réunification de l'Allemagne et l'arrivée de la BR 232 expliquent pourquoi il n'y eut pas de production en série. DB AG utilisa temporairement ces locomotives; elles furent ensuite louées à HGK au milieu des années nonante. La caisse a été soigneusement peinte conformément au modèle original en trois couleurs, à savoir rouge, blanc et bleu. Le modèle est pourvu d'un châssis solide en métal

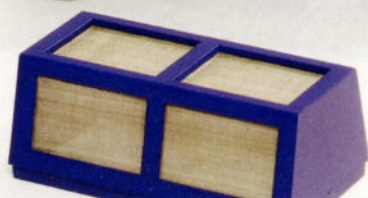
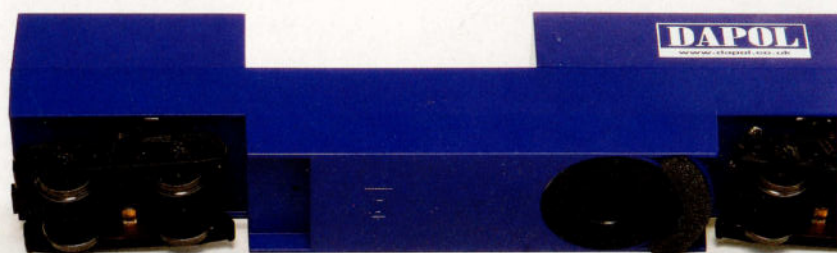
qui est muni d'un moteur central et d'un double volant d'inertie. Les deux essieux de chaque bogie sont moteurs. La loco est fournie de série avec un haut-parleur intégré. Vous devez commander le décodeur sons à 21 pôles séparément. Hobby Trade sortira prochainement, cette année encore, la variante HKG. (GVM)



**LS MODELS**

**Les Bm232 de la DB**

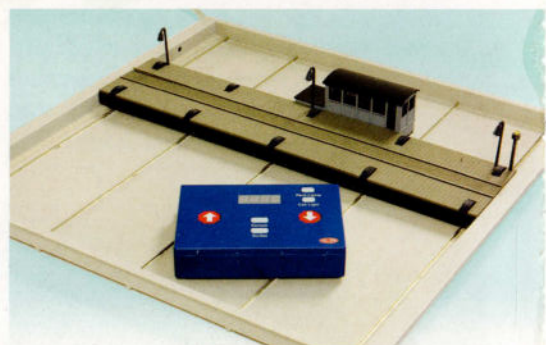
Les voitures Bm232 allemandes ont roulé durant les années septante dans la livrée dite 'Pop': la DB souhaitait alors expérimenter de nouvelles livrées pour le matériel allemand. C'est finalement la livrée bleu océan, pourvue d'une bande colorée en ivoire entre les fenêtres, qui a été choisie. Une nouvelle variante de matricule de cette livrée est maintenant disponible (46132). La seconde voiture a été réalisée dans la livrée bleu gris 'Pop' (46127). Ces voitures comportent un intérieur soigné, des tampons à ressorts ainsi que des boudins, grâce auxquels il est possible de rouler à tampons joints. (GVM)



**DAPOL Un wagon nettoyeur**

La firme britannique Dapol sort un wagon nettoyeur pour voies H0, sous licence de la société japonaise Tomix. Le wagon ne nettoie pas seulement les rails, mais permet également

d'éliminer la poussière entre les voies. Pour ce faire, un aspirateur ainsi qu'un compartiment spacieux permettant de stocker provisoirement la poussière ont été prévus à bord. Un petit feutre sous le wagon relié au moteur permet de nettoyer les voies. Un orifice de remplissage sur le dessus permet de verser un liquide nettoyant ou de l'huile dans le wagon. Vous pouvez ainsi déposer une fine couche d'huile sur les voies: cette opération garantit une meilleure conduction du courant. Dapol est depuis peu distribué en Belgique par Rocky Rail. (GVM)



**HELJAN Un pont transbordeur**

Après le pont tournant en H0, Heljan sort un pont transbordeur d'une superficie de 36,5 x 38 centimètres (89021). Ce pont se caractérise par une largeur de 7,5 centimètres. Avec une longueur utile de 35 cm, il est assez grand pour transborder les locomotives les plus longues. Vous trouverez dans le kit un manuel volumineux, utile au montage et à la programmation de ce pont transbordeur. Le boîtier de commande bleu vous permet d'ajuster très précisément le pont afin qu'il s'arrête aux emplacements exacts de raccord des rails. Les locomotives sur le pont conservent leurs fonctions digitales ou analogiques, via un raccordement supplémentaire. En utilisant un kit particulier, vous pouvez élargir ce pont transbordeur de 38 centimètres (89021). (GVM)



## MÄRKLIN La V200 de la DB

A l'occasion de son 150ème anniversaire, Märklin sort une version fortement améliorée de la V200 en livrée pourpre rouge des années septante. Cette lourde locomotive diesel-hydraulique de la DB est pourvue d'un décodeur mfx et d'un générateur de sons capable d'activer sept fonctions différentes. La motorisation est assurée par un moteur Sinus Softdrive à entretien réduit et entraînant deux essieux (39803). (GVM)



## LS Models

**Un 'Sgss' de la SNCF** LS Models est surtout très présent sur le marché français. Un nouveau wagon du type 'Sgss' pourvu de ranchers a été développé spécialement pour ce marché. Ce wagon est actuellement utilisé par la filiale française CNC pour assurer le transport de conteneurs (30104). Les wagons ont été lestés avec de fines plaques de métal incorporées dans le châssis, de manière invisible. Ce wagon est chargé d'un conteneur de 45 pieds CNC. Ces conteneurs sont plus longs de cinq pieds que les modèles habituels: ils sont prolongés des deux côtés. Les conteneurs apportent en outre une masse supplémentaire au wagon. Vous pouvez également vous procurer séparément des conteneurs ECS en pourpre rouge et CNC en vert (89320 et 89323). (GVM)



## MAKETTE

### Un wagon céréalier français à deux essieux

Makette sort un modèle d'un wagon céréalier français 'Sanders' destiné à tous ceux qui souhaitent apporter un peu de couleurs à leurs trains de marchandises. Ces wagons ont été construits à partir de 1965. Ils existent dans diverses livrées et variantes de couleurs. Ils sont une espèce en voie de disparition à cause de leur volume limité, en comparaison avec des wagons céréaliers plus modernes montés sur bogies. La caisse du modèle est peinte en jaune. Elle est également agrémentée de jolies inscriptions lisibles à la loupe. Le châssis est noir. La réalisation des mains-courantes et des petites échelles est assez grossière, comme c'est le cas d'ailleurs sur tous les wagons de cette série. Pour remédier à ce manquement, vous pouvez utiliser un kit supplémentaire SMD (cat. 4606, ca. 26 €). (LD)



## MISTRAL TRAIN MODELS

### La CC 65000 de la SNCF

Le constructeur belgo-français 'Mistral Trains Models' a annoncé qu'il sortira sa première locomotive Diesel durant les mois d'été. Il s'agit d'un modèle de la locomotive Diesel à six es-

sieux CC 65000 (ex '060 DB'). C'est l'une des premières séries de locomotives diesels-électriques qui furent livrées à la SNCF en vingt exemplaires, entre 1956 et 1957. (GVM)



*Remerciements à Het Spoor, Modeltrein Paradise, ModellShop Luxembourg et Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles présentés.*



## SCHUCO Le Mercedes 'Actros' avec containers 'Malheur' et 'AJ Solutions'

Le LMS (Lierse Model Spoorwegen) a trente ans cette année. Pour fêter cela, le club présente en tirage limité l'attelage Mercedes Actros avec une semi-remorque pour conteneurs, portant deux conteneurs de couleur bleue. L'attelage est une réalisation Schuco, les conteneurs portant une

impression exclusive pour le LMS: le premier est marqué du logo de la Brasserie 'Malheur' (Bugenhout) et le second le logo d'AJ Solutions'. Cet attelage particulier est en vente au festival vapeur du LMS et chez certains détaillants, au prix de 10 €.



**BREKINA**

## Une Mercedes 200/8 'Autos-Taxis Bruxellois'

Cette Mercedes 200D/8 est une nouveauté certes amusante dans sa version de la société des 'Autos-Taxis de Bruxelles', mieux connus sous le nom de 'Taxis Orange'. Cette société a été fondée en 1960 sur base de la reprise de toute une série de petites concessions. A ses débuts, elle avait une flotte de 75 Peugeot 403 diesel de couleur jaune/orange équipées d'un radiotéléphone. Plus tard, des Mercedes 190 D prirent le relais des Peugeot 403, qui à leur furent remplacées par des Mercedes 200D/8 entre 1967 et 1969. En 1998, les Autos Taxis Oranges fusionnèrent avec leur concurrent direct, les Taxis Verts, formant la TRB (Taxis Radio Bruxellois).

La miniature de Brekina restitue bien le coloris jaune/orange typique des 'Taxis Orange'. Les inscriptions sont d'une netteté irréprochable, mais sont hélas seulement en néerlandais, ce qui nous étonne tout de même, vu que l'original de la société bruxelloise portait quant à lui des inscriptions dans les deux langues nationales... (réf. 23519)



## L'Opel Kapitän P 2.6 L et Taxi

L'Opel Kapitän P 2.6 figure depuis le second semestre 2008 au catalogue de Brekina. Depuis, deux nouvelles versions plutôt intéressantes sont venues élargir la gamme. La première est une Kapitän de Luxe et son association de deux coloris vernis, comme cela se faisait au début des années soixante. Le modèle bleu clair/crème est typique de cette époque qui aimait le clinquant du chrome (on en usait et on en abusait...) et les couleurs éclatantes (réf. 20806).

Le deuxième modèle est une Kapitän dans une version taxi. Cette grosse Opel pouvait transporter jusqu'à six adultes, grâce à son grand coffre et à sa large banquette à l'avant. Elle était donc très prisée des sociétés de taxis. Ne voyait-on pas stationnées des Opel Kapitän guettant les arrivées des ferries devant la gare d'Ostende? (réf. 20803)

**TRAIN SERVICE DANCKAERT**

## Un camion Bedford TK

De Patrick Danckaert, nous avons reçu ce prototype d'un camion Bedford TK tel que la marque danoise Epoke l'a mis sur le marché.

Le véhicule porte le monogramme 'B' du service des Colis de la SNCB, mais est peint dans le vert 'armée belge'. Comme nous le disions, il s'agit d'un prototype.



## La Fiat 126

Autre nouveauté chez Brekina, amusante cette fois: la Fiat 126 qui succéda en 1972 à la légendaire Fiat 500. Si techniquement elle reprenait beaucoup de la 500 (entraînement arrière, un moteur deux cylindres à refroidissement à air), la Fiat 126 adoptait un look résolument dans l'air de son temps. Chez nous, elle ne connut pas le succès espéré, sans doute parce qu'elle ne parvenait pas à faire oublier la Fiat 500. A partir de 1973, on délocalisa la production en Pologne et là-bas, elle se vendit bien. Elle y resta en production jusqu'en l'an 2000, après avoir

connu entretemps quelques face-lifts légers et des améliorations techniques mineures. Le modèle miniature de Brekina est la version originale, celle qui a prévalu entre 1972 et 1975 et que l'on reconnaît notamment à ses pare-chocs chromés. Elle est proposée en rouge et en blanc. (réf. 22350-351-352)

Texte: Guy Van Meroye, Photos: GVM

Remerciements à  
Modelbouw Herman Verschooten





**La série 26 encadrant des voitures M6!**

Chaque année, le trafic des voyageurs augmente de 5%. Pour pouvoir y faire face, la SNCB se voit obligée d'imaginer des solutions innovantes. Le matériel convenant par excellence pour faire face à ce surcroît de voyageurs est constitué par les voitures M6 à double étage, qui offrent non seulement plus de places assises, mais aussi le confort que l'on est en droit d'attendre du matériel moderne.

*La 2611 en tête du train d'essai du 8 mai 2009 constitué de voitures M6, la 2619 poussant simultanément en queue de la rame. Photo : Max Delie*

D'autre part, la chute du trafic des marchandises provoquée par la crise économique fait qu'un grand nombre de locomotives sont devenues disponibles pour d'autres tâches. C'est ainsi que la SNCB a imaginé d'utiliser des locos de la série 26 pour remorquer des rames de voitures M6. La série 26 n'est toutefois pas équipée de l'appareillage électrique

requis pour être télécommandée en queue. Pas de problème : des nouveaux câbles électriques ont été placés pour permettre cette configuration ! Un essai de traction a été réalisé le 8 mai dernier, dans le but final d'exploiter prochainement les trains les plus chargés de la relation IR Binche – Louvain-la-Neuve avec ce type de composition...

**Le point d'arrêt de 'Noorderkempen' ouvert le 15 juin 2009!**

Afin de proposer une relation ferrée aux habitants du Nord de la Campine, la SNCB a fait ériger la halte de 'Noorderkempen' sur le territoire de la commune de Brecht, le long de la LGV 4 Anvers – frontière néerlandaise. A partir du 15 juin prochain, des trains navettes vont ainsi circuler à raison d'un train par heure entre Noorderkempen et Anvers-Central. Afin d'éviter les problèmes non encore résolus avec l'ETCS (European Train Control System) sur les locomotives, des voitures-pilotes M6 ont été équipées du dispositif 'Atlas' conçu par Alstom, qui est quant à lui compatible avec la version de l'ETCS présente au sol le long de la ligne 4.



La composition retenue pour ces convois est donc assez particulière : 1 voiture-pilote M6 – 1 loco série 13 – 3 voitures M6 – 1

voiture-pilote M6. Cette disposition rend possible la circulation en rame réversible entre Anvers-Central et Noorderkempen.

*Un train d'essai de cette composition au nouveau point d'arrêt de Noorderkempen, le 10 avril 2009. Photo : Max Delie*

# Mistral Train Models

## Un wagon-trémie de ballast du 'type 1'



**MISTRAL TRAIN MODELS' EST UN JEUNE FABRICANT FRANÇAIS QUI VIENT DE LANCER SON PREMIER WAGON DE MARCHANDISES SUR LE MARCHÉ, À SAVOIR UN WAGON-TRÉMIE POUR BALLAST DU 'TYPE 1' DE LA SNCF. POUR SON COUP D'ESSAI, CETTE FIRME A RECHERCHÉ UN PROTOTYPE QUI N'AVAIT ENCORE JAMAIS ÉTÉ REPRODUIT AUPARAVANT EN MODÈLE RÉDUIT, HISTOIRE D'ÉVITER LA CONCURRENCE AVEC D'AUTRES MARQUES. CE N'ÉTAIT POURTANT PAS NÉCESSAIRE, CAR CE PREMIER MODÈLE DE 'MISTRAL TRAIN MODELS' EST REMARQUABLEMENT RÉUSSI ET PEUT RIVALISER AVEC LES MEILLEURES RÉALISATIONS DU MOMENT.**

Il s'agit d'un modèle de wagon-trémie pour ballast du 'type 1' de la SNCF, d'une capacité de 39 m<sup>3</sup>, qui fut mis en service à la fin des années soixante du siècle passé pour acheminer le ballast destiné aux grands chantiers ferroviaires. A la SNCF, ces wagons sont repris sous le type 'Uas' D12. Vous ne les trouvez pas seulement au sein de rames complètes de trains de ballast, mais aussi isolément au sein de trains de marchandises inter-formations, ainsi qu'à proximité de chantiers de voie. L'aspect intéressant de ce modèle est qu'il existe des wagons identiques à la SNCB: ils sont repris sous le code-lettres 'Uas' (le type 9821 A3) et 'Uay' (les types 9820 A3/A5).

Ce modèle réduit est constitué d'un châssis ouvert en métal et d'une caisse en plastique injecté. Il est particulièrement bien détaillé: il compte plus de cent pièces dis-



tinctes, assemblées par le fabricant. La passerelle, l'escalier, les leviers et les tringles de commande des trémies, tout est parfaitement filigrane. L'intérieur de ce wagon est également très bien divisé en trois trémies. La partie inférieure du wagon est pourvue d'un mécanisme de freinage détaillé. Les bogies sont également très bien détaillés, les versions modernes ayant des boîtes d'essieu peints dans une autre couleur que celle des bogies. Même les tringles des blocs de frein ont été reproduites. Bref: il s'agit véritablement d'un beau modèle.

Ce modèle est par ailleurs très bien peint en une couleur brun/rouge mate, le marquage étant complet et lisible à la loupe. Certains leviers ont également été peints. Ces wagons sont pourvus d'un mécanisme pour attelages courts, à boîtiers NEM normalisés. Des attelages classiques à vis sont

1. *vue latérale.*

2. *vue du haut avec détail des trémies.*

fournis avec le modèle. Les roues ont un diamètre de 10,5 mm et présentent un bourrelet très fin. Ces wagons sont conçus pour circuler sur des courbes au rayon minimal de 355 mm. Ils sont emballés individuellement dans une boîte transparente et empilable. Le prix conseillé d'un tel wagon est d'environ 45 euros: pour ce prix, vous aurez en mains un wagon de marchandises à la fois original et super-détaillé.

'Mistral Train Models' propose plusieurs variantes de ce wagon, qui portent des inscriptions différentes en fonction de l'époque choisie. A chaque fois, plusieurs matricules différents sont disponibles. Les premiers modèles sont en vente chez un



**3. détail du châssis et des bogies.**

**4. détail de la face d'about et de la plate-forme de commande.**

nombre assez restreint de détaillants, certaines versions ne l'étant que chez Jocadis.

- Deux wagons SNCF en version d'origine tels que livrés en 1968 – époque IIIb – avec marquage 'VB' sur les flancs, boîtes d'essieux rouge/brun et une passerelle à chaque bout du wagon. Le premier porte le matricule 977 7 323-8 et est attaché à la gare de Longueau (réf. NR 27-01-B001), tandis que le second porte le matricule 977 7 325-7 et est attaché à la gare de Chambéry (réf. 27-01-B 002).

- Version modernisée de la SNCF avec boîtes d'essieux grises et une seule passerelle, d'époque IV, portant le matricule 977 7 021-7 et attaché à la gare de Thouars (réf. 27-01-B003).

- Trois wagons SNCF en version modernisée d'époque IV/V, immatriculés 977 7 506-7 (réf. 27-01-B004), 977 7 053 0 (réf. 27-01-B005) et 977 7 611-5 (réf. 27-01-B006) de la 'Direction de l'Équipement' de Paris, avec lettre blanche 'V' sur les flancs de la trémie.

- Deux wagons SNCF en version modernisée d'époque V, de la 'Direction de l'Équipement' avec lettre blanche 'V' sur les flancs du wagon. Originalité de ce wagon: il est également autorisé à circuler sur le réseau belge et ainsi pourvu d'un petit monogramme 'B' sur les flancs. Le premier wagon porte le matricule 977 7 086-0 (réf. 27-01-B007); le second 977 7 173-6 (réf. 27.01-B008).

- Deux wagons à immatriculation belge, d'époque V (réf. 27-01-B009 et 27-01-B010). Ces wagons sont exclusivement disponibles chez Jocadis, à Enghien.



**5. Voici à quoi ressemble un wagon de ballast en réalité: il reste donc encore pas mal de travail de patine à exécuter sur le modèle du 'Uas' de Mistral pour le lui faire ressembler à ceci... Ce wagon 80 88 982 2 0 669 9 fait partie du type 9820 A3 de la SNCB et a été photographié le 8 mars 2009 à Kalmthout.**



**6. Un wagon de ballast du type 9821 A 3 'Uas' avec matricule 80 88 982 1 690-4 à Mons, le 30.10.1996. Photo: Bart Luyten.**

Texte et photos du modèle: Guy Van Meroye. Photos en exploitation réelle: Bart Luyten



# B-Models Des wagons porte-conteneurs 'Sgnss'



1. Le kit 45101 avec deux wagons porte-conteneurs bleus ERR.



2. Une nouvelle variante du wagon en vert 'B-Cargo'.

**V**OUS AVEZ DÉJÀ ÉTÉ FAMILIARISÉS AVEC LA NOUVELLE MARQUE 'B-MODELS' DANS NOTRE TRAIN MINIATURE MAGAZINE N° 75. CETTE MARQUE A ÉTÉ CRÉÉE PAR VAN BIERVLIET, LE DÉTAILLANT SPÉCIALISÉ EN MODÉLISME FERROVIAIRE. INITIALEMENT, LES ARTICLES DE CETTE MARQUE ÉTAIENT EXCLUSIVEMENT DISPONIBLES DANS LE MAGASIN VAN BIERVLIET. MAIS DEPUIS AVRIL 2009, C'EST ROCKY RAIL QUI ASSURE LA DISTRIBUTION DE LA MARQUE. UNE LOCOMOTIVE DE LA SÉRIE 55 AINSI QUE DES WAGONS CÉRÉALIERS ET MINÉRALIERS SORTIRONT D'AILLEURS ENCORE CETTE ANNÉE.

Le tout premier modèle que B-Models a sorti est un wagon porte-conteneurs peint dans la livrée verte de 'B-Cargo' et chargé de conteneurs ACTS. Plusieurs nouvelles variantes sont à présent disponibles. Pour vous les procurer, vous n'êtes plus forcés de vous rendre à Ingelmunster : votre détaillant habituel dispose désormais d'exemplaires de ces modèles en stock. Dans le cas contraire, il peut les commander. Ces wagons sont impérativement vendus par deux. Cet usage se généralise d'ailleurs de plus en plus. En contrepartie, vous avez l'avantage de disposer immédiatement de deux exemplaires de wagons caractérisés par un matricule distinct. Lorsque les wagons sont vendus à la pièce, vous vous retrouvez souvent avec une rame composée de wagons portant le même matricule. De plus, ce type de wagon n'apparaît gé-

4 & 5. Vue de détail du marquage, qui répond aux directives européennes les plus récentes.

3

3. Vue de dessus du wagon avec le joli châssis ouvert.



néralement pas seul dans une rame. Vous avez donc dans la plupart des cas besoin de plusieurs wagons afin de constituer un train conforme à la réalité.

La première variante du wagon sorti initialement se constitue d'un kit composé d'un 'Sgnss' et d'un type 3714B2 en livrée verte de B-Cargo. Le premier wagon est chargé d'un conteneur de quarante pieds de la firme Gold, le second d'un conteneur de quarante pieds de GE Seaco. Ce kit est disponible sous la référence de catalogue 45100 en version courant continu et 46100 en version courant alternatif.

Une seconde variante entièrement nouvelle est également proposée. Il s'agit d'un kit constitué de deux wagons porte-conteneurs appartenant à la société allemande Rail Rent GmbH de Duisburg. Ces wagons sont néanmoins immatriculés à la SNCB. Leur matricule est conforme

au nouveau système de numérotation européen : ce modèle nous apporte l'assurance que B-Models suit l'actualité de très près. Ces wagons sont finement peints en bleu foncé. L'un est chargé d'un conteneur DongFang, le second d'un conteneur Cosco. Ce kit est disponible sous la référence de catalogue 45101 en version courant continu et 46101 en version courant alternatif.

La tampographie qui est bien complète et lisible à la loupe constitue un atout de ces wagons porte-conteneurs de la marque B-Models. Nous estimons néanmoins que les bogies sont moins réussies. Ils sont en effet de forme assez simpliste. La disposition des blocs de frein est par contre plus dérangeante : ceux-ci se situent à la hauteur des ressorts plutôt que des roues. Ces wagons porte-conteneurs, caractérisés chacun par un matricule distinct, vous permettront néanmoins de composer un train de conteneurs moderne, et ceci à un prix raisonnable. D'autres variantes sont encore attendues dans un avenir proche.

Textes et photos : Guy Van Meroye



# Le VersaTip DREMEL

**D**REMEL JOUIT D'UNE CERTAINE RÉPUTATION AUPRÈS DES MODÉLISTES AVEC SES MINI-FOREUSES, FABRIQUÉES DEPUIS UN BON BOUT DE TEMPS. DERNIÈREMENT, LA GAMME A ÉTÉ COMPLÈTEMENT RENOUVELÉE, ET OUTRE LES DREMEL CLASSIQUES (RHABILLÉES, IL EST VRAI), ON TROUVE Désormais chez DREMEL D'AUTRES TYPES D'OUTILLAGE QUI PEUVENT VENIR À POINT AUX MODÉLISTES. L'UN DE CES OUTILS EST LE VERSATIP DE DREMEL, QUE NOUS AVONS SOUMIS À UN 'TEST ÉCLAIR'.

Le VersaTip de Dremel est un fer à souder au gaz '6 en 1' et destiné à la soudure, la fusion, la rétraction, la pyrographie (brûlage du bois), le découpage à chaud et même l'élimination de la peinture. Ces nombreuses applications sont possibles avec ce même outil, grâce à six embouts amovibles, un embout pour chaque type de travail. Le VersaTip de Dremel est emballé dans une belle boîte métallique, dans laquelle les différents embouts sont fixés dans des logements. Ces pièces sont très bien fixées et même difficiles à extraire de leur logement, et il n'est pas toujours facile d'échanger d'embout pendant le travail. Une housse de protection est livrée conjointement pour emballer le tout lors d'une non-utilisation, ainsi qu'une bobine d'étain à souder et une petite éponge pour soudage, dans une boîte métallique. Pour souder, vous aurez besoin de gaz, mais celui-ci n'est toutefois pas livré.

Le VersaTip de Dremel fonctionne avec du gaz butane, disponible dans le commerce en petits aérosols sous pression. Le remplissage du réservoir de gaz se réalise par la partie inférieure. En fonction de la position de l'alimentation en gaz, vous pourrez travailler de 30 à 60 minutes au moyen d'un réservoir plein. Le VersaTip de Dremel se tient bien en mains, même si lors d'une utilisation prolongée, le poids du réservoir à gaz commence à se faire sentir. Le lancement se réalise au moyen d'un allumage piézo-électrique, après le déverrouillage de la protection pour enfants. Le VersaTip est pourvu de deux régulateurs: l'un sert pour régler l'alimentation en gaz, l'autre pour bloquer cette alimentation en gaz en position ouverte, de façon à ce que vos doigts ne doivent pas maintenir le bouton de démarrage en position ouverte.

Comme ce Dremel fonctionne au gaz, il n'est raccordé à aucun cordon. C'est pratique pour certains travaux, certainement pour la réalisation de réparations à des réseaux où les cordons électriques ne sont jamais assez longs... Pour les modélistes ferroviaires, les embouts classiques pour soudure et les petits et grands brûleurs seront le plus souvent utilisés, ces derniers servant au soudage de pièces plus lour-



des en laiton, à flamme nue. Pour la rétraction de gaines de contention lors d'applications électroniques, le filet qui se place autour de la gaine est pratique. Si vous voulez permuter d'embout, il faudra d'abord attendre qu'il refroidisse...

En pratique, nous avons testé le VersaTip avec l'embout pour soudage afin de souder un fil sur un rail, les fils d'un pantographe sur une loco et un fil sur une Led. L'allumage se réalise rapidement, mais nécessite une certaine habileté pour l'effectuer à une seule main. Dans la minute, l'embout de soudage est suffisamment chaud pour faire fondre l'étain. Mais faites attention: l'embout et le dard de la flamme de gaz deviennent vite très chauds. Lors de travaux de finition, il est absolument nécessaire de saisir les petits fils au moyen d'une petite pince, à moins que vous n'ayez des doigts... en amiante. Ce qui manque manifestement lors de l'utilisation de ce VersaTip est un support pour le déposer pendant quelques ins-

tants. Vous ne pouvez pas déposer cet engin sur une table sans précautions, car le revêtement va rapidement commencer à cramer... Et l'allumer et l'éteindre continuellement n'est pas pratique. Le soudage d'un fil à un rail se réalise très rapidement: grâce à l'importante chaleur, l'étain fond rapidement, mais ici également, il faudra faire attention à ne pas faire fondre vos traverses!

Le VersaTip de Dremel est un outillage pratique, utilisable pour diverses tâches. Il ne constitue toutefois pas une réelle alternative à un véritable fer à souder, mais plutôt un complément à l'équipement d'un modéliste qui de temps à autre a besoin d'une plus grande flamme, ou doit pouvoir travailler sans cordon électrique. Le prix de vente conseillé de cet outil est d'environ 55 euros. Le VersaTip de Dremel est en vente dans le commerce spécialisé et dans les magasins de bricolage.

Texte et photos: Guy Van Meroye





## LS MODELS Le wagon pour transport de coils 'Shmms'

**L**S MODELS POURSUIT SA CONQUÊTE DU MARCHÉ BELGE DES WAGONS DE MARCHANDISES AVEC LA SORTIE D'UN JOLI SET DE WAGONS POUR LE TRANSPORT DE COILS, DU TYPE 'SHMMS'. LS MODELS A OPTÉ POUR LE TYPE 3614 A6, LE 'WAGON-CHÂTEAU', DÉNOMMÉ AINSI SUITE À SES PAROIS BASCULANTES MOBILES, ET SES CRÊNEAUX À HAUTEUR DES BERCEAUX.

Ces wagons font partie d'une série de 270 exemplaires qui ont été livrés entre 1971 et 1972 à la SNCB; ils sont destinés au transport de rouleaux de tôles en acier (des coils). Les wagons du type 3614 A6 sont pourvus de sept berceaux disposés dans le sens de la longueur du wagon et dans lesquels les coils sont déposés, sans le moindre dispositif de fixation. Ces wagons sont catalogués 'Shmms', le 'S' désignant un wagon plat d'un type spécial à bogies, le 'h' apte au transport de rouleaux de tôles d'acier disposés horizontalement, les 'mm' pour une longueur utile plus petite que 15 m et le 's' signalant que le

wagon est apte à la vitesse maximale de 100 km/h. Ces wagons ont une capacité maximale de chargement de 60 tonnes. Le wagon choisi par LS Models est la version sans frein à main.

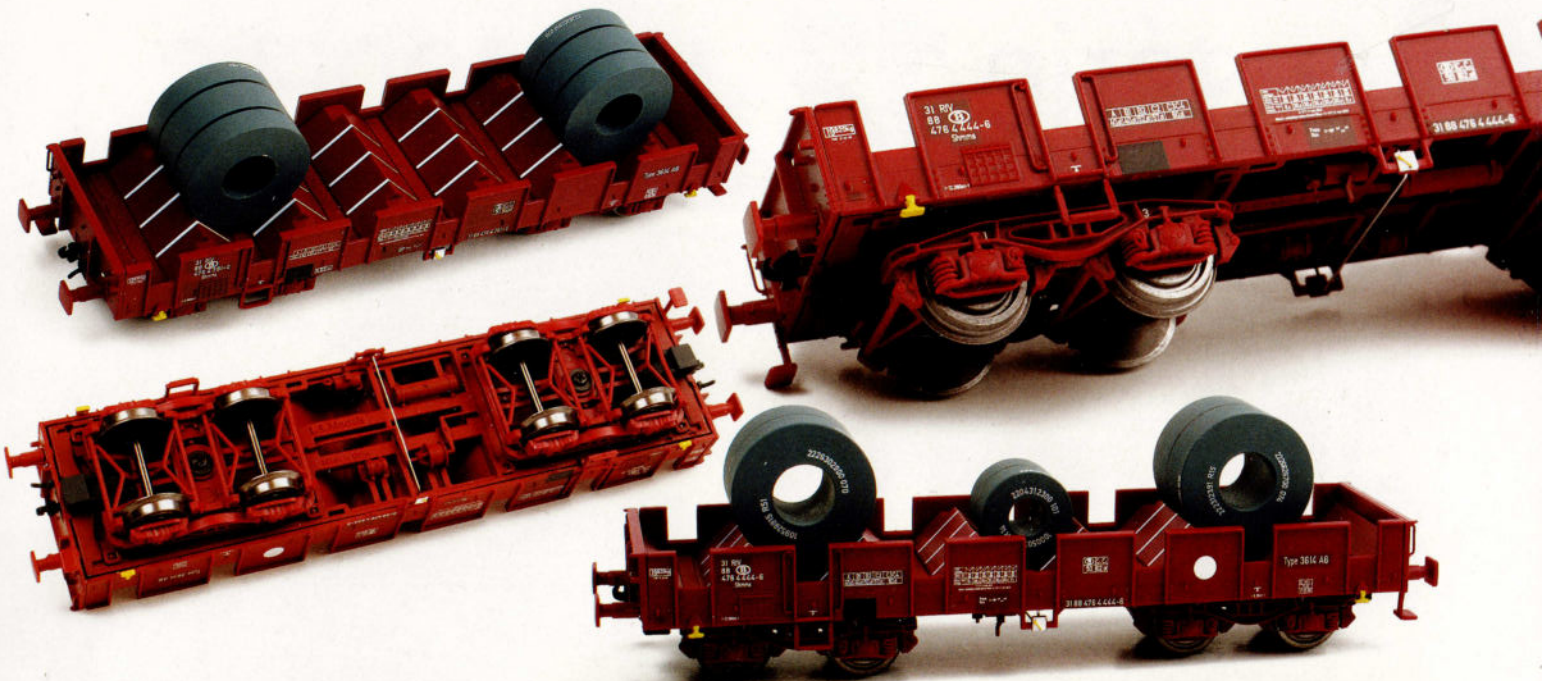
C'est la première fois que ce type de wagon est reproduit à l'échelle 1/87ème, et il ne fait donc pas doublure avec le wagon pour coils 'Shmms' ouvert de Roco, qui fait partie du type 3614 A8, pourvu de cinq berceaux seulement et d'un plus grand empattement entre pivots de bogies. Ces wagons sont reconnaissables à leur flancs entièrement

ouverts et d'une traverse de renfort disposée au milieu du châssis.

Les wagons pour coils de la SNCB reproduits par LS Models sont vendus par deux pièces. Deux références sont disponibles: la 32010 avec marquage d'époque IVb/V en livrée rouge et un set portant la référence 32011, avec marquage d'époque IV et peinture brune; nous avons testé la référence 32010.

Ces wagons sont composés d'un châssis métallique ouvert, sur lequel la caisse du wagon est collée. Vide, ce wagon pèse 66 grammes, suffisant pour maintenir le véhicule sur les rails. Les mensurations sont correctes (voir tableau). Le détaillage et la gravure sont très bons. En partie basse, la timonerie de frein est même reproduite, les leviers disposés sous la caisse du wagon étant même reliés par une bielle. Seul petit point mineur: les mains courantes pour les agents de triage sont moulées à hauteur du petit marchepied. Les mains courantes normalement présentes sous les traverses de tête manquent, mais ceci a sans doute été voulu pour donner suffisamment de jeu latéral aux coupleurs d'attelages. Les tampons sont du type rectangulaire correct. Les 'Shmms' reposent sur des bogies du type Y25: ces bogies sont également bien détaillés, les blocs de frein étant disposés bien en face des bandages de roues. Ces bogies sont fixés au moyen d'une vis au châssis. Les fusées d'essieux tournent dans des logements en métal, ce qui garantit un roulement souple.

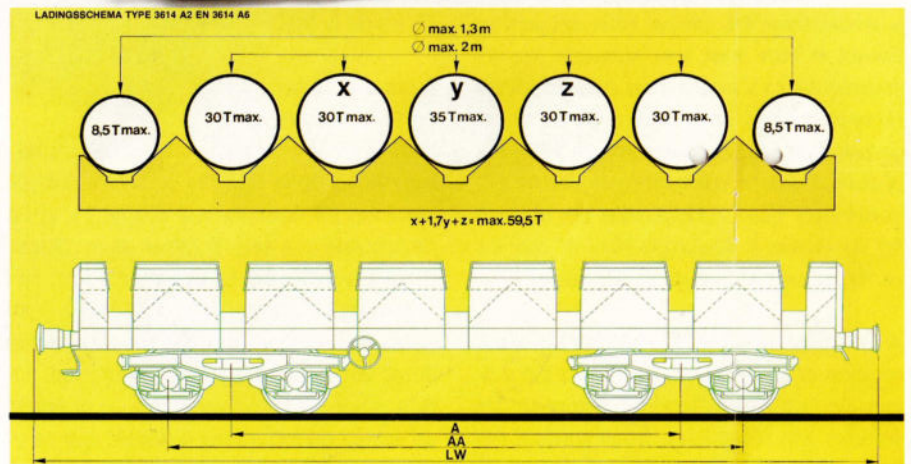




Ce wagon est évidemment pourvu d'un mécanisme pour attelages courts qui fonctionne bien et de boîtiers de repos normalisés. Des attelages à boucles sont fournis de série. Chaque wagon est livré avec quelques pièces éparses, comme un attelage à vis, des boyaux de frein et deux marchepieds de réserve. Une bonne initiative, car ces pièces sont vite avariées, surtout si le wagon déraile...

Ce wagon est peint joliment peint en couleur brun/rouge. Sur les endroits où la numération et le type sont indiqués, l'arrière-fond est peint en brun foncé. Les œilletons sont peints en jaune, la plaque supportant le levier est blanc et rouge. Sur les berceaux, des bandes blanches sont peintes qui indiquent la longueur de l'axe du wagon et la bonne position du coils, lors du chargement. Le marquage est complet et lisible à la loupe. Un des wagons porte le matricule 31 88 476 4 444 6, l'autre le matricule 31 88 476 4381-0, les deux se situant aux époques IVb/V.

L'élément important de ces wagons est leur chargement. Sur les deux wagons repose un jeu de coils miniature. L'un des wagons porte trois coils, deux d'un diamètre de 23 mm et un 3ème de 15 mm. Sur l'autre wagon, il s'agit de deux coils de 23 mm. Ces coils sont constitués de métal et sont très bien peints en



gris. Ces coils portent également des inscriptions blanches. Chargés, le 'Shmms' chargé de trois coils pèse 101 g, tandis que celui chargé de deux coils pèse 99 g.

Lors du chargement de ces wagons, un certain nombre de prescriptions doit être respecté. Sur le flanc de ces wagons, deux tableaux sont reproduits, dont l'un renseigne les charges maximales et l'autre indique la façon dont les charges doivent être réparties, en fonction de la masse des coils. Comme sur le modèle, ce tableau est difficilement lisible, nous reproduisons ci-dessous le tableau de chargement, comme nous l'avons trouvé dans une brochure de la SNCB (B-Informations 2/1979).

Une limite de charge n'existe pas pour chaque berceau individuellement, la masse totale du chargement sur les lignes ferrées de la plus haute catégorie étant de 59,5 tonnes. Les coils doivent d'abord être chargés au-dessus des bogies et seulement ensuite sur les autres berceaux. En outre, toute surcharge des bogies doit être évitée, le rapport de charge des bogies devant être plus petit que 3. Lorsque plusieurs coils de largeurs ou de diamètres différents sont chargés sur un même berceau, le centre de gravité de l'ensemble doit se situer sur l'axe longitudinal du wagon.

Après son wagon de minerais belge du type 'Fa', LS Models réussit à reproduire un autre superbe modèle à l'échelle, avec ce 'Shmms' du type 3614 A6. Hélas et comme à chaque fois chez LS Models, la production est réduite, et si vous voulez être sûr d'acquiescer ce modèle, il faudra le commander en prévente.

### Mensurations (toutes les cotes en mm)

	1/1	1/87	LS Models
Longueur totale (LW)	12060	138,6	139,2
Empattement entre pivots de bogie (A)	6500	74,7	74,7
Empattement total (AA)	8300	95,4	94,7
Largeur totale (BW)	3048	35,03	33,03
Hauteur totale (HW)	1955	22,47	22,11

Texte et photos du modèle:

Guy Van Meroye



# La série 12 LS MODELS



**A**VEC SA SÉRIE 12, LS MODELS TERMINE SA SÉRIE DES LOCOMOTIVES DE 'NOUVELLE GÉNÉRATION' (SÉRIES 11, 12, 21 ET 27). TOUT COMME LA SÉRIE 11, LA SÉRIE 12 EST UNE LOCOMOTIVE BITENSION. CETTE DERNIÈRE A SPÉCIALEMENT ÉTÉ CONÇUE POUR CIRCULER EN FRANCE ET PEUT DONC ÊTRE ALIMENTÉE INDIFFÉREMMENT EN 3 kV EN BELGIQUE ET EN 25 kV 50 HZ DANS LE NORD DE LA FRANCE. DOUZE DE CES LOCOMOTIVES ONT ÉTÉ CONSTRUITES EN 1986 PAR LE CONSORTIUM DE CONSTRUCTEURS BN/ACEC; NUMÉROTÉES 1201 À 1212, ELLES ONT D'ABORD ÉTÉ ATTRIBUÉES À BRUXELLES-MIDI ET ONT ÉTÉ MUTÉES ENSUITE À L'ATELIER DE MERELBEKE.

A l'origine, la série 12 fut utilisée pour remorquer les trains IC de la relation Anvers-Central – Lille-Flandres, composés de voitures M4 réversibles. Mais comme ces locomotives sont équipées de thyristors alimentant des moteurs à courant continu, elles sont également aptes à remorquer des trains de marchandises. Après la mise en service d'automotrices bitension 'AM96' entre la Belgique et Lille-Flandres, la série 12 assura alors essentiellement des trains de marchandises entre la gare de triage et de formation de Lille-Délivrance et de Gand-Maritime, entre Châtelet et Aulnoye, mais aussi jusqu'à l'entrée du tunnel sous la Manche à Fréthun et la gare de triage de Somain. La série 12 fut équipée en 2001 du dispositif de contrôle 'KVB'

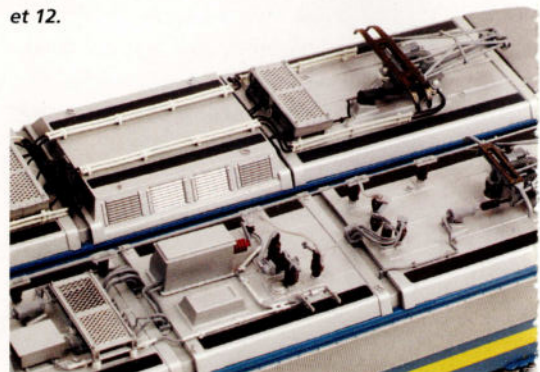
de la SNCF, ce qui l'autorise théoriquement à circuler sur l'ensemble du réseau électrifié en 25 kV de la SNCF.

Alors que la série 11 porte une livrée différente conçue en collaboration avec les NS, la série 12 porte la livrée classique des séries 21 et 27. Tout comme la série 11, la 12 ne possède que deux fiches et deux câblots sur ses faces avant. La toiture est aussi entièrement différente. Et ici, LS Models a de nouveau réalisé un superbe travail: chaque détail est remarquablement reproduit. La disposition de la toiture donne à cet engin un aspect quand même différent que celui des 21 et 27. La mise en peinture – comme c'est l'habitude chez LS Models – est très finement réalisée, les lignes sont bien appliquées et le jaune est bien couvrant. Trois matricules ont été reproduits par LS Models: les 1212, 1207 et 1204: ces locos diffèrent l'une de l'autre par quelques détails mineurs.

Sur les 1207 et 1204 – toutes deux entretenues à Merelbeke – on trouve mentionné sur la large bande jaune sous la vitre latérale de la cabine de conduite l'autocollant 'Magelan' reprenant la mention 'Magelan



*Comparaison entre les toitures des séries 27 et 12.*



*Détail de la toiture.*

– Engin moteur équipé de deux lanternes de queue', nécessaire pour pouvoir circuler en France. Cet autocollant fait référence aux lanternes apposées en queue d'un train de marchandises et qui sont disponibles à bord de la locomotive. La 1212 de LS Models ne porte pas encore ces autocollants et est entretenue à Bruxelles-Midi.

LS Models sort la série 12 en six références, dont trois en courant continu (mode analogique) et trois en courant alternatif (mode digital): la 1212 (LSM 12087 DC - 12587 AC), la 1207 (LSM 12088 DC - 12588 AC) et la 1204 (LSM 12089 DC - 12589 AC). Toutes ces locomotives ne sont disponibles qu'en tirage limité. Heureusement, plusieurs retirages sont prévus au programme...



*La 1212 en livrée d'origine, avec Bruxelles-Midi comme atelier d'entretien, sans autocollant Magelan*

Texte et photos: Guy Van Meroye



# Un nettoyeur de rails

**U**N DES ASPECTS INTÉRESSANTS LORS DES VISITES DE BOURSES À L'ÉTRANGER EST LE FAIT QUE VOUS POUVEZ PARFOIS Y DÉCOUVRIR DES CHOSSES INTÉRESSANTES ET PAR AILLEURS INCONNUES DANS VOTRE PROPRE PAYS. C'EST AINSI QUE NOTRE COLLABORATEUR JAN NICKMANS EST TOMBÉ À DORTMUND SUR UN 'SCHIENENREINIGER', UN NETTOYEUR DE RAILS PRODUIT SOUS CETTE APPELLATION PAR LOTHAR EMMERLING.

C'est étonnant à quel point nombreux sont les amateurs qui rencontrent encore des problèmes pour maintenir leurs rails propres. Et pourtant, plusieurs marques proposent leur wagon nettoyeur de rails. Ceux-ci fonctionnent pratiquement tous selon le même principe: les rails sont poncés au moyen d'une gomme ou d'une petite lime, tout comme une gomme classique. Ceci fonctionne parfaitement, mais présente l'inconvénient que des fines rayures sont pratiquées sur la surface des rails, qui sont rapidement comblées par... des saletés: les opérations de nettoyage doivent donc rapidement être recommencées. Il est par ailleurs pratiquement impossible de nettoyer un réseau 'sale' au moyen d'un tel type de wagon: ce dernier est tout au plus capable de maintenir un réseau 'propre' dans cet état. Mais quel est donc alors le moyen idéal de nettoyage? Non pas mécanique (par brosse), mais chimique. Les rails ne sont alors pas griffés, mais nettoyés de manière efficace. Et c'est précisément ce que ce 'Schienenreiniger' est capable de faire. Nous en avons acheté un tel set et l'avons promptement testé.

1. Ce set est composé de façon très simple: une tige en aluminium comme manche, auquel un petit bloc de pierre est fixé. La tige en alu a une longueur de 25 cm, mais est extensible graduellement jusqu'à 47 cm. Le bloc est fixé de façon très lâche et choisi en fonction de l'écartement des rails: pour l'échelle H0, le bloc fait 36 x 36 cm. Ce nettoyeur est par ailleurs disponible pour toutes les échelles existantes, même pour un train de jardin! Grâce au type de fixation assez libre, il est même facile de se jouer d'une caténaire: nous l'avons essayé. Les tunnels et les courbes peuvent également être nettoyés sans trop de problèmes. Grâce à la masse de la petite pierre, il est ainsi toujours possible d'appliquer suffisamment de pression sur les rails. Entre cette pierre est disposée une bandelette, qui fait appui sur des lingettes spéciales, non pelucheuses. Il est conseillé de bien exercer une pression sur ces lingettes, à défaut de quoi elles se détacheront, après avoir parcouru un demi-mètre à peine... Et c'est là sans doute que réside le seul point mineur de ce set: la fixation de ces lingettes aurait pu être conçue un peu plus fermement. Mais cela semble avoir



été voulu afin de ne pas démolir les petits détails, dans le cas où la lingette y resterait accrochée...

On trouve encore par ailleurs dans ce set un flacon de produit nettoyant. Ce flacon contient une solution alcoolisée mélangée à une sorte de poudre de graphique: secouez-le avant usage. Ce produit agit vraiment de manière formidable: il nettoie parfaitement et polit en outre la surface des rails, ce qui garantit une alimentation électrique optimale. Nos voies n'avaient encore jamais été nettoyées aussi proprement et aussi rapidement!

2. Après l'application de quelques gouttes du produit nettoyant sur la lingette, nous appliquons une légère pression sur les rails. Si vous travaillez en

marche arrière, il y a de grandes chances que vous perdiez rapidement votre lingette...

3. Voici à quoi ressemble une lingette après avoir nettoyé deux mètres de voies. Précisons quand même que les rails n'avaient pas encore été nettoyés après leur ballastage à la colle Flex, ni après leur patine; le test n'était donc pas idéal.

4. La lingette peut être utilisée des deux côtés. Vous pouvez considérer qu'après le nettoyage complet d'un réseau petit à moyen, une telle lingette est complètement usée.

Malheureusement, ce nettoyeur de rails n'est pas encore disponible en Belgique. Il s'agit d'un nouveau produit qui vient d'être mis sur le marché et qui ne peut être acquis que via la poste ou internet. Toutes informations complémentaires peuvent toutefois être obtenues sur l'adresse [www.schienenreiniger.de](http://www.schienenreiniger.de). Un tel set comprenant le nettoyeur (la tige et son bloc), 100 ml. de produit nettoyant et 20 lingettes revient à 49 euros pour l'échelle H0, et à 45 euros en N.

Texte et photos: Jan Nickmans





# VONÈCHE

## Une impression de l'Athus-Meuse à l'échelle N

**L**A LIGNE DE L'ATHUS-MEUSE, QUI RELIE AU SUD DU PAYS DINANT À VIRTON (VIA BERTRIX) FUT LONGTEMPS UNE DES LIGNES LES PLUS APPRÉCIÉES DES AMATEURS DE TRAINS, CERTAINEMENT DÙ AU FAIT QU'IL S'AGISSAIT D'UNE DES DERNIÈRES ENCORE ÉQUIPÉES DE SIGNAUX MÉCANIQUES ET EXCLUSIVEMENT DESSERVIE EN TRACTION DIESEL. TOUT CECI A VÉCU, BIEN SÛR, CAR LA LIGNE A ÉTÉ ENTIÈREMENT ÉLECTRIFIÉE ET MODERNISÉE, DE NOMBREUSES DE SES PETITES GARES AYANT ÉTÉ DÉMOLIES À CETTE OCCASION. LE CHARME D'ANTAN A TOUTEFOIS ÉTÉ SUBLIMEMENT RESTITUÉ SUR LE RÉSEAU MODÈLE 'VONÈCHE' À L'ÉCHELLE N, RÉALISÉ PAR LE CLUB DE MODÉLISME 'RAIL MINIATURE MOSAN' (RMM) DE NAMUR.

Le site de Vonèche est sans doute un des endroits les plus photographiés le long de la ligne ; il est situé à une dizaine de kilomètres de Beauraing, à une certaine distance du village qui porte le même nom. Vonèche a inspiré plus d'un modéliste ferroviaire: ce site est entouré d'un côté par un tunnel creusé sous une colline tandis que de l'autre côté, la ligne dessine une large courbe taillée dans une tranchée. La gare proprement dite se trouve au pied d'une rampe, une situation idéale pour être reproduite en modèle réduit.

Le RMM a choisi de reproduire la gare de Vonèche dans l'état où elle se trouvait à la fin des années '60 du siècle dernier. La scierie Thonnet était alors en pleine activité et la halle aux marchandises pleinement utilisée, tandis que les voies de garage servaient pour faire dépasser les lents et lourds trains de minerais par les rares trains de voyageurs.

Le RMM a opté pour l'échelle N afin de reproduire Vonèche en miniature, de façon à pouvoir équiper ce réseau de longues voies de garage et d'aiguillages élancés. 'Vonèche' est construit de façon modulaire, les premiers travaux au réseau datant de la fin des années '80.

Un des initiateurs de ce réseau de club n'est autre que Jacques Quoitin, l'un des modélistes belges les plus en vue à l'échelle N. A l'origine, seul le site de la gare fut reproduit, mais plus tard, d'autres modules

ardennais y furent ajoutés. Entre-temps, dix kilomètres de la ligne 166 ont été reproduits en modèle réduit. Et à l'avenir, le viaduc de Thanville (près de Beauraing) est au programme: c'est dire si ce réseau est encore loin d'être terminé...

Ce réseau est construit selon une recette classique, qui a fait ses preuves depuis lors. Les segments modulaires sont constitués de lattes de bois, sur lesquelles les voies ont été fixées. RMM a opté pour des voies Peco (en code 80), posées sur une assiette de liège et pourvue d'un fin lit de ballast. Le relief du paysage a pris forme grâce à des cloisons de bois sur lesquelles des bandes de carton ont été collées, pour former la base du décor. Pour ce faire, du papier 'Kraft' a été collé et ensuite recouvert de bandages trempés dans du plâtre. Le tout forme une base solide, mais légère. Le paysage est peaufiné avec des arbres 'faits





maison' (à armature de métal) des plantes séchées et travaillées et bien entendu, beaucoup de matériaux à saupoudrer Heki ou Woodland Scenics. Les bâtiments qui figurent sur ce réseau sont également le résultat de 'fabrication maison' et sont exactement la réplique de bâtiments ayant existé sur le site de la gare de Vonèche ou aux alentours immédiats. Même les signaux mécaniques typiques qui sont restés en réalité jusqu'en 1986 ont été reproduits avec soin en miniature, par des membres du club RMM.

Mais ce qui différencie nettement ce réseau avec d'autres réseaux à l'échelle N est le magnifique arrière-plan peint. Lors d'expositions, il forme l'un des éléments qui frappe immédiatement et qui suscite beaucoup de questions et de remarques louangeuses. Cet arrière-plan est l'œuvre du peintre belge Olivier De Nato (né à Etterbeek en 1968), un artiste à temps plein également passionné par les trains aux échelles 0 et

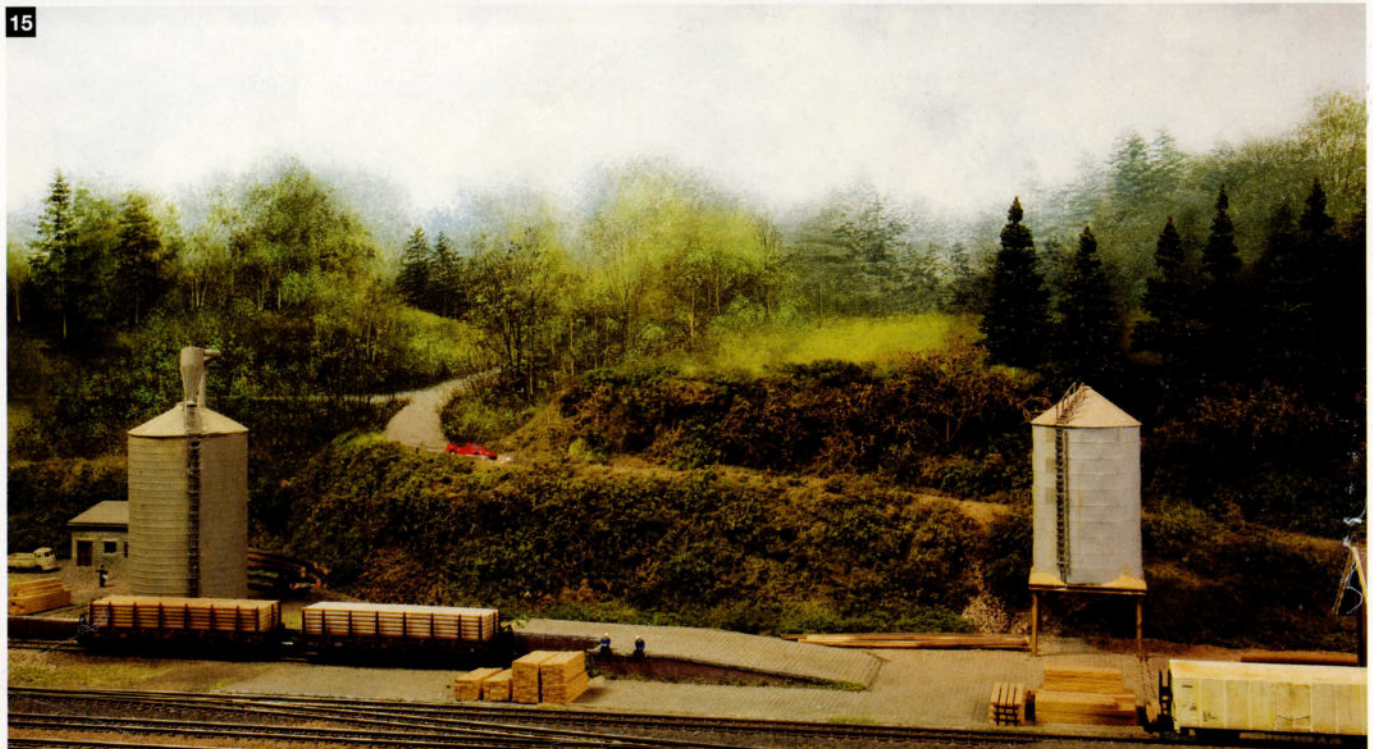




H0. Si vous disposez d'internet, vous pouvez admirer ses œuvres sur le site [www.de-nato-olivier.com](http://www.de-nato-olivier.com). Cet arrière-plan a été réalisé à la peinture à l'huile, en partie dans l'atelier du peintre, en partie dans le local du club du RMM. L'arrière-plan est basé sur des photos de la réalité. Depuis peu, ce réseau est également pourvu de son propre éclairage, qui met l'arrière-plan encore plus en valeur.

Lors d'expositions, d'authentiques compositions de trains circulent sur ce réseau. Dans le temps, l'Athus-Meuse voyait transiter des convois de minerais et de produits finis venant de la Lorraine française. Plus tard, la ligne fut utilisée pour acheminer du minerai de fer brésilien ou du charbon d'importation depuis le port d'Anvers à destination de la Lorraine. Les unités multiples de locomotives Diesel GM ont succédé aux







doubles tractions de type 25 vapeur. Outre ces trains-blocs de minerais et de charbon, des trains de marchandises locaux y circulaient également, qui venaient déposer un ou plusieurs wagons d'engrais, ou venaient enlever des wagons chargés de bois de mine. Didier Delfosse et Jacques Quoïtin ont trouvé leur plaisir au cours des soirées de club pour reproduire le matériel roulant de façon la plus réaliste possible. Les wagons de minerais sont ainsi le résultat de la fabrication propre au club et sont issus d'un même moule-mère, 'fait maison'.

Même si les premières parties de ce réseau datent déjà de quelques décennies, il évolue toutefois constamment et est complété régulièrement. Lors d'expositions, des séances de circulations sont organisées tant à l'époque III (années 1950/'60) qu'à l'époque IV. Mais les membres du RMM prêtent également avec plaisir leur réseau pour des séances de circulations réalisées avec le matériel japonais à l'échelle N de Thierry Follebouck, ou encore avec le matériel suisse de Guy Lahay. La plupart du matériel roulant électrique belge le plus récent y est parfois également engagé. Lors de certaines occasions, ce réseau est raccordé au réseau N du club anversois MoBOV, pour former ainsi un des plus grands réseaux modulaires existants à l'échelle N. Dans ce cadre, 'Vonèche' a déjà été l'invité du 'Mondial du Modélisme' à Paris et à notre 4ème Grande Expo de modélisme à Malines. 'Vonèche' a déjà été présent à des expositions en France, Grande-Bretagne, Allemagne et aux Pays-Bas, et sera visible cette année encore à 'Euromodelbouw', qui se tiendra à Genk les 10 et 11 octobre prochains. 'Vonèche' vit; c'est certain!

*Texte : J-P. Lobet; adaptation: GVM*

*Photos : Gerard Tombroek*

*Croquis : Charlotte Dooms*



# L' HIMMELTALBAHN



**L'**IDÉE QUE LE MODÉLISME FERROVIAIRE SOIT RÉSERVÉ À DES MESSIEURS CHAUVES OU GRISONNANTS A ÉTÉ BATTUE EN BRÈCHE PAR CERTAINS PARTICIPANTS À NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX. TOON VERSNICK, QUI A TERMINÉ À LA 7<sup>ÈME</sup> PLACE AVEC SON MINI-RÉSEAU 'HIMMELTALBAHN', REPRÉSENTE LA NOUVELLE GÉNÉRATION DES MODÉLISTES, AVEC SES 37 ANS. LORSQU'IL FUT PLUS JEUNE, IL JOUA AVEC LE SET LIMA DE SON FRÈRE AÎNÉ JUSQU'À L'ÂGE DE 16 ANS, AU MOMENT OÙ IL FIT L'ACQUISITION DE SON PREMIER SET DE DÉPART MÄRKLIN, GRÂCE AUX SOUS GAGNÉS AVEC UN JOB DE VACANCES. APRÈS AVOIR CONSTRUIT PLUSIEURS RÉSEAUX ET EN AVOIR DÉMANTÉLÉ AUTANT, IL SE RETROUVA SANS RÉSEAU EN 2007. LES IDÉES ÉTAIENT EN NOMBRE SUFFISANT, MAIS IL N'EN ENTAMA PAS LA CONCRÉTISATION, JUSQU'AU MOMENT OÙ L'ANNONCE DE NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX LUI PARVINT.

Toon est un grand amateur de l'ancienne Deutsche Bundesbahn et de l'actuelle DBAG, et se trouva confronté au dilemme: Diesel ou électrique? Très rapidement, il sentit toutefois que la traction Diesel avait ses préférences, d'autant que l'espace disponible était plutôt réduit et qu'il n'y avait donc pas de place pour de longs convois, comme une loco tractant trois 'Silberlingen', par exemple. Il apparut ainsi très vite qu'un 'Schienenbus' serait la solution la mieux adaptée...

L'Himmeltalbahnhof est un exemple fictif d'une

petite ligne secondaire à simple voie, parcourue par des trains en traction Diesel et par les 'bus sur rails' bien connus. L'idée de ce réseau peut se retrouver en Allemagne, quelque part entre Truttlingen et Singen, à hauteur de Blankenstein, via Maxgrün vers Himmelbruch... La première partie de ce mini-réseau se déroule dans un 'poumon vert' pour aboutir dans une petite gare-terminus.

Ce mini-réseau est constitué de deux modules qui sont relativement faciles à transporter. Comme dimensions pour ses modules, Toon

a pris 90 cm x 40. Selon le règlement du concours édité par Train Miniature Magazine, les mini-réseaux à l'échelle H0 ne pouvaient dépasser la superficie de 0,75 m<sup>2</sup>: avec ses deux modules de 90 cm sur 40, ce mini-réseau restait donc en-deçà de la superficie maximale autorisée, avec 0,72 m<sup>2</sup>. Pour le gros-œuvre de ces deux modules, il a été fait usage de MDF de 9 mm posé sur un treillis de lattes rabotées. Le MDF est facile à travailler et plus aisé à découper que le multiplex.

Les voies proviennent de l'assortiment des voies 'C' de Märklin, Toon étant un fervent Märkliniste, après tout. Ces voies ont été posées sur une plaque en MDF de 9 mm d'épaisseur, recouverte d'une bande de liège. Les côtés obliques de ces bandes ont été poncés obliquement au moyen de papier abrasif (au grain 60/80). L'ensemble formé par le liège et les voies a été peint en brun foncé et ensuite achevé avec du ballast, ce dernier étant constitué d'un mélange de petites pierrailles,



de 2/3 de colle pour bois et d'1/3 d'eau, avec une goutte de poudre à pigment de teinte rouille. Le ballast proprement dit est constitué d'un mélange de plusieurs sortes et de tailles provenant de différents fabricants d'accessoires pour modélisme ferroviaire. La commande des convois est réalisée au moyen d'une 'Mobile Station' de Märklin.

Pour la réalisation brute du relief des collines

et des différences de niveau, il a été fait usage de plaques de mousse de polystyrène (les plaques roses ou jaunes d'isolation en vente dans les magasins de bricolage). Ces plaques ont été collées les unes sur les autres et mises ensuite à bonne forme au moyen d'une scie, d'un couteau et d'une lime. Pour les autres formes, Toon a essayé le plâtre. Lors de sa préparation, un peu de peinture brune foncée diluée a été ajoutée au mélange, de façon à

teinter le plâtre dans la masse. Suite à l'utilisation de plâtre, une base stable a été obtenue après séchage, qui a pu servir de support pour une finition définitive.

La pose et le travail de l'argile ont été réalisés au moyen d'une palette. Dès que l'argile a commencé à sécher et à durcir, on peut entamer la mise en forme définitive avec toutes sortes d'outils et d'outillages, comme par



exemple un ciseau à bois. La colline visible sur ce mini-réseau peut être figolée ultérieurement. Où il est prévu de planter de la végétation, un mélange de sciure de MDF, de 2/3 de colle pour bois, d'1/3 d'eau et d'une goutte de poudre à pigment foncée a été appliqué. Pour la mise en forme des surfaces herbeuses, Toon a utilisé des brins d'herbe sur un tapis, comme plusieurs fabricants en vendent. Avant de les poser, il faut toutefois faire attention à ce que leur sous-couche ait une teinte naturellement foncée.

Les résineux présents sur l'Himmeltalbahnhof ont été confectionnés selon la recette décrite dans le reportage concernant le réseau Orkavnbanen (voir TMM n° 72). Comme tronc, des profilés en bois en vente dans les magasins

de bricolage ont été utilisés. Ces profilés en bois ont ensuite été ponçés, tandis que des petits trous ont été forés sur toute leur hauteur au moyen d'une mini-foreuse. Des petits bouts d'asparagus ont ensuite été collés dans ces petits trous, les petites branches au-dessus et les plus longues en dessous. Aux endroits où il n'y a pas d'asparagus, une écorce a été réalisée avec de la sciure MDF. Le tout a été aspergé au moyen d'un spray de colle, pour la bonne fixation de la sciure MDF. Suite à cette aspersion de colle, il en arrive également sur les branches d'asparagus, mais vous pouvez en profiter pour saupoudrer des brins d'herbe au moyen d'une passoire à thé sur vos branches ainsi recouvertes de colle. Ensuite, le tout est une nouvelle fois aspergé de peinture brune et finalement, une dernière

couche de brins d'herbe est saupoudrée à la passoire. Faites attention: n'en saupoudrez pas à l'aveuglette, sinon le filigrane de votre conifère disparaîtra... Afin de figoler votre arbre, de la laque pour cheveux fixera le tout.

Pour les arbres feuillus, c'est la méthode du fil de fer déployé qui a été utilisée, une méthode qui vous a été décrite à plusieurs reprises déjà dans ces colonnes. En résumé, cela revient à former le tronc et les branches d'un arbre au moyen de boucles de fil pour fleuriste et de remplir le tronc d'enduit, après quoi le tronc et les branches peuvent être teints. Ensuite, la frondaison pourra être disposée au moyen de brins de filtre de hotte ou d'écume de mer, qui seront ensuite teints naturellement ou parachevés avec des feuilles éparses fixées au



spray de colle et ensuite avec de la laque pour cheveux.

La méthode pour reproduire l'eau a également été décrite dans 'Orkhavbanen'. Des remous ont été obtenus avec du plâtre, peint ensuite dans la couleur foncée voulue pour finalement obtenir l'effet de l'eau, le tout étant recouvert de trois couches de peinture pour bateaux. Avant d'appliquer la dernière couche, les berges doivent être complètement terminées. Sur ce mini-réseau, on trouve également une mini-chute d'eau réalisée au moyen d'un bout de plastique transparent. L'effet de l'eau vive est obtenu avec des fils de colle.

Ce réseau a été décoré des bâtiments suivants:

- Un bâtiment de gare avec passage souterrain
- Un atelier Unimog
- Une ferme et une cabine à haute tension
- Une façade à moitié découpée.

Tous ces bâtiments sont le résultat d'une 'fabrication maison', à l'exception de la ferme. Pour la construction, il a été fait usage de divers matériaux, comme du plasticard, du carton, du papier dessin et du papier abrasif.

Tous les bâtiments ont été patinés et salis avec art. Lors de la patine, différentes techniques ont été suivies, comme la technique de l'essuyage, où directement après l'application de la peinture, cette dernière est essuyée, ainsi que la technique du ponçage, où la peinture appliquée est finement poncée, après avoir séché et durci. Les murs de soutènement

ont été traités au moyen de la technique de gravure, leur structure étant soulignée par un brossage à sec à la peinture blanche.

Le résultat d'une année de modélisme est ce petit réseau qui a remporté une belle 7ème place au 1er Concours de mini-réseau organisé par votre revue préférée...

Texte et photos: **Toon Versnick**



Les prix récompensant les lauréats de ce Concours de mini-réseaux ont été offerts par **Jocadis, Treinshop Olaerts, Train Technology, Train Service Danckaert, PB Messing Modelbouw, Olba Products, LS Models, Collector's Bank, Rocky Rail, les détaillants Herman Van Daele, Van Biervliet et Modeltreinparadise.**



# 'Iserlohner Kreisbahn'

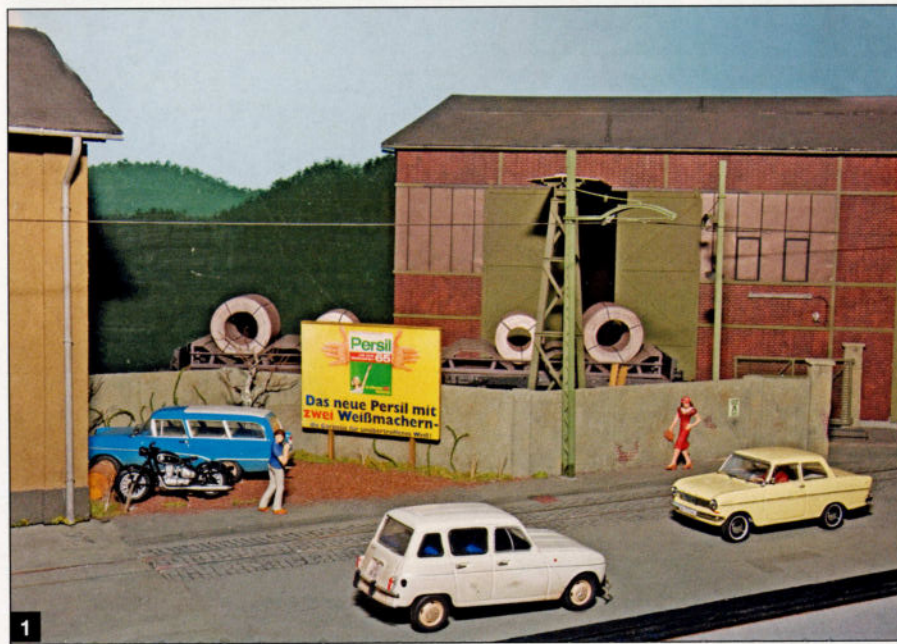
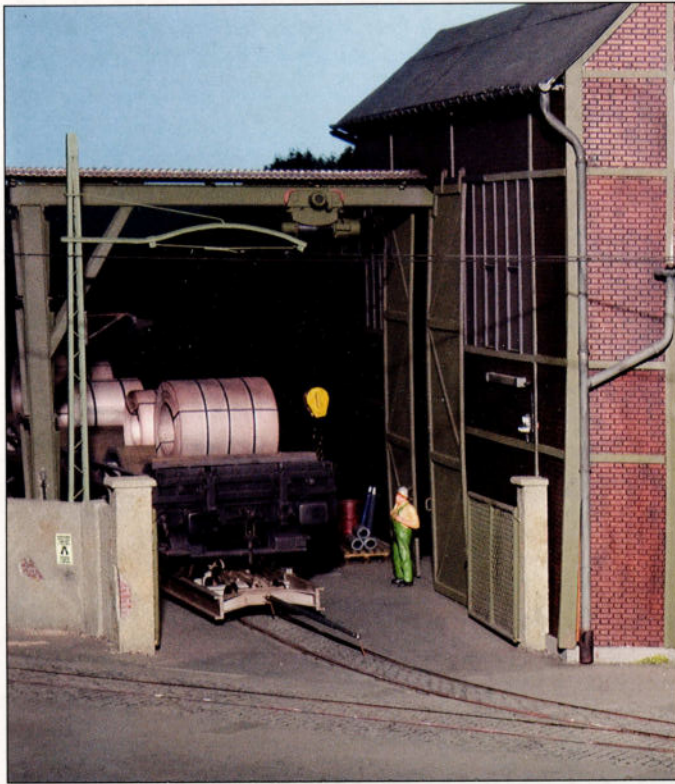
**L**E RÉSEAU MODÈLE À L'ÉCHELLE ZÉRO A LA RÉPUTATION TENACE D'ÊTRE INACCESSIBLE : TROP CHER, TROP DÉVOREUR DE PLACE. KLAUS KAMPELMAN VA À CONTRE-COURANT DE CE PRÉJUGÉ, PREUVE À L'APPUI. UNE CHAMBRE À COUCHER PEUT EN EFFET FACILEMENT CONTENIR SON RÉSEAU: 'ISERLOHNER KREISBAHN'.

L'Iserlohner Kreisbahn' est un réseau électrifié mis en service le 25 janvier 1899. Il assura le trafic ferroviaire sur 58,1 km de voie à écartement d'un mètre dans les abords de Hemer-Westig dans la région d'Ihmertertal (Sauerland) et tout autour d'Altena, dans le Lennetal. Il y avait dans la région de Nordrhein-Westphalie beaucoup d'entreprises de chemin de fer de ce genre. Ces lignes sur lesquelles circulaient à la fois tram électrique et convois de marchandises étaient alors du pain béni pour

les amoureux du rail. C'était surtout vrai pour les lignes de tram d'Altena. Il fut une époque où cette région était le berceau de l'industrie du fil d'acier et elle reste encore maintenant un maillon important de l'industrie du métal léger. Ces usines avaient pour la plupart leur propre raccordement industriel. Etant donné le peu d'espace disponible dans les vallées de la Sauerland, ces raccordements passaient bien souvent dans la rue, près des maisons. De plus, il ne manquait pas de lieux où à cause

de l'é étroitesse des rues, on devait y arrêter le trafic routier chaque fois que passait un convoi ferroviaire. Une sonnerie retentissait alors pour annoncer le passage de la 'Dicke Berta', appelée ainsi dans le langage populaire. Tout cela a certes contribué à rendre le parcours du tram de plus en plus pénible à mesure que le trafic routier s'est densifié. Il fallut toutefois attendre une soixantaine d'années avant qu'il ne fut mis fin au trafic de véhicules, puis cinq autres années encore avant que ne cesse lui aussi le passage des convois de marchandises: c'était en 1964.

De cette époque de l'Iserlohner Kreisbahn il ne restait plus rien, sinon des souvenirs et



1. En installant l'usine de fabrication de fil d'acier en oblique par rapport au module, on peut encore faire courir une voie de garage sur une certaine longueur à côté du hall, en dépit d'une profondeur limitée.

quelques vieilles photos. Jusqu'à ce que Klaus Kampelman entreprit de le sortir des oubliettes du temps. A la fin des années nonante, il a donc entrepris de reproduire l'Iserlohner Kreisbahn à l'échelle de 1:45ème et donna à son réseau modèle le nom de 'Strassebahn Freunde Hemer'. Si l'on convertit l'écartement des voies à l'échelle zéro (0m), on arrive exactement à 22,5 mm. Sur le 'Strassebahn Freunde Hemer', il fut cependant opté pour un écartement de 16,5 mm, ce qui correspond au 0e. Il faut savoir que c'est surtout

pour se simplifier la vie: ainsi, on trouve plus facilement le matériel voulu à cet écartement et on peut aussi recourir à un matériel standard en 0e. N'oublions pas qu'à ce moment, on ne trouvait pas encore sur le marché tout le matériel nécessaire à une bonne 'fabrication maison'. Ceci étant, ce compromis n'enlève rien à l'effet convaincant que procure la réalisation du Iserlohner Kreisbahn qui restitue bien toute l'ambiance typique de ces lignes de tram d'une époque révolue allant des années cinquante à soixante, et que l'on ne peut plus

retrouver qu'au travers de quelques photos.

### Le réseau modèle

Le réseau modèle 'Iserlohner' part d'une gare de transbordement, passe par une rue avec des habitations et des magasins, longe des usines de fabrication de fil d'acier et arrive au terminus 'Cimetière' (provisoire) qui comporte une voie d'évitement. La gare de transbordement où la voie normale passe à la voie étroite est construite sur trois simples modules en bois de 90 x 40 cm. Pour les rails, on a utilisé du matériel de Peco à l'échelle 0e, du 0 et du H0 de Roco. Comme les rails s'enfoncent dans l'assiette de ballast ou s'intègrent au pavage des rues, les traverses qui les supportent ne sont plus visibles. Les mâts de caténaire sont en partie de forme arrondie et les portiques sont faits à partir de fil de laiton ou de profilés de laiton. Pour la caténaire, on a utilisé la 'N' d'Arnold en caoutchouc.

Partant de la gare de transbordement, la ligne du tram traverse une rue étroite avec des maisons et des commerces, le Gaststätte Höllanderhof, allant vers la zone industrielle. Le café Höllanderhof entouré de part et d'autre d'une rue se trouve manifestement à un point de bifurcation. Dans l'une de ces rues circule le tram. La zone d'habitations est construite sur deux modules formant ensemble un angle de 90 degrés. Lors des présentations à des expositions, le visiteur portera son regard sur la face extérieure de cet angle. Mais si cet exemple vous offre matière à inspiration, vous pouvez tout aussi bien en construire toute

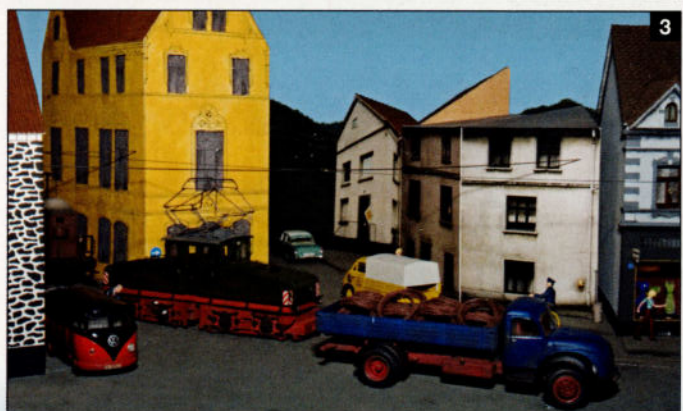


la face intérieure, votre réseau modèle étant mis en situation chez vous, à la maison. Les maisons urbaines ont été réalisées sur base de modèles de façades des années 1900, en partie toujours existantes. Pour l'habillage de la coque faite de plaques de mousse dure, on utilise du carton-photo. Pour le stucage, on travaille au pinceau dur. Les tuiles sont des plaques de Noch utilisées à l'échelle 1:50. On place à distance régulière des arcs en papier pour supporter les gouttières du toit qui sont

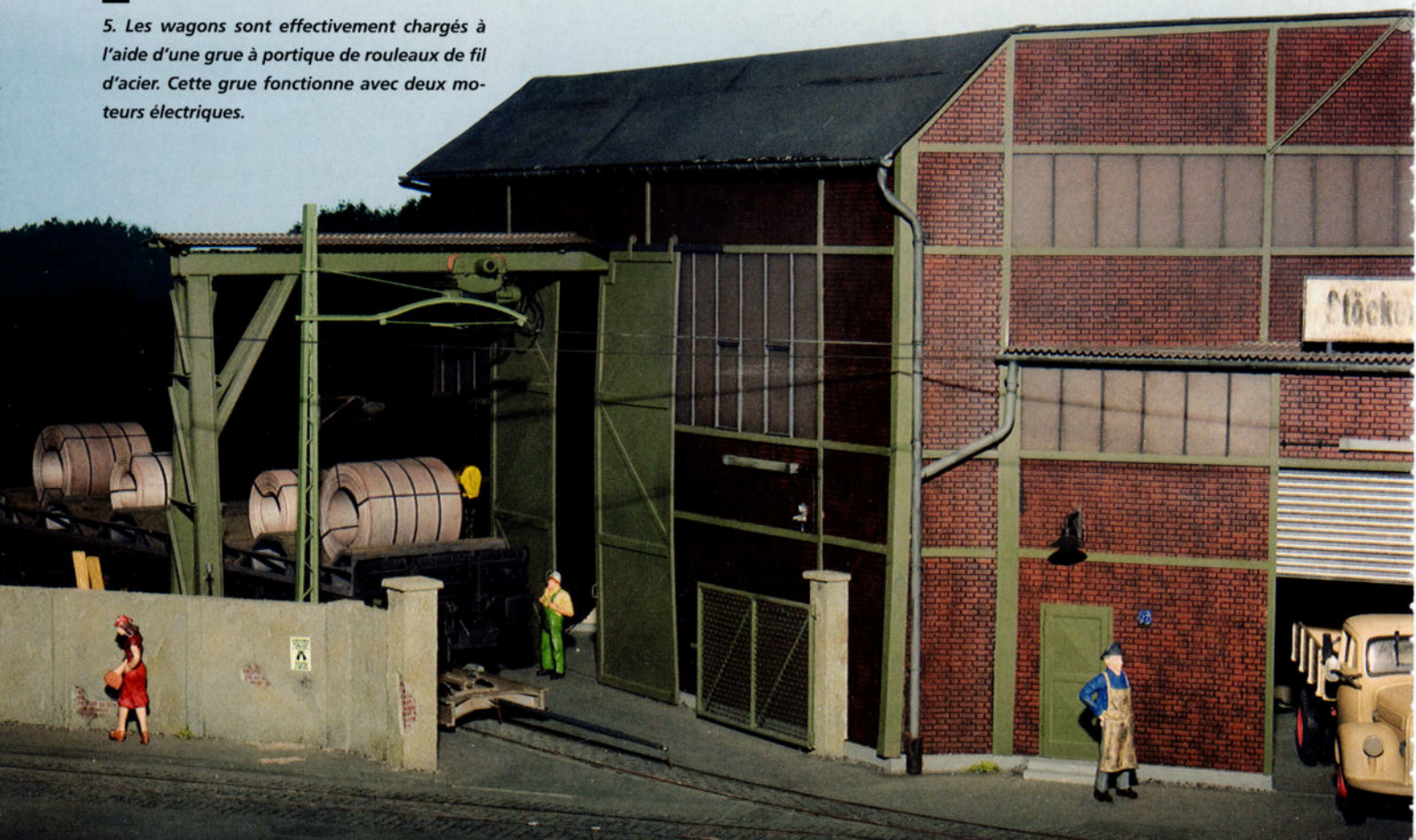
**2. La voiture s'est déjà mise sur le côté gauche pour le passage annoncé de la 'Dicke Berta'.**

**3. Et voilà la 'Dicke Berta' qui apparaît sur le coin, à hauteur du café Hollander.**

**4. En passant dans la rue principale, la 'Dicke Berta' prend résolument toute la place...**



**5. Les wagons sont effectivement chargés à l'aide d'une grue à portique de rouleaux de fil d'acier. Cette grue fonctionne avec deux moteurs électriques.**



faites à partir de profilés semi-arrondis. Les tuyaux de descente sont en laiton épais de trois millimètres. Un soin particulier a été apporté à l'élaboration des étalages. Les délices de la boulangerie 'Lange' sont réalisés avec de l'argile qui a durci, sans passer au four. Pour mettre en scène la devanture de la librairie 'Tewes', on a utilisé une page découpée dans une brochure représentant des livres. Des serviettes de couleurs constituent le matériel de base pour la boutique de mode.

Quant aux autos miniatures – qui sur le module, se trouvent aussi systématiquement 'dans le chemin' – elles sont à l'échelle 1:43 et proviennent de divers fabricants, dont Schuco. On a bien sûr tenu compte de l'époque dont l'ensemble est le reflet: le début des années soixante. Après avoir parcouru une rue de maisons et de magasins, le tram longe une usine de fabrication de fil d'acier qui dispose de deux raccordements industriels. C'est la seule imagination qui a présidé à la construction de cette usine et de son environnement. Mais c'est aussi l'exact reflet de ce qu'on trouve bien souvent dans l'Ihmertal. Ainsi, il n'y a pas de trottoir courant le long de la route. Et chaque fois qu'il faut faire entrer ou sortir un convoi de marchandises, la 'Dicke Berta' vient bloquer tout le trafic. Les bâtiments de l'usine sont en triplex sur lequel on a collé du carton-photo. La voie disparaît derrière la porte coulissante du hall d'usine. Cette porte est réalisée à partir de bandelettes de carton-

photo collées sur des bandelettes de papier. C'est toujours avec du carton-photo qu'on a réalisé les guides pour ouvrir ou fermer la porte à la main. Après le premier hall, il s'en trouve un second. Le raccordement correspondant se trouve ici à côté et mène à une grue à portique. La grue est dotée de petits moteurs qui la rendent mobile: on peut donc la faire fonctionner pour charger ou décharger les wagons de marchandise.

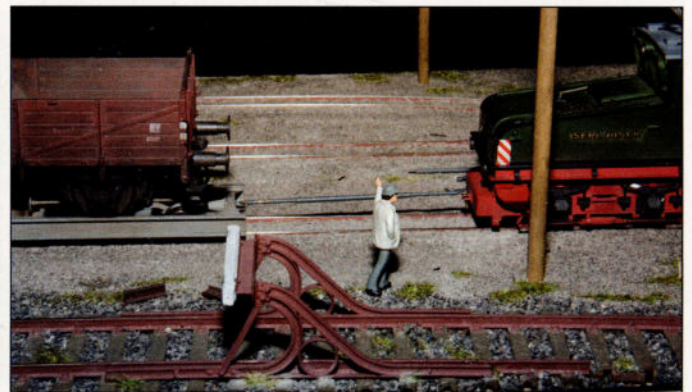
### Le matériel

Il y avait sur Iserlohner Kreisbahn quatre types

de locomotives. Les locos de marchandises tractaient un convoi de cinq wagons au maximum, conçus pour voie normale et roulant des gares de transbordement (de voie normale à voie étroite) vers les vallées environnantes. Sur le 'Strassebahn Freunde Hemer', on a opté pour la reproduction de la loco de marchandises conçue pour la voie étroite typique AEG et quelques autres véhicules à l'échelle 1:43. Comme on ne disposait pas de schémas, il a fallu se contenter de photos. La toiture de la loco est en matière plastique. Le châssis et les bogies sont en laiton. Un moteur Faulhaber



6. Au bout des modules se trouve une voie d'évitement où il y a lieu de bien faire attention à ce que la 'Dicke Berta' ne s'engouffre dans un trou noir...

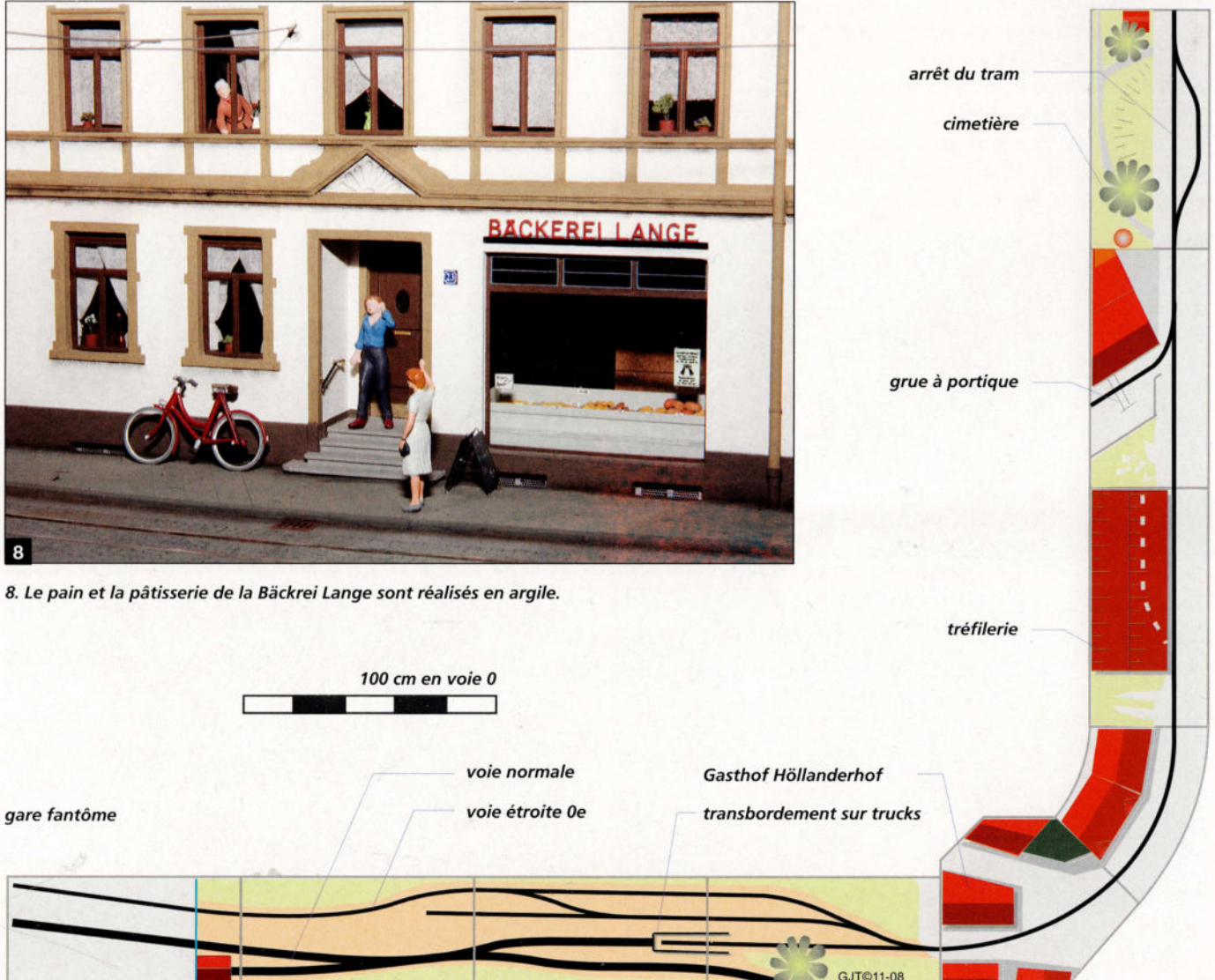




7. Spectacle de rue sur l'Iserlochner Kreisbahn. Un soin particulier a été accordé à l'élaboration des devantures des magasins, reflétant bien leur époque.



8. Le pain et la pâtisserie de la Bäckerei Lange sont réalisés en argile.





9. A l'étalage de la boutique de mode pour dames, on peut voir des robes et autres vêtements en position droite ou couchée, tous faits à partir de serviettes. Les couvertures des livres à la devanture de la librairie-papeterie sortent tout droit d'un catalogue de livres.

10. Le passage de la rue principale à la zone industrielle, ainsi que le passage d'un module à l'autre sont masqués par des zones de terrains en friche.

pourvu d'un volumineux volant d'inertie assure l'entraînement. La loco peut rouler au pas pour ses manœuvres, grâce à une double transmission. Après un essai infructueux avec du fil d'acier, on a utilisé du fil en laiton, que l'on a plié et soudé pour les besoins du pantographe, ce qui est compliqué à réaliser, faut-il le dire... Comme aucun wagon pour voie normale ne pouvait circuler sur l'Iserlohner Kreisbahn, la question du transport de marchandises a été réglée en plaçant ces wagons sur des trucks à voie étroite. Sur le 'Strassebahn Freunde Hemer' on a donc reproduit une série de ces trucks et il a bien fallu le faire soi-même à partir de profilés en 'U' en laiton de 3 x 8 mm, que l'on trouve dans le commerce. En sciant sur mesure ces profilés ou plaques en laiton, on a réalisé les éléments adéquats. Les modèles 'zéro' de voie normale sont alors munis de petites bobines (à faire soi-même) qui vont permettre leur verrouillage sur les trucks de voie étroite. Ainsi, pas de risque qu'ils ne glissent –même en modèles réduits – du truck lors des manœuvres. Pour l'accouplement des trucks de voie étroite, on utilise des coupleurs à pince et à tenaille, tandis que le wagon de voie normale est équipé de coupleurs d'attelage à vis, conformes à la réalité. Pour les wagons de voie normale, on a opté pour des modèles provenant de plusieurs fabricants qu'il faut alors aménager et détailler davantage. L'Iserlohner Kreisbahn disposait par ailleurs de wagons de marchandises à voie normale qui lui étaient propres, pour assurer le transport sur des voies de la DB, sur des parcours particuliers. Ces wagons ont été reproduits en version miniature sur base d'un G10.

Il faut compter une heure environ pour faire monter et redescendre ces wagons de marchandises mais bon: cela reste passionnant. Voilà un exemple à suivre seulement par qui veut bien oser l'entreprendre. Et on peut toujours continuer à convertir encore en inspiration belge, qu'en pensez-vous...?

## L'utilisation de la voie HO en '0e'

Pour le réseau modèle 'Iserlohner', on a utilisé de la voie aux écartements 0 e et HO. Si (à la suite de cet article) l'envie vous prenait de construire vous aussi un réseau modèle en 0e et d'utiliser à cet effet de la voie en HO (en code 100), sachez quand même que la voie en HO est destinée à des trains en... HO. La hauteur des rails de 2,5 mm est parfaitement conforme aux normes NEM 120, mais les dimensions des traverses ainsi que de leur espacement en HO ne correspondent pas à celles du 0e. En la convertissant à l'échelle zéro, une traverse doit mesurer 35 x 5,7 x 3,4 mm (longueur x largeur x hauteur). Quand à la distance entre les traverses, elle doit être de 14,2 mm. Une solution à la fois astucieuse et crédible consiste à cacher les traverses en HO avec un mélange de sable et d'herbes: seule la voie ferrée restera visible et on ne s'apercevra même pas que quelque chose ne 'colle' pas avec les traverses. Dans la réalité d'ailleurs, les traverses de voies étroites sont (ou étaient) pour la plupart effectivement recouvertes d'une couche de sable. Il faut bien sûr que l'espace entre les traverses soit rendu un rien plus important. Les plus bricoleurs d'entre vous pourront évidemment réaliser de vraies voies étroites avec des aiguillages appropriés à partir d'un surplus de rail en code 100. Pour les traverses, on utilise des morceaux de bois

de basalte. Ces traverses que l'on confectionne soi-même doivent être collées à bonne distance sur le sol. Ce n'est pas un problème si elles sont placées un peu de travers ou à distance pas toujours régulière, mais il faut en tous cas tirer un trait au milieu pour garder le bon cap. Enlevez à quelques-unes près les traverses en matière plastique de la voie ferrée, que vous collez (Bison Tix) ensuite sur celles qui subsistent (à raison d'une tous les cinq à dix centimètres). Elles vous serviront de gabarit pour ne pas dévier du bon positionnement de la voie et vous les enlèverez dès que la voie ferrée sera supportée par vos traverses en bois. On procède de la même façon pour les aiguillages. Comme le mécanisme desservant les lames d'aiguillage est généralement intégré, gardez intacte cette partie et enlevez seulement les traverses qui sont en dehors de cette zone. La partie comportant les lames d'aiguillage doit alors être enfouie sous un peu de sable et d'herbes. Pour consolider l'ensemble, il faut encore fixer les traverses les clous à tête en forme de crochet spécialement conçus, plutôt que de simples petits clous, si on veut obtenir un beau résultat. Les petits clous sont fixés de part et d'autre de la voie. Il reste encore à appliquer sur les faces latérales de votre voie étroite une peinture brun foncé/noir.

Texte et illustrations:  
Gerard Tombroek





# Le Musée néerlandais du Chemin de fer

## 'Cà, il faut l'avoir vécu...!'

**C'**EST LE SLOGAN AVEC LEQUEL LE NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM À UTRECHT (LE MUSÉE NÉERLANDAIS DU CHEMIN DE FER) ATTIRE SON NOMBREUX PUBLIC... CE SLOGAN EST UTILISÉ LORS DE TOUTES LES ANNONCES OU SPOTS PUBLICITAIRES EN RADIO OU À LA TV. ET C'EST VRAI: IL FAUT LE 'VIVRE', CE MUSÉE DU CHEMIN DE FER... ENTRONS-Y, NON SANS AVOIR AU PRÉALABLE RECUEILLI QUELQUES DONNÉES HISTORIQUES INDISPENSABLES CONCERNANT CE MUSÉE ET SON BÂTIMENT.

### La gare de la 'Maliebaan'

En 1874, une seconde liaison ferroviaire vit le jour entre Amsterdam et Utrecht: la 'Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij' ouvrait à la circulation la 'Oosterspoorweg' d'Utrecht à Amsterdam, via Hilversum. Du coup, une nouvelle gare devait être érigée. Pour en mettre plein la vue à la concurrence, il fallait que cette gare soit impressionnante. D'après

différentes sources, l'architecte A. L. van Gendt (1835-1901) reçut comme mission de concevoir une gare néo-classique avec un corps central élevé et deux ailes latérales plus basses. Cette gare fut ouverte au public le 10 juin 1874 et coûta la somme de 200.000 florins. Elle avait une longueur de 85 m, les guichets étant situés dans le hall central du bâti-

ment. L'aile gauche abritait la salle d'attente de 3ème classe, ainsi qu'un restaurant avec cuisine et des toilettes pour hommes et pour femmes. L'autre aile comprenait la partie marchandises et bagages et les salles d'attente de 1ère et de 2ème classe, ainsi que des toilettes distinctes pour hommes et pour femmes. Moins de onze ans après son ouverture, cette gare était déjà devenue superflue, lorsque la halte 'Biltstraat' fut ouverte au public. Et sept ans plus tard – lorsque la halte 'Biltstraat' se vit dotée d'un bâtiment voyageurs – c'en fut fini avec la gare de la Maliebaan. En 1939, cette gare fut fermée et recyclée en bureau des objets trouvés. Et en 1940, elle devint entiè-



rement vide. Ce n'est qu'en 1953 – et après des travaux de transformation – que ce bâtiment se vit attribuer une fonction de musée pour les chemins de fer néerlandais. En 1989, des nouveaux travaux de rénovation eurent lieu, et en 2004 enfin, ce bâtiment fut entièrement reconstruit comme à l'origine, en ce y compris le clocheton disposé au-dessus de son entrée principale.

### Le Musée du Chemin de fer

Un court historique du musée du chemin de fer néerlandais s'impose d'abord. Dès 1910, des tentatives furent déjà menées en vue de créer un musée du chemin de fer. Ces projets

échouèrent, mais un des fonctionnaires des chemins de fer de l'époque – G. W. van Vloten – entama alors une collection de toutes sortes d'objets concernant le chemin de fer. Son habitation à Utrecht se révéla toutefois rapidement trop petite, et il reçut à sa disposition un espace dans un des bâtiments de direction des NS (Nederlands Spoorwegen) de l'époque. En 1927, la 'Stichting Nederlandsch Spoorwegmuseum' fut alors fondée par la direction des NS et par Mr. Van Vloten lui-même. Mais suite au décès de ce dernier, tout commença à foirer. Le 1er décembre 1928, un nouveau musée du chemin de fer fut alors créé par M. Henri Asselberghs, au



siège central des NS. Au cours de la première année d'ouverture, plus de 3.300 visiteurs y furent dénombrés, tandis que les premières pièces de collection étaient acquises, comme la SS13 de 1871. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les collections seront abritées dans le Rijksmuseum d'Amsterdam, où près de 30.000 visiteurs par an viendront admirer les collections. Juste après la guerre, tout fut rangé, car il n'y avait plus de place pour le musée. Ce n'est qu'en 1953 que tout reprit, lorsque le Président-Directeur des NS, ir. F.Q. den Hollander lui-même s'impliqua personnellement pour faire aménager la gare de la Maliebaan, en vue d'y abriter les collections. Le 5 novembre 1954, le 'Nederlands Spoorwegmuseum' (le Musée néerlandais du chemin de fer) fut ainsi officiellement inauguré: c'était pour l'époque un musée très moderne. Plus tard, Mme. Asselberghs (la fille d'Henri), directrice du musée, veilla à faire aménager une marquise pour protéger le matériel. A la fin des années '80, ce musée attirait 125.000 visiteurs par an. En 1989, il fut à nouveau transformé, un musée extérieur voyant le jour, sous l'impulsion de son nouveau directeur, Paul van Vlijmen. Le musée se vit alors confier l'organisation de différents événements comme des festivals vapeur, des week-ends de modélisme, la Foire du livre, 'Pasar Perron', etc. Il acquit de plus en plus de renommée, le nombre de visiteurs grimpa jusqu'à 160.000 par an. En 1998, le 'Holland Railshow' fut ouvert, où des trains en modèle réduit racontent une histoire de façon ludique. Hélas! Certaines pièces du musée se trouvaient encore et toujours à l'extérieur, où elles avaient à souffrir des effets du climat et de la pollution: la restauration de ce matériel s'apparentait à essayer de remplir



une mare d'eau à la cuillère... En 2000 et à l'initiative du directeur Paul van Vlijmen, un lobby fut créé en vue d'une nouvelle transformation du Nederlands Spoorwegmuseum. Accompagné de toute une équipe, il s'en alla dans le monde entier visiter des musées et des parcs d'attraction, en vue d'acquiescer une expérience dans le domaine. Ceci déboucha sur une grande transformation du musée, réalisée entre le 7 septembre 2003 et le 5 juin 2005.

### La grande transformation

Après que le musée eut fermé ses portes le 7 septembre 2003, le matériel fut d'abord déménagé et abrité dans un autre endroit. Ce constitua pour le conservateur de ce matériel – Lex van Marion – un solide problème: à plusieurs reprises, il dût voyager à travers tout le pays pour visiter les différentes remises où étaient abritées ces collections. On en profita également pour repeindre certaines de ces pièces. Mais le rêve du directeur Paul van Vlijmen serait bientôt exaucé. Après que le musée ait été entièrement vidé, les engins de génie civil entrèrent en action. Le site à l'extérieur présenta rapidement un aspect lunaire, et le bâtiment proprement dit fut privé d'éléments aménagés lors des précédentes reconstructions. Au cours de la restauration de ce bâtiment, des peintures murales réapparurent, ce qui donna évidemment une autre dimension à cette restauration, dirigée par l'architecte Leo Wevers. Sur le site extérieur, un tout nouveau bâtiment fut érigé, sous l'inspiration de l'architecte Gert Jan de Jong. Le premier pilier fut foré dans le sol en janvier 2004 par la bourgmestre d'Utrecht, Annie Brouwer. En fait, il s'agit d'un bâtiment constitué de trois grandes 'boîtes'. Pour cet édifice, l'architecte s'est laissé inspirer par le squelette... d'un dinosaure et par les bois d'un cerf: il vous suffit d'aller voir à l'endroit des assemblages métalliques, dans le grand hall... Pour reprendre les mots de Gert Jan



de Jong: «On dirait qu'un animal préhistorique a explosé en plein Utrecht!» La locomotive NRS 107 fut la première à être disposée sur son socle. Et la construction put alors se poursuivre. Dès le début de cette construction, des éléments de décor furent construits entre autre au NOB, en vue de faire vivre le Nederlands Spoorwegmuseum différemment, ainsi que des scénettes de théâtre, qui allaient être jouées quotidiennement. Dans les quatre mondes qui constituent maintenant le musée, l'histoire des Chemins de fer néerlandais est racontée. Depuis ses origines en passant par les voyages de luxe, on arrive aux années trente et à son matériel aérodynamique. Si l'on regarde vers les trois 'boîtes' disposées dans le grand bâtiment, on s'aperçoit que l'architecte a opté pour du matériel en rapport direct. Mais revenons-en à la visite guidée. Le 19 mars 2005, trois mois après l'ouverture, le matériel roulant fut ramené à Utrecht pour y prendre place à l'intérieur du musée du chemin de fer. Trois mois plus tard, la ministre des Transports et des voies navigables de l'époque – Mme. Carla Peijs – inaugurerait le nouveau musée, tandis que

le 5 juin, ce dernier ouvrait ses portes au public. Le premier jour d'ouverture, le musée enregistra pas moins de 2.900 visites, et plus de 900.000 au cours des 26 premiers mois d'ouverture.

### Un petit coin du voile...

Comme promis, pénétrons à l'intérieur du musée. Dans le hall central, nous trouvons un ancien guichet, où nous pouvons acheter nos billets d'entrée. Au centre du hall se trouve un beau banc tout rond sous un palmier, d'où il est possible de profiter de la vue sur le hall, joliment restauré. Restons quelque peu dans le bâtiment de la gare pour admirer les salles d'attente de 1ère et de 2ème classe; de l'autre côté se trouve une petite restauration de gare, où il est possible d'obtenir une tasse de café et une viennoiserie. Regardons maintenant les peintures, partout présentes dans le bâtiment. A côté du restaurant, le couloir mène vers la salle d'attente de 3ème classe. Sur le plancher de ce couloir, on peut voir une 1100 des NS en modèle réduit, qui fait des va-et-vient. D'ici, nous traversons le grand hall pour nous promener le long des



casiers à bagages. Plusieurs de ces bagages sont troués et offrent une vue sur bien des choses... A l'extrémité de ce couloir, on peut voir la salle d'attente royale, qui a été démenagée de la gare de Den Haag Staatspoor à celle de la Maliebaan à Utrecht. Cette salle d'attente royale date de 1892: si vous êtes pris d'un besoin pressant, une chance unique d'utiliser une toilette du 19ème siècle s'offre ainsi à vous! Heureusement, elles ont été pourvues de toutes les commodités actuelles...

Nous quittons alors le bâtiment de la gare via le hall central ou via un passage disposé le long la salle d'attente royale. Nous arrivons alors sur le quai, sur lequel toute une série d'objets typiques a été disposée, et où il est également possible d'admirer quelques engins. Par facilité, nous tournons vers la droite et passons le long du salon de coiffure, vers l'entrée du nouveau bâtiment. A l'intérieur, nous sommes accueillis par la 107 des NRS, sous laquelle nous pouvons déambuler pour admirer la technique de cette époque. Dans la hâte, nous avons oublié la bibliothèque, située directement à droite de l'entrée. Sur



rendez-vous, vous pouvez y consulter ses ouvrages, qui ne sont jamais prêts, c'est évident. Le grand espace situé au milieu du hall est vaste et vous procurera toutes les informations concernant les nombreuses pié-

ces de théâtre et les lectures qui se tiennent dans ce musée. Plus loin, on trouve le magasin et un restaurant, où vous pouvez prendre un lunch. Mais avant d'aller admirer le matériel aux formes aérodynamiques, nous



voulons quand même en savoir plus sur l'histoire des chemins de fer néerlandais, non? Raison pour laquelle nous nous rendons vers le 'Monde n°1 - 'La Grande découverte' - où vous serez équipés d'un audiophone et d'un lecteur de cassettes. Avant de pénétrer dans cette 'boîte', faites d'abord attention aux planches de bois sombre dont cette boîte est recouverte: ce recouvrement s'accorde parfaitement avec l'époque.

Accompagnés de quelques autres visiteurs, nous arrivons dans l'ascenseur-machine à remonter le temps, et avant de nous en être rendus compte, nous sommes dans... un petit village minier de l'Angleterre. Le premier machiniste néerlandais de l'histoire - John Middemiss - nous emmène pour un voyage au temps jadis. Vous pourrez y admirer à votre aise le fantastique décor de ce petit village. A l'extrémité de la rue, nous entrons dans le bureau de Michael Longdridge, le concepteur de la première locomotive néerlandaise 'Ahrend'. Directement à côté de ce bureau se trouve l'atelier néerlandais

où l'on s'active à la construction des voitures de l'Ahrend. Ici également, vous aurez tout le loisir d'examiner les différentes pièces. Observez par exemple les blagues que les constructeurs du décor y ont intégrées...

Après être sortis de cet atelier, nous arrivons dans la première gare néerlandaise, où la réplique de l'Ahrend trône fièrement. Nous trouverons en outre dans cette gare quelques maquettes de ponts et de bâtiments, tous de formes ou au fonctionnement particuliers. Lorsque vous aurez tout vu, vous pouvez reprendre votre audiophone et quitter ce 'premier monde', non sans avoir admiré une belle collection de peintures relatant le chemin de fer.

Nous arrivons alors à une exposition à thème changeant, dont il est donc inutile d'en décrire le thème, puisqu'il... change constamment.

Nous voici en route vers le 'Monde n°2': 'Les voyages de rêve'. Ici également, nous allons admirer le matériau utilisé à l'extérieur de la

'boîte': un très beau revêtement en cuivre, indiquant qu'il s'agit de luxe. Ici aussi, un guichet, où nous ne devons plus payer (!), mais qui va vous donner une idée de l'évolution. Nous nous promenons vers le quai où nous rencontrons deux très belles voitures en bois, aménagées avec le luxe coutumier de l'époque. Sur le quai, des explications sont régulièrement données par le personnel du musée. A intervalles réguliers, une pièce de théâtre est donnée dans un local voisin: cela en vaut vraiment la peine, à titre de pause et pour profiter d'un théâtre tournant.

Après cette représentation, nous sortons à nouveau et sommes tout prêt du 'Monde n°3': 'Les monstres d'acier'. Avant de pénétrer dans le grenier du grand-père Harry, remarquez le revêtement en zinc de ce nouveau monde. La famille Gommers travaille depuis plusieurs générations aux chemins de fer et a donc eu l'occasion de collectionner pas mal d'objets en rapport. Nous allons découvrir tout cela sur le réseau 'achtbaan'. Lorsque le feu passe au vert, quatre personnes peu-



vent y pénétrer. Vous embarquez dans ce 'achtbaan' pour nous faire surprendre par ces monstres d'acier. Le parcours dure trois minutes et... 21 secondes. Vous y verrez les divers métiers exercés par la famille Gommers aux chemins de fer: machiniste, chauffeur, signaleur, aiguilleur, dépanneur, etc. Nous passons sous et le long d'engins ferroviaires. Faites attention, car il se pourrait presque que vous entriez en collision avec l'un ou l'autre engin! Finalement, nous aboutissons sur une grande place, où nous pouvons admirer du matériel historique. Mais ce n'en est pas encore fini pour autant. A l'étage se trouve un 'grenier de modélisme' où de nombreux modèles réduits du musée ont trouvé une petite place. Le long des parois du grand hall, plusieurs niches ont été aménagées dans lesquelles d'autres maquettes du musée ont été installées.

Le magasin du musée est installé dans la remise Nijverdal, une ancienne halle aux marchandises datant de 1881, où pas moins

de 1.000 objets du musée sont encore exposés.

Et lorsqu'il fait beau dehors, il est encore possible d'y voir l'une ou l'autre chose: une plaque tournante où des démonstrations sont régulièrement organisées. Outre ceci et à l'intention des jeunes enfants, on trouve également un grand espace de jeux avec de... jolis trains sur lesquels ils peuvent prendre place... gratuitement.

Sur le site à l'extérieur, on trouve encore l'une ou l'autre pièce de musée et une cabine de signalisation entièrement aménagée, ainsi qu'un château d'eau et une trémie de chargement de charbon. Nous faisons maintenant le choix d'emprunter une passerelle pour piétons au-dessus des voies pour retourner sur les quais de la gare de la Maliebaan: c'est ainsi que se termine notre visite du musée...

Texte: Paul de Groot

Photos: Paul de Groot &  
le Nederlands spoorwegmuseum



**Adresse:** Het Spoorwegmuseum (Le Musée du chemin de fer), Maliebaanstation, 3581 XW Utrecht

**Des questions au sujet de ce musée?**  
Tél. 00 31 30 230 62 06.

**Des arrangements spéciaux ou espace livres?** Réservations au 00 31 30 230 62 83.  
Fax: 00 31 30 231 82 86.  
www.spoorwegmuseum.nl  
info@spoorwegmuseum.nl

**Heures d'ouverture:** Du mardi au dimanche compris, de 10 à 17 h • Ouvert également les lundis pendant les vacances scolaires.

**Droit d'entrée:** Adultes: € 14,50 • Enfants de 3 à 12 ans accomplis: € 11,50 • Enfants de moins de 3 ans: gratuit • Séniors (+ de 65 ans): € 13,00 • Détenteurs d'une 'carte-musée': gratuit (cette carte est en vente à la caisse) • Parking au musée: € 4,50 par jour.

## Evénements

14, 15 & 16 août

'Pasar Perron' 2009

4 septembre

Ouverture 'enfants gratuits'

13 septembre

Utrecht Uitfeest

17 octobre

'Kindermuseumnacht'

Du 17 au 25 octobre

Vacances d'automne (zones 'midden' & 'noord')

Du 24 octobre au 1er novembre

Vacances d'automne (zone 'zuid')

Du 5 au 17 décembre

Winterstation pour le marché des affaires

Du 18 décembre au 3 janvier

Winter Station

## Expositions

'Vrolijke vakantie trein': du 4 juillet au 6 septembre

'On TraXs': du 26 au 28 février 2010

'Spoorspelen': du 15 octobre 2009 au 14 mars 2010

'Royal Class': à partir du 15 avril 2010

## Parcours prévus avec du matériel musée:

29 et 30 août 2009:

Les 1202/1312 + voitures

26 et 27 septembre:

l'AR 'Blauwe Engel'

24 et 25 octobre:

AM 'Mat '54'

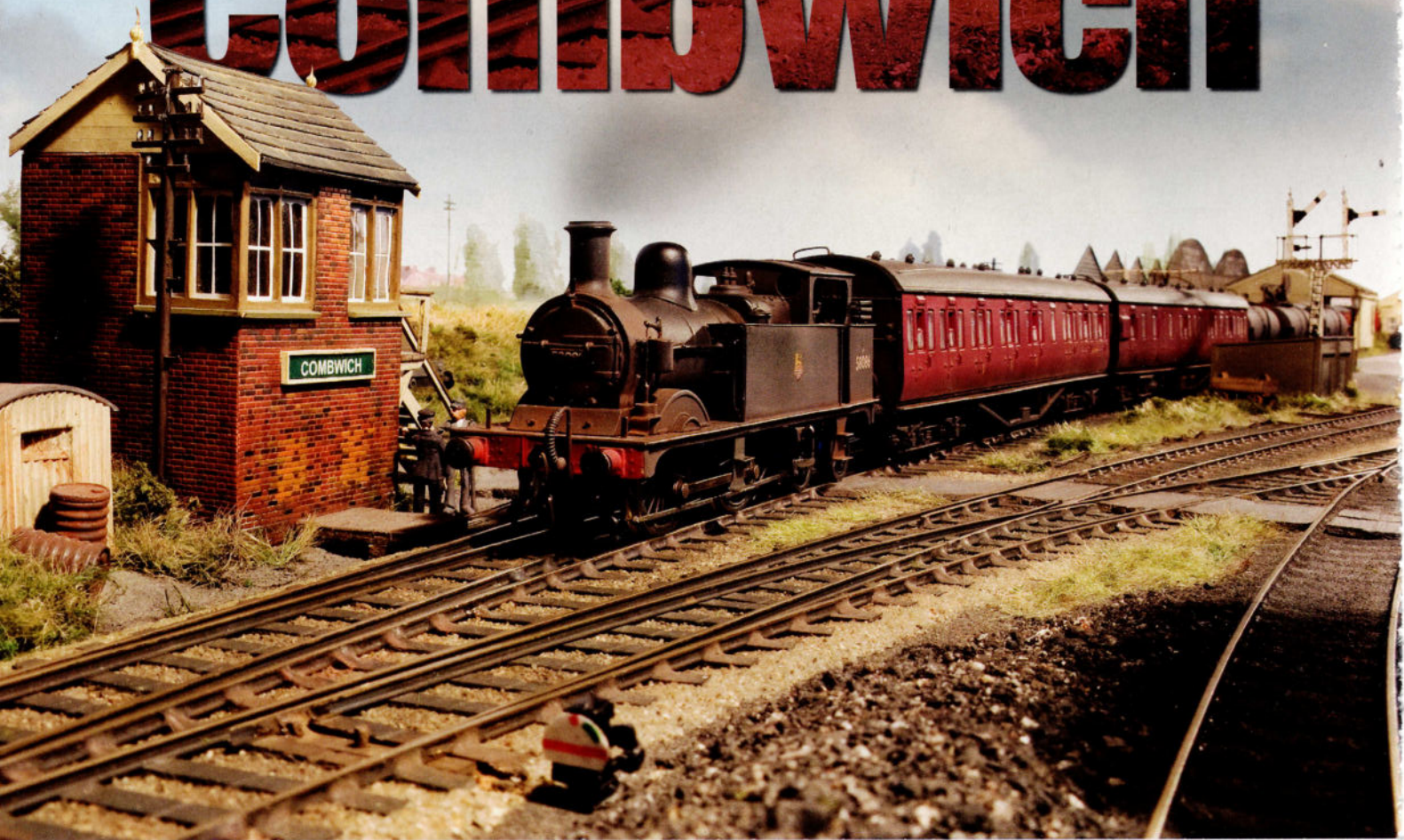
28 et 29 novembre:

AM 'Mat '46'

26 et 27 décembre:

AM 'Blokendoos' (Sous réserves)

# Combwich



**C**HRIS NEVARD EST UN MODÉLISTE BRITANNIQUE BIEN CONNU QUI DE PLUS, FAIT DES PHOTOS DE SES RÉSEAUX COMME PERSONNE D'AUTRE NE POURRAIT LE FAIRE. LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU 'COMBWICH' A DURÉ EN TOUT ET POUR TOUT UN QUART DE SIÈCLE, AVEC BIEN ENTENDU DE SOLIDES INTERRUPTIONS ENTRE LE DÉBUT ET LA FIN DE LA RÉALISATION. MAIS LAISSONS-LE RACONTER LUI-MÊME CE RÉSEAU TYPIQUEMENT BRITANNIQUE, EN MOTS ET EN IMAGES...

Au cours de la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, la 'folie du chemin de fer' a atteint des sommets: il n'en fallait pas beaucoup aux Victoriens pour concevoir des plans visant à relier toutes leurs villes et leurs villages au moyen de lignes de chemin de fer. Combwich ne fit pas exception à la règle: cette petite ville, située à proximité du canal de Bristol, fut considérée comme étant un endroit idéal de développement, grâce au chemin de fer. On espérait prolonger la ligne via les Quantocks jusqu'au port très actif de Watchet, sur la côte sauvage du Nord Somerset, mais suite aux coûts élevés, il n'en a rien été. Mais l'Histoire peut parfois être réécrite... Cela dépendra de la taille de ma 'pièce du train': des convois de 40 wagons me semblent en effet être une perspective attirante!

La ligne à voie normale de Combwich vers Hi-

ghbridge fut finalement ouverte en 1874 par la 'Combwich & Highbridge Railway Company'. La construction du coûteux pont sur la rivière Parrett mit toutefois cette compagnie en difficultés financières. Heureusement, le S&DJR (Somerset & Dorset Joint Railway) intervint, nonobstant ses propres difficultés financières, pour la construction de sa 'Bath Extension' à travers les collines de Mendip. L'absorption de la ligne de Combwich par le S&D empêcherait en effet l'accès du canal de Bristol au GWR (Great Western Railway), dans cette région du Nord Somerset.

En 1892, une importante liaison vit le jour entre Bridgwater North et la ligne du S&D, au départ de la bifurcation d'Edington Junction. Le projet de réaliser une ligne de chemin de fer vers Combwich ne fut ainsi jamais concrétisé. La 'Crab Line' – telle qu'elle était

surnommée localement – continua à vivre pendant des années et fut surtout utilisée par les Combwich Brickworks, par plusieurs manufactures et pour le trafic local des voyageurs et des marchandises. Un raccordement avec un quai tout proche le long de la Parrett desservait le trafic portuaire assez réduit du canal de Bristol, mais ce trafic maritime ne constitua jamais l'élément rémunérateur espéré. Les grands bassins de Portishead et de Bristol raflaient la majorité du trafic. Seuls les crabes (rares et chers) de Combwich généraient suffisamment de trafic pour justifier le maintien de l'existence de la ligne, d'où son surnom...

La compagnie 'Somerset & Dorset Joint Railway' jadis bien connue fut dissoute le 6 mars 1966, mais la construction quelques km plus loin de la centrale nucléaire d'Hinckley Point au cours de la fin des années cinquante eut pour effet de garantir la pérennité du tronçon de Brigwater, sur la ligne de Combwich. Le trafic voyageurs y fut maintenu jusqu'en mai 1976. Mais malgré cette perte, la ligne est restée ouverte, rien que pour le



transport épisodique de déchets nucléaires... Les fameux 'crabes de Comwich' sont désormais transportés par camions et par avions vers des destinations lointaines. Les manufactures de paniers ont déjà disparu depuis longtemps, les gens d'aujourd'hui préférant acheter des mannes et des paniers en plastique venant de Taiwan...

## L'époque

Mon réseau se situe pendant les dix dernières années de la traction vapeur, ce qui m'autorise à utiliser une certaine variété de matériel roulant, comme il aurait pu y circuler sur le véritable S&D à cette époque. De temps à autre, le temps saute quelques étapes et se situe au début des années septante, les vapeurs ayant alors cédé leur place à des engins Diesel dans la région du Western.

## La construction

Les débuts de la construction ont eu lieu en 1980 avec la plaque de base, la voie principale et quelques bâtiments. Mais comme je devins étudiant peu de temps après, ce réseau aboutit au grenier chez mes parents, au

milieu des boules de naphthaline... Jusqu'à l'automne 2000, moment où j'ai transféré ce réseau à moitié construit dans mon propre domicile.

Comwich est constitué de quatre segments de 400 cm x 70 environ. La plaque de base est vissée sur un assemblage de lattes, la face avant étant constituée de multiplex peint en noir, découpé pour suivre les contours du paysage. Tout le réseau repose sur des tréteaux. Ce réseau dispose de son propre éclairage. Deux lampes de 100 W sont fixées à deux supports en forme de 'L'. Ceci procure assez de lumière, sans dégager trop de chaleur. Ces spots sont soustraits à la vue par une grande enseigne confectionnée par un publicitaire local: le résultat est nettement meilleur que si vous aviez tenté de le peindre vous-même, à la main! Pour le lettrage, du Gill Sans traditionnel a été utilisé.

## Les voies

Ce réseau est à l'échelle anglaise 00 et à mon grand étonnement, plusieurs visiteurs lors de récentes expositions pensaient qu'il

s'agissait de 'EM' (eighteen millimeters). Tant que vous n'examinez pas un détail en particulier, l'échelle 00 est selon moi excellente: les couleurs jouent un rôle important dans la création de l'illusion. Et pourtant, je pense que j'opterais pour du 'EM', si je devais recommencer. Le 'P4/S4' est aussi une option intéressante, bien que pour la construction d'un seul châssis de locomotive, cela durerait une carrière complète, soit 22 ans!

Les rails SMP Scaleway sont collés sur une couche de liège. Les aiguillages sont de 'fabrication maison', en ayant utilisé des bouts de rails et des bouts de paxolin recouverts d'une couche de cuivre. Pour le ballast, du sable de mer a d'abord été saupoudré et réparti, ensuite fixé au moyen d'une couche de colle diluée. La plupart des ballasts sont bien trop grossiers, d'où l'utilisation de sable de mer, lavé et filtré. L'utilisation de sable comme ballast facilite d'ailleurs le travail, car les grains de sable sont un peu plus arrondis et sont donc plus faciles à répartir entre les traverses. Ce sable provient des berges de la Solent: il a une agréable teinte gris terne, et non jaune.



Pour la patine, une couche de peinture diluée a été appliquée, afin de reproduire les taches d'huile et autres salissures habituelles. Les voies accessoires ont été traitées de la même manière; il a même été fait usage de véritables cendres provenant des chemins de fer, et même d'un barbecue!

Récemment, les aiguillages ont été transformés pour être commandés électriquement, au moyen de moteurs Peco. L'ancienne transmission par fils avait connu ses heures de gloire et il fallait rapidement prendre des mesures... La commande a été maintenue à un niveau élémentaire au moyen de petits interrupteurs. Rien de neuf sous le soleil, mais suffisamment simple que pour maintenir la difficulté du câblage à ma portée. Selon que ce réseau soit disposé chez moi ou est exposé, le panneau de commande peut être monté soit à l'avant, soit à l'arrière. Vu que ce réseau est utilisé à 99% à mon domicile, il était important pour moi que la commande se situe le long de la partie visible du réseau: encore une bonne raison pour la rendre élec-

trique. Le tracé des voies sur ce panneau de commande a été dessiné au moyen du logiciel Powerpoint.

### La partie 'électricité'

Je hais positivement l'électricité sur un réseau modèle, à un point tel que je me demande encore comment j'ai pu réussir à rendre ce réseau fonctionnel... Du bidouillage réalisé, il en est curieusement découlé un dispositif relativement fiable. L'utilisation d'un seul controller et d'une unique locomotive à la fois rend évidemment les choses plus simples. Si je devais décider de construire quelque chose de plus complexe, je devrai sans doute demander à quelqu'un de m'aider! La commande se réalise au moyen d'un portatif Gaugemaster, ce qui me permet de bouger autour du réseau, le fil de raccord balayant bien parfois une partie du décor, mais bon...

### La construction du paysage (ce que je préfère...)

Ce qui subsistait après un séjour de seize ans au grenier avait manifestement vécu. La plu-

part de ce que vous allez lire ci-dessous date donc de ces douze derniers mois.

Les parties de paysage situées en hauteur ont été confectionnées au moyen de dalles de plafond en polystyrène, recouvertes avec une petite couche de plâtre. Les parties plus récentes ont été confectionnées au moyen de mousse d'isolation en aérosol, un matériau formidable qui quadruple de volume lors de son séchage et qui peut être travaillé très aisément. Pour les herbes folles, ce sont des produits 'Silfor' allemands qui ont été utilisés. On m'a dit que ce produit ne se colore pas, et lors d'une récente exposition, il est même apparu qu'il résistait à de petites mains enfantines... Les autres zones herbeuses ont été réalisées au moyen d'une sous-couche de tapis coloré: les jardineries en vendent de teinte verte, pour le recouvrement de corbeilles à suspendre. Leur teinte peut facilement être modifiée au moyen d'un peu de peinture diluée.

Les arbres ont été réalisés avec du fil tressé, enduit de ciment-colle pour carrelages, peint





ensuite et recouvert de laine d'acier dépliée, peinte et recouverte d'une couche de colle. Pour les flocons, des produits de la gamme Greenscene et Woodland Scenics ont été appliqués. Pour quelques arbres, j'ai utilisé de l'écume de mer, qui a été traitée de la même façon. Les arbres et les buissons ainsi confectionnés ont été ensuite colorés avec de la peinture acrylique appliquée à l'aérographe. Ceci provoque des variations de teintes et une certaine résistance de l'ensemble. L'orge (ou serait-ce du blé?) est reproduite avec du sisal qui est très réaliste, mais cela prend beaucoup de temps...

L'arrière-plan est constitué de multiplex et est fixé à la partie arrière du réseau de façon semi-permanente. Le paysage a été peint à l'acrylique, sur base de photos. Beaucoup d'attention a été consacrée à éviter que cet arrière-plan ne prenne le pas sur le réseau. Mon ancien arrière-plan artistique aura finalement servi à quelque chose! A côté d'objets peints, quelques éléments issus du véritable Combwich y ont été intégrés, en utilisant des photos travaillées par Photoshop. Ces photos ont été collées sur cet arrière-plan et y ont été intégrées au moyen d'un peu de peinture acrylique. Dans le quartier de la gare, quelques commerces en demi-relief ont été disposés. 'Riddick' était par exemple un patronyme bien connu au 19ème siècle.

### Les bâtiments

La plupart des bâtiments est inspirée de constructions existantes et ils sont tous réalisés en plastocard, en utilisant les différentes structures disponibles pour reproduire par exemple le bois ou la pierre. Les carrelages et les ardoises ont été apposées pièce par pièce, ou gravés bande par bande. Une attention particulière a été accordée à la patine pour reproduire l'effet du temps et des intempéries, en utilisant de la peinture diluée et la technique du 'brossage à sec'.

Le bâtiment de la gare ressemble à celui de Glastonbury, avec une marquise comme celle d'Edington Junction. La cabine de signalisation est une copie de celle de Moorwood Sidings et est un concept du London & South Western Railway, dont l'original en bois a malheureusement brûlé en 1899. La remise pour locomotives est un kit Airfix. L'essentiel de la maçonnerie a été remplacé par de la tôle ondulée, afin de cacher ses origines, mais ce bâtiment devra bien un jour ou l'autre être remplacé par un autre, un peu plus réaliste. La maisonnette du contremaître de la voie est inspirée par celle de Lamyatt Crossing (à côté d'Ever-

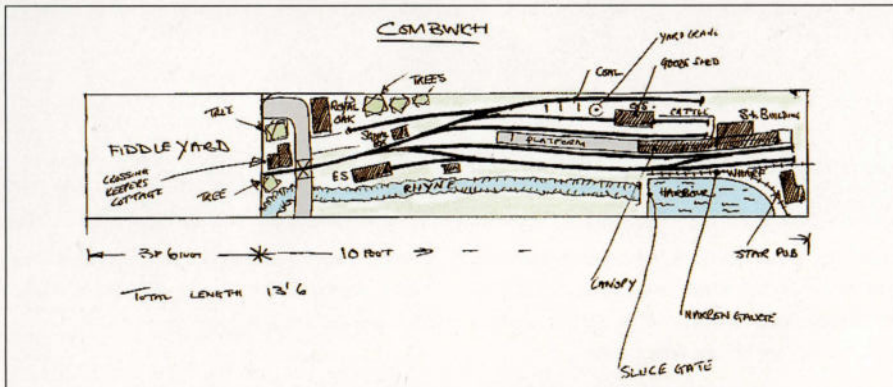




creech Junction), un bâtiment typique du 'Somerset Central Railway'. Les quais de cinq pieds sont légèrement en courbe et ont été réalisés au moyen de bandes de bois et de feuilles de plasticard, avec des motifs de briques. Des plaques de plasticard épaisses ont été enduites d'une petite couche de colle pour carrelages (après qu'elles aient au préalable bien été grattées, afin d'obtenir une bonne accroche), ce qui produit une surface particulièrement solide. Pourquoi ce ciment-colle pour carrelages? Simplement parce qu'il nous en restait encore pas mal après avoir carrelé notre salle de bains... Lorsque la surface est durcie, elle est alors poncée et peinte au moyen d'une couche de peinture grise. La peinture sèche est alors enduite de bicarbonate de sodium (de la chaux ou du plâtre sec conviennent également) afin d'imiter l'aspect du tarmac. Pour imiter les inévitables réparations présentes dans la couche d'asphalte, différentes teintes de gris ont été brossées à sec à travers des patrons. Cette méthode a également été utilisée pour les routes. Un joint entre deux segments court à travers le quai: je ne le referai plus, car il est proprement impossible de dissimuler un tel joint...

Les lampes à huile d'inspiration S&D sont assemblées sur d'anciens rails. J'ai utilisé des lampes à gaz 'Mike's Models' démunis de leur support, que je réutiliserai bien ailleurs; soyez sans crainte. Ces supports





ont été remplacés par des bouts de rails en code 75 et deux fins supports en fil de laiton, les lanternes y étant montées dessus. J'en suis particulièrement content, car ces lanternes ont existé jusqu'en 1966 au S&D: elles étaient visibles partout...

### Les signaux

Le seul signal présent à ce jour – et assemblé deux jours avant la dernière exposition – est un assemblage de pièces provenant d'un kit Ratio LNER. Sur base de différentes photos de signaux du LSWR, un petit kit a

été modifié (le SR était responsable de tous les signaux sur le S&D). Les détails proviennent de 'Model Signal Engineering' et de la célèbre 'boîte à bro'. La motorisation se réalise au moyen d'électroaimants. Les biellettes de commande proviennent également de MSE, mais ici, quelques cordes de piano doivent remplacer les tiges métalliques, afin de résister à leur pliure. J'ai peur de ne plus me souvenir de la façon dont étaient construits les signaux à fleur de sol, mais ils ont l'air bien, malgré le fait qu'ils ne soient pas fonctionnels.

### Le matériel roulant

Les locos sont un mix de kits et de modèles prêts à rouler, la qualité de ces derniers étant tellement élevée, de nos jours. Les modèles Bachmann sont souvent bien mieux que d'anciens kits à assembler. Par contre, ces mêmes modèles ne sont pas facilement utilisables sans une repeinture préalable, l'application de détails supplémentaires et la patine indispensable.

Les wagons proviennent principalement de kits, tandis que quelques anciens exemplaires du Midland ont été assemblés selon la technique du 'stratch building'. Le transport du lait était important dans cette région du Somerset, mais pour autant que je le sache, il n'existe pas de kit de ce type de wagons. Quelques citernes Lima à six roues ont été rafistolées, pourvues de nouvelles roues et repeintes. D'après moi, elles ont l'air assez réussies.

Pour l'instant, le matériel voyageurs est constitué de modèles très anciens. En réalité, les trains circulant sur le S&D fin des années '50/ début des années '60 étaient constitués de deux voitures du LMS ou du GWRB: ces deux types de voitures sont disponibles chez Airfix. Elles ont été sérieusement prises en mains; les mains courantes moulées dans la masse ont été remplacées ainsi par des tiges, leurs roues ayant également été remplacées.

### En conclusion

Après bientôt un quart de siècle, on peut vraiment dire que Combwich est quasi achevé. Je n'ai toutefois aucun projet précis pour le terminer tout à fait. Toutes les modifications éventuelles auront pour but de faciliter son transport, car ce réseau n'a finalement jamais été conçu pour être exposé...

Texte et photos: Chris Nevard  
Traduction et adaptation:  
Luc Dooms



# RAILZ MINIWORLD

## Les Pays-Bas à l'échelle 1/87<sup>ème</sup>



**L**ORSQUE L'ON PARLE DES PAYS-BAS À ÉCHELLE RÉDUITE, BEAUCOUP PENSENT SPONTANÉMENT À MADURODAM, LE COMPLEXE MINIATURE SITUÉ PRÈS DE LA HAYE. MAIS DEPUIS MARS 2007, CE PAYS EST PLUS RICHE D'UN NOUVEAU COMPLEXE MINIATURE SOUS LA FORME D'UN RÉSEAU MODÈLE GÉANT VISIBLE À ROTTERDAM, ET QUI PORTE LE NOM BIEN À PROPOS DE 'RAILZ MINIWORLD'.

'RailZ Miniworld' est l'enfant spirituel de Marc Van Buren, Arnold Moser, Hans Nouwens et Leon van Perlo, quatre hobbyistes qui, inspirés par divers réseaux modèles allemands, furent convaincus qu'aux Pays-Bas aussi, il y avait une place pour un tel monde en miniature couvert, à l'échelle 1/87<sup>ème</sup>. Entre le rêve et la réalité viennent toutefois s'immiscer les lois et les contraintes pratiques: cela coûta énormément de peine au quatuor de convaincre les sponsors et les banques de se lancer dans ce projet, d'autant qu'il n'existait que sur papier et qu'aux Pays-Bas et qu'il n'y avait pas

de précédent sur lequel il aurait été possible de se baser. En effet, la construction de RailZ Miniworld n'était pas un projet hobbyiste, mais une véritable entreprise ayant pour but d'exploiter un chemin de fer en miniature en tant qu'attraction familiale. Lorsque le financement et le sponsoring furent bouclés, Marc Van Buren et Arnold Moser cessèrent alors leurs activités antérieures pour se consacrer à plein temps à l'organisation de RailZ Miniworld.

A proximité de la gare centrale de Rotterdam

*Une belle partie du port de Rotterdam. A droite, on distingue les silos de grains, et à gauche, une ancienne habitation.*

se trouvait un immeuble qui pouvait convenir à cet usage et qui offrait en outre de belles possibilités d'extension. Les anciens bureaux durent d'abord être démontés pour transformer l'endroit en un espace d'exposition, équipé d'un nouveau dispositif de ventilation, après quoi la construction du réseau modèle proprement dit put débuter. Les initiateurs se sont entourés de trente personnes à temps plein, aidés d'un grand groupe de bénévoles, et ont entamé en avril 2006 la construction de la première partie du projet qui s'étale sur une superficie de 300 mètres carrés. Cette



**1. Le terminal pour conteneurs RSC est vraiment impressionnant. Pour l'instant, les grandes grues à portiques sont encore statiques, mais on travaille ferme à leur mécanisme et à leur commande pour les rendre fonctionnelles.**

**2. Dans le port de minerais, les grues sont encore en construction.**

première phase du projet a été réalisée dans un temps record, à telle enseigne que RailZ Miniworld a pu ouvrir ses portes dès le 31 mars 2007.

Lorsque l'on pénètre dans le grand hall d'entrée, on découvre d'abord un bout de la Mer du Nord, avec une jolie petite gare-terminus. Derrière les dunes débute un polder, un bout de paysage en miniature qui, comme en réalité, se trouve sous le niveau de la mer (miniature). Pour cette partie du réseau, l'inspiration est venue de la région située entre Delft et Rotterdam. Lors de la construction de ce réseau modèle, beaucoup d'attention a été consacrée à la reproduction correcte

du réseau hydraulique: via tout un réseau d'écluses, de fossés et de canaux, l'eau est brassée de plusieurs façons. On y trouve des moulins à vent, une pomperie à vapeur et un moulin à moteur Diesel. RailZ Miniworld a manifestement aussi un caractère éducatif, car lors des visites guidées, ce réseau hydraulique est expliqué dans les moindres détails.

Jouxant les polders, nous arrivons à la ville voisine, qui compte une grande gare basée sur celle de Dordrecht. Une grande partie de l'expo actuelle représente le port de Rotterdam. Tant l'ancienne partie du port avec ses beaux anciens entrepôts que la partie moderne du port sont reproduits d'une fa-

çon convaincante. Beaucoup d'espace est consacré à l'eau, ce qui donne un effet spatial vraiment particulier aux chemins de fer présents sur ce réseau modèle. Cette eau a été reproduite d'une façon intelligente, bien que simple: elle est réalisée au moyen d'un papier à tapisser rugueux, collé par sa partie supérieure sur un fond en bois. La partie visible peut ensuite être peinte et terminée avec un vernis brillant. La structure rugueuse donne l'impression d'une houle. Bien entendu, les ponts qui rendent le paysage des Pays-Bas si caractéristique sont aussi présents. En miniature aussi, ces ponts sont de véritables œuvres d'art et ont été confectionnés conformément aux véritables techniques de construction, réduites au 1/87ème. Les stocks de minerais ne sont pas encore totalement prêts, les grues étant encore en construction. Deux réalisations sont impressionnantes: le grand port pétrochimique du Botlek et le vaste terminal pour conteneurs ECT, complet avec bateau pour conteneurs et une imposante grue pour conteneurs. Les convois circulant à proximité de ces sites ressemblent à... des miniatures!

RailZ Miniworld compte pour l'instant 1.200 bâtiments environ. Il a été fait logiquement grand usage des nombreux kits à assembler néerlandais qui existent sur le marché, mais



**3. Des nouvelles locomotives 'Class 66' sont déchargées: elles proviennent du Canada. Le bateau est un don de son armateur. Tout comme le véritable navire BigLift, sa reproduction en modèle réduit est étincelante...**

ainsi que plusieurs navires de haute mer ont été mis à disposition par des armateurs.

Sur la première partie de ce réseau, on ne trouve pas moins de 1,3 km de voies et 335 aiguillages; un total de 90 locomotives y est simultanément en service, tractant à peu près 1.800 voitures ou wagons. Le tracé de ces voies est par ailleurs très réaliste. Bien entendu, c'est du matériel néerlandais qui y circule, complété par du matériel roulant des nombreux opérateurs privés autorisés à circuler aux Pays-Bas. Nous y avons même vu une unité multiple de série 77 SNCB y circuler... Pas même le Thalys ne manque à l'appel. Sur RailZ, nous trouvons tous les types de caténaires existant aux Pays-Bas, dont un certain nombre a été spécialement été réalisé pour RailZ, et sont vendus par ailleurs au magasin de RailZ.

beaucoup d'autres édifices sont le résultat d'une 'fabrication maison'. RailZ Miniworld a acquis pour ce faire sa propre fraiseuse à laser, capable de découper des bâtiments en plastique. De ces modèles-mères, un moule

**4. Une vue sur les faubourgs. A l'avant-plan, on distingue un atelier de locomotives. La gare est inspirée de celle de Dordrecht.**

est alors confectionné, ce qui permet la réalisation de nombreux moulages. Une partie de ces bâtiments est également disponible en kits à assembler, au magasin de RailZ. Mais beaucoup de ces édifices sont des projets uniques, la reproduction en miniature étant réalisée sur base de véritables plans. Certains bâtiments industriels ont été sponsorisés par des entreprises localisées dans le port: c'est



Dans la partie illustrant les polders, on trouve même une ligne-musée, où du matériel néerlandais plus ancien circule. Plusieurs marques de trains miniatures à courant continu sont utilisées. La commande des convois se réalise grâce à une version adaptée du 'Koploper', un logiciel conçu par Paul Haagsma, qui peut être téléchargé gratuitement via internet. Ce logiciel a été adapté pour RailZ afin d'être utilisé simultanément par plusieurs PC et est combiné avec le système 'Dinamo' de Leon Van Perlo, qui traduit les commandes d'un PC en une action sur le terrain (basculement d'un aiguillage, commande d'un signal, etc.)

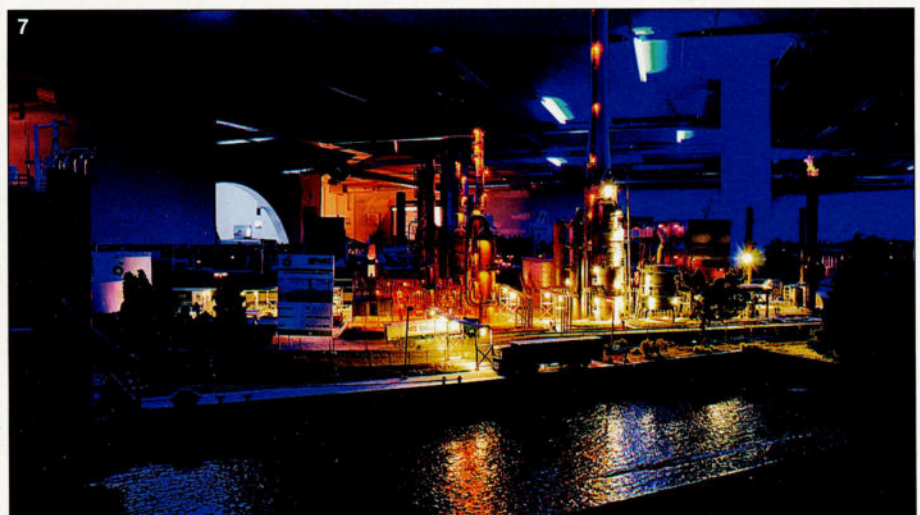
Une attraction particulière visible sur RailZ Miniworld est le trafic routier. Il est fait usage d'une version spécialement dérivée du 'Faller Car System'. A côté du fil de conduite, deux fils ont été noyés dans le revêtement routier, qui créent un champ magnétique pour la commande des petites autos dans lesquelles est installé un décodeur. Ce trafic routier est également commandé au moyen d'une variante du Koploper et les autos sont



5. Une belle partie de la surface est occupée par l'eau: voici une section de l'ancien port de Rotterdam. A l'avant-plan, un ancien navire vraquier.



6. Qui dit Pays-Bas, pense 'moulins à vent'. Sur RailZ aussi, ces édifices sont largement présents et sont les témoins silencieux d'une politique de gestion hydraulique bien pensée. A l'avant-plan, on reconnaît les échoppes roulantes typiques.



7. Une vue pleine d'atmosphère d'une raffinerie de pétrole, vue de nuit.



pourvues de feux stop et de clignotants. Les démarrages et les freinages se réalisent progressivement, les autos – à l’instar des trains – pouvant être pilotées sur des circuits différents.

Le but des initiateurs était de construire un monde en miniature qui aurait présenté un intérêt pour un public le plus étendu possible: ils ont visé les amateurs de modélisme, bien sûr, mais également les familles et leurs enfants. On peut ainsi découvrir sur ce réseau des éléments ludiques susceptibles d’attirer l’attention des enfants, comme Pipi

Langkous qui chevauche un cheval, Bassie et Adriaan, ou encore un iceberg dérivant avec une famille de pingouins... De nombreuses scénettes raviront également les adultes, comme par exemple le débarquement d’un lot de locomotives Diesel ‘Class 66’ du bateau qui les a amenées du Canada! Un bel effet sur ‘RailZ’: toutes les 24 minutes, il y fait... nuit. Lentement, les lampes s’allument alors dans les nombreuses maisons, les magasins et les appartements. Le soleil disparaît alors dans une soirée jaunâtre et après une courte nuit, la clarté revient progressivement...

Vous pouvez également combiner votre visite à RailZ avec une visite guidée: vous avez alors le choix entre une visite courte ou longue. Au cours de ces visites, vous découvrirez les coulisses de cette expo et pourrez visiter l’atelier de modélisme où tout est construit et entretenu. Vous serez alors littéralement derrière le réseau et pourrez apercevoir les grandes gares fantômes disposées sous le réseau et les immenses rampes hélicoïdales qui assurent la variété des convois qui y circulent. Vous pourrez également jeter un œil sur la centrale de commande où le



8. Un paysage de polders néerlandais avec l’ambiance de Schipluiden et des alentours.



9. On dirait une scène de Gulliver: lorsqu’il se passe quelque chose dans le monde miniature, les géants interviennent... Un grand moulin à vent moderne est réparé sur place.



10. La deuxième partie de RailZ est en cours d’achèvement. ‘La ville du monde’ s’ouvrira le 10 juillet prochain au public, et lorsque cette vue a été prise, il ne restait pourtant plus que deux mois et demie... Au boulot, les gars...!

bon fonctionnement de l'ensemble est tenu à l'œil au moyen d'une batterie d'écrans vidéo. RailZ Miniworld propose des arrangements spéciaux à l'intention des groupes, incluant éventuellement des démonstrations, des visites guidées des coulisses ou des ateliers divers. Cela pourrait peut-être constituer une idée de voyage pour votre prochaine sortie de club...?

Entretemps, on travaille ferme à la réalisation de la deuxième partie du projet, qui devrait s'ouvrir au public le 10 juillet prochain. Cette

partie est dénommée 'Rotterdam, ville du monde' et on y trouvera effectivement les édifices les plus marquants de la ville actuelle de Rotterdam, comme la nouvelle gare de Rotterdam Centraal, qui a été réalisée à la demande de la commune. La construction de la véritable nouvelle gare vient à peine de commencer, alors que sa maquette sera bientôt visible à RailZ! Sur cette deuxième partie – qui occupera une superficie de 200 mètres carrés – des trams de la RET vont circuler, et même un métro en souterrain! Et lorsque cette deuxième partie sera achevée,

la troisième sera entamée. RailZ Miniworld devrait à long terme s'étendre sur une superficie de 800 m<sup>2</sup>, et on songe même à y réaliser une section belge et une autre... française!

RailZ Miniworld est situé le long du Weena boulevard, à cinq minutes à pied de la gare centrale de Rotterdam et est facile à atteindre en transports en commun. RailZ dispose de sa propre cafétéria et d'une petite boutique où les kits réalisés par RailZ sont en vente. On y trouve également des sets de départ, histoire de battre le fer tant qu'il est chaud... Car une chose est sûre: une visite à RailZ vous donne envie de pratiquer le modélisme ferroviaire!

A l'intention particulière des lecteurs de 'Train Miniature Magazine', RailZ offre une belle réduction sur son prix d'entrée: sur présentation de l'annonce ci-dessous, le second adulte accompagnant bénéficie de l'accès gratuit à cette exposition, cette offre étant toutefois limitée à deux fois deux adultes!



11. Outre les moulins à vent, on trouve également aux Pays-Bas de nombreux ponts, certainement à proximité des grandes rivières. En miniature également, il s'agit de véritables œuvres d'art.



12. L'atelier de modélisme vaut également la peine d'être visité. En tant que modéliste individuel, il est en effet toujours possible d'y apprendre quelque chose de la part de professionnels de la branche...

Texte: Guy Van Meroye  
Photos: Arnold Moser & GVM



RailZ Miniworld est situé au Weena 745, 3013 AL Rotterdam. Une visite est possible les mercredis et jeudis de 12 à 17 h. Les vendredis, samedis et dimanches, RailZ est ouvert de 10 à 17h. Pendant les vacances scolaires aux Pays-Bas (du 10 juillet au 30 août), RailZ est alors ouvert tous les jours, de 10 à 17h.

### Prix d'entrée

(à partir du 1er juillet 2009):

<b>Enfants de 3 à 12 ans accomplis:</b>	6 €
<b>Adultes:</b>	9,25 €
<b>Seniors (65 et +):</b>	7,50 €

Plus d'infos sur le site  
[www.railzminiworld.nl](http://www.railzminiworld.nl)  
Contacts: [info@railzminiworld.nl](mailto:info@railzminiworld.nl)



Weena 745  
Rotterdam  
010-2400501

De grootste overdekte miniatuurwereld van Nederland

**Een unieke beleving in miniatuur!**



[WWW.RAILZMINIWORLD.NL](http://WWW.RAILZMINIWORLD.NL)

## 2e kaartje gratis!

Laat deze coupon zien aan de entreebalie van Railz Miniworld en u krijgt het goedkoopste van de 2 entreekaartjes gratis. U hoeft de bon niet uit te knippen. U kunt uw exemplaar meenemen en u ontvangt een stempel. Deze coupon is geldig t/m 6 september 2009 voor maximaal 4 personen. De coupon is niet geldig in combinatie met andere (kortings)acties op de entreeprijs. De coupon is niet tegen geld inwisselbaar.



# RAILZ

STEMPEL

miniworld

# Erlaubrück

## Une petite ville, quelque part au milieu de l'Allemagne...



**S** I VOUS VOUS METTEZ À LA RECHERCHE SUR UNE CARTE ROUTIÈRE DE LA VILLE D'ERLAUBRÜCK, VOUS RISQUEZ DE LE FAIRE LONGTEMPS: C'EST UN NOM FICTIF, INVENTÉ PAR TON JANSSEN (QUI HABITE À 'S HERTOGENBOSCH) POUR SON RÉSEAU MODÈLE À L'ÉCHELLE H0. L'IDÉE LUI EN EST VENUE EN REGARDANT UNE PHOTO D'UN PONT FERROVIAIRE ENJAMBANT LA PETITE RIVIÈRE ERLAU, QUI SE JETTE DANS LE DANUBE, À HAUTEUR DE PASSAU. C'ÉTAIT JUSTE AU MOMENT OÙ TON NOURRISSAIT DES PLANS POUR RÉALISER UN NOUVEAU RÉSEAU MODÈLE, APRÈS QU'IL AIT DÉMANTÉLÉ SON VIEUX 'GRÄFENBERG', SUITE À SON DÉMÉNAGEMENT...

Comme déjà dit, Erlaubrück est un lieu fictif situé en Allemagne. Outre le pont ferroviaire qui enjambe la rivière Erlau, bien d'autres sujets ont été empruntés à la réalité. Le bâtiment de la gare de Gochesheim (sur la ligne Schweinfurt - Kitzingen) a ainsi été choisi comme exemple pour celui d'Erlaubrück. A proximité de l'édifice réel, une remise pour colis express avait été construite: cette dernière n'a pas été reproduite, afin de mieux intégrer le bâtiment sur le réseau modèle. C'est la raison également pour laquelle ses dimensions ont été quelque peu

réduites. Ceci n'empêche toutefois pas que le style de construction et son parachèvement aient parfaitement été respectés. Le modèle de la cabine de signalisation a été trouvé par Ton dans la vallée du Lautental (dans le Harz) et le détaillant en céréales a été réalisé sur base d'une photo parue dans Fleischmann Kurier. Le prototype réel du silo à grains, situé derrière le commerce de céréales, existait auparavant à Vreden. La meunerie située à l'arrière-plan aussi a été réalisée sur base de la photo d'un modèle réel, même si sa reproduction est

beaucoup plus grande à l'échelle qu'elle ne l'est en réalité. La chaufferie est par contre l'œuvre de sa propre conception, ainsi que la halle aux colis et la remise pour locomotives. Il s'agit toutefois de bâtiments typiques comme il en existait - ou il en existe encore - beaucoup dans le centre de l'Allemagne.

Ce réseau modèle reproduit un lieu plein d'atmosphère comme il devait en exister au cours des années soixante du siècle dernier. Ceci signifie que la traction vapeur était encore bien présente, mais que la traction Diesel était déjà en nombre. Ceci valait mieux pour l'exploitation, car comme le croquis ci-joint l'illustre, le tracé des voies était pour le moins... simpliste: deux aiguillages simples, une traversée-jonction et... c'est tout. Même pas possible de remettre en tête une locomotive, le trafic voyageurs devant donc être assuré par les célèbres 'bus



sur rails' ou par des autorails à accumulateurs ETA 515. Pour le trafic des marchandises, ce sont principalement des locos Diesel des séries V60 et V100 qui sont utilisées. Tout ce matériel est pourvu de coupleurs d'attelages Kadee.

Les voies sont composées de rails flexibles Peco, code 75. Les aiguillages sont de la 'fabrication maison' avec des rails Peco provenant de tronçons de voie flexible. Afin toutefois d'obtenir une stabilité de ces coupons de rails dans les aiguillages, certaines traverses sont constituées de bandelettes Pertinax recouvertes d'une couche de cuivre. Elles ont été découpées d'une platine électronique (circuit imprimé), les bouts de rails étant soudés à la couche de cuivre. Les autres traverses sont en bois de tilleul; les rails y sont fixés par de simples clous. Les lames d'aiguillages glissent sur des coussinets Weinert. Le basculement de la

traversée-jonction se réalise au moyen d'une motorisation Peco, cachée dans l'atelier de plaques ondulées tout proche. En maintenant ce petit édifice amovible, il n'est pas nécessaire de plonger sous le réseau modèle en cas de disfonctionnement, ce qui est loin d'être plaisant lors d'expositions, par exemple... C'est la même raison qui a poussé à maintenir les commandes des deux aiguillages en surface. Pour ces derniers, c'est du fil à mémoire qui a été utilisé, ce dernier étant caché sous la rampe d'accès au quai de chargement. Cette rampe – évidemment amovible – cache en outre la césure entre deux modules. Ce réseau modèle long de trois mètres et large de 75 cm est constitué en effet de trois modules et d'un fiddle yard. Dès le début, Ton eut l'intention de présenter son 'Erlaubrück' lors d'expositions. Ceci impliquait qu'il devait être facile à transporter et ceci implique logiquement le recours à des

modules. Lors d'expositions, ce réseau modèle est présenté avec un arrière-plan et une frise lumineuse, dotée de son propre éclairage. Enfin et en vue d'éviter des ombres désagréables, le réseau est recouvert d'un drap blanc.

### Le pont

En quittant la gare, le train franchit la petite rivière Erlau, au moyen d'un pont métallique fixe. La rivière est située un peu en-dessous et grâce à un méandre de cette dernière, l'endroit où elle disparaît est quasiment invisible. Son lit est constitué d'une plaque de Tempex de 5 cm d'épaisseur. Les remous sont constitués d'une couche d'argile. L'eau a été colorée au moyen de peinture: vert foncé au milieu, tirant jusqu'au noir sur les bords (où l'eau est moins profonde), vert clair et beige. Ensuite, cinq couches de vernis brillant ont été appliquées, de façon à ce que l'eau ait vraiment l'air...

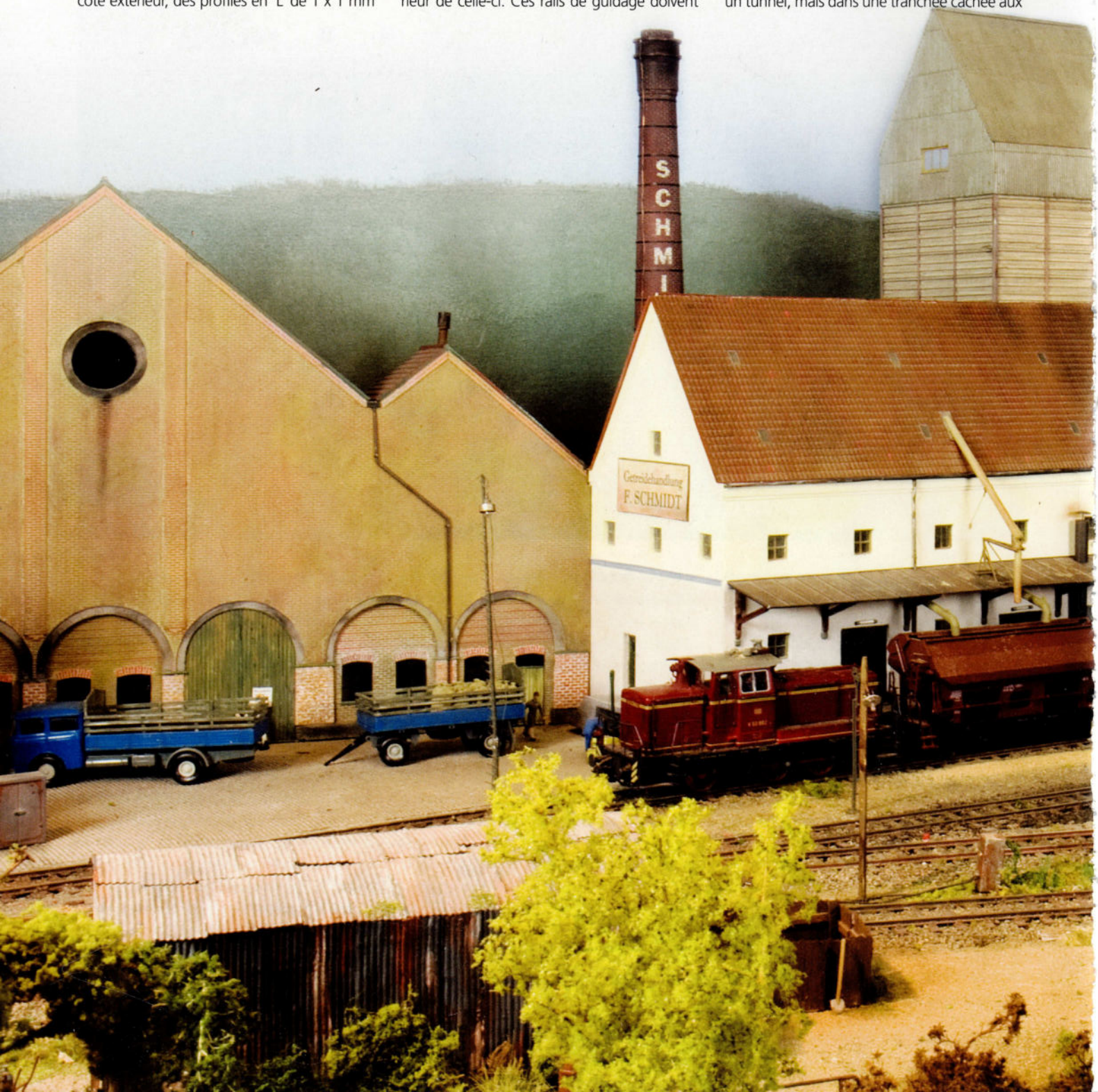
mouillée. Le long des berges, on trouve suffisamment de rochers, histoire de ne pas faciliter la vie des kayaks et de leurs occupants...

Le pont ferroviaire a été construit au moyen de plaques de styrène et de bandelettes Evergreen. Les grands montants forment un assemblage en forme de 'I' constitué d'une plaque verticale (le corps) qui est limité par-dessus et par-dessous par une plaque horizontale (les flancs). Pour le corps de l'ouvrage, une plaque en plastique de 14,9 mm de hauteur et de 0,5 mm d'épaisseur a été utilisée, tandis que pour les flancs, ce sont des bandes de 6,3 x 0,4 mm (Evergreen 119) qui sont venues à point. Du côté extérieur, des profilés en 'L' de 1 x 1 mm

ont été collés dans les coins, mais afin de solidifier l'ensemble, des traverses en styrène de 2 x 2 mm ont été utilisées du côté intérieur. Pour les éléments de dilatation disposés sur les têtes du pont, ce sont à nouveau différentes tiges Evergreen qui ont été utilisées. Ces culées de pont ont été confectionnées au moyen de plaques de mousse dure Heki, dans lesquelles les briques ont été gravées une par une.

Comme il convient, des rails de guidage ont été posés sur le pont. Originalité: ces rails ne sont pas posés à l'intérieur de la voie – comme c'est généralement le cas – mais bien à l'extérieur de celle-ci. Ces rails de guidage doivent

veiller à ce qu'en cas de déraillement éventuel, le convoi reste quand même sur la voie: il vaut mieux devoir subir des dégâts au convoi et à la voie du pont que de risquer de voir le train s'encastrer dans le pont et risquer sa chute... Des refuges ont été aménagés pour le personnel de la voie, à hauteur du pilier médian. Derrière le pont ferroviaire se trouve encore un pont en bois pour piétons: il s'agit d'un projet sur base d'une idée propre à Ton. Pour les traverses porteuses et le tablier du pont, de fines lattes ont été utilisées, et pour les balustrades, des tiges Evergreen. Après le franchissement de la rivière, les trains ne disparaissent pas dans un tunnel, mais dans une tranchée cachée aux



regards. Un pont routier dissimule en outre le trou dans l'arrière-plan qui mène au fiddle yard: ce pont a également été réalisé sur base d'un pont existant réellement. Pour ce faire, un bloc de polystyrène expansé a été utilisé et recouvert d'une couche d'argile Das, après préparation à la colle pour bois. Les briques ont été gravées dans l'argile. Le revêtement routier est constitué d'un bout de carton. Afin d'imiter l'asphalte, de la cendre de cigarette a été saupoudrée dans la peinture grise encore humide.

### Les techniques de construction

Pour les bâtiments, différentes techniques ont

été appliquées. En fait, un kit à assembler a uniquement été utilisé pour l'assemblage de la grande distillerie 'Rode Neus', implantée derrière le bâtiment de la gare. L'usine Kibri bien connue (réf. 59788) a été transformée par 'kit-basching' afin d'obtenir une longue façade pouvant servir d'arrière-plan. Les autres bâtiments sont entièrement de 'fabrication maison'. Les murs de la gare sont constitués de foamboard de 5 mm d'épaisseur, dans lequel portes et fenêtres ont été découpées. Les chambranles en pierres naturelles sont constitués de profilés Evergreen en 'U'. Pour les volets, les flancs ont été découpés pour leur faire épouser l'arrondi. Le relief en stuc sur les

façades est constitué d'une couche d'enduit dilué, dans lequel la structure a été formée au moyen d'une brosse dure, juste avant son durcissement. Pour la toiture, des plaques Kibri ont été utilisées.

La remise pour locomotives provient du précédent réseau modèle réalisé par Ton: 'Gräfenberg'. Les parois sont en carton fort, recouvert d'une couche d'argile. La façade avant et la partie entre la ferronnerie de la partie surélevée ont été recouvertes de plaques murales Slaters. La petite remise en tôles ondulées provient également de 'Gräfenberg': elle a été confectionnée au moyen de tôles ondulées de





la marque américaine Campbell. La cabine de signalisation est principalement constituée de tiges et de plaques Evergreen. Le bâtiment réel comptait trois fenêtres: Ton en a toutefois laissé tombé l'une d'elles, de façon à ce que cette petite cabine puisse s'intégrer dans l'emplacement qui lui était dévolu.

Le quai de chargement à côté de la remise pour petits colis est constitué d'une plaque

de multiplex contre laquelle des imprimés au motif de briques ont été collés. Pour les pièces en argile, des moules pour murs Anita Decor ont été utilisés. La remise proprement dite est constituée de plaques murales Vollmer, Kibri et Slaters, ainsi que toute une série de tiges et de bandelettes Evergreen pour les portes et les fenêtres. Le commerce de céréales est constitué principalement de plaquettes de styrène.

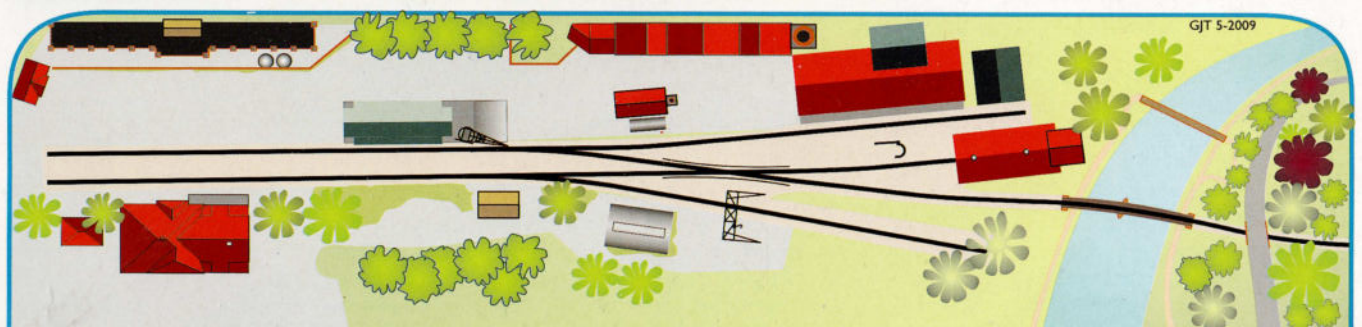
Des wagons céréaliers peuvent être chargés au départ du marchand de grains. Et cela semble se passer réellement! Pour ce faire, Ton utilise deux wagons auto-déchargeants à deux essieux à toiture amovible du type 'Tds'. Après que le premier wagon ait été disposé précisément sous les orifices de remplissage le long du quai de chargement, le toit coulisse lentement: cette opération s'effectue grâce à un mécanisme ingénieux, invisible aux yeux



du public. Après l'ouverture de ce toit, deux pipes de remplissage descendent lentement jusque sous le bord supérieur du wagon. S'ensuit alors le remplissage du wagon, accompagné d'un nuage de poussières. Après remplissage, le toit se referme, tandis que le second wagon est à son tour placé sous les orifices de remplissage et le scénario peut se reproduire.

L'astuce est la suivante: ce n'est pas du véritable grain – ni rien d'autre, d'ailleurs – qui est versé dans le wagon: le chargement est suggéré en ayant rempli le wagon au préalable de fine sciure et en faisant souffler de l'air par les pipes de remplissage, grâce à une pompe d'aquarium! L'air souffle alors la sciure du wagon, d'où le nuage de poussières. Bien vu, n'est-ce pas...?

Texte, photos et croquis:  
Gerard Tombroek



# MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN:

## Un voyage dans le temps à travers la Ruhr

**L**ORSQU'ON TRAVERSE AUJOURD'HUI LA RÉGION DE LA RUHR EN ALLEMAGNE, ON A PEINE À IMAGINER QU'IL Y A QUARANTE ANS ENCORE, ELLE ÉTAIT L'ÉPICENTRE DE L'INDUSTRIE LOURDE ALLEMANDE. LES EXPLOITATIONS MINIÈRES, LES USINES DE COKÉFACTION, LES HAUT-FOURNEAUX ET L'INDUSTRIE SIDÉRURGIQUE, TOUT CELA A DISPARU POUR CÉDER LA PLACE AUX PLANS DE RECONVERSION DE TOUS BORDS. IL EN EST AINSI À OBERHAUSEN, SITUÉ ENTRE DUISBURG ET DORTMUND, OÙ DEPUIS 1996 SE SITUE LE PLUS GRAND CENTRE DE SHOPPING D'EUROPE, AVEC TOUTES SES ANIMATIONS DÉRIVÉES QUI SONT VENUES PRENDRE LE RELAIS DES HAUTS-FOURNEAUX DE LA 'HÜTTENWERKE OBERHAUSEN AG'. C'EST LÀ AUSSI QUE L'ON PEUT TROUVER LE 'MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN', UNE EXPO DE MODÉLISME ALLEMANDE QUI A POUR VOCATION DE FAIRE REVIVRE LA RÉGION DE LA RUHR DES ANNÉES SOIXANTE EN MINIATURE.

Georg Rinner est l'instigateur de ce projet. Pour lui, c'était comme concrétiser un vieux rêve : n'a-t-il pas toujours eu depuis sa plus tendre enfance le feu sacré pour tout ce qui était trains et modélisme ? Il avait déjà esquissé ses premiers plans de réseau dès la fin des années nonante, mais

ce n'est qu'en 2005 qu'ils prirent vraiment forme. En fait, son idée n'était pas seulement de réaliser un grand réseau modèle, mais il voulait aussi montrer le plus fidèlement possible sous forme miniaturisée comment le minerai devient acier, si bien que son travail aurait dans la foulée une

valeur didactique. La région de la Ruhr pendant les années soixante est la première partie d'un projet en deux volets : pour la deuxième partie, il reconstruira le même réseau modèle, mais en remettant dans la région de la Ruhr dans sa situation actuelle, de manière à bien marquer tout ce qui a changé entre hier et aujourd'hui. Cette nouvelle version n'en est pour l'instant qu'au stade de projet. Reste que le premier volet vaut à lui seul largement le détour...

Les grands travaux commencèrent effectivement en 2007. Comme le hall qui allait abriter ce gigantesque réseau modèle devait lui-même encore être construit, la construction du réseau fut entamée dans un showroom de concessionnaire automobile resté vide. Si le résultat final est

*L'un des nombreux docks intérieurs dans le port de Duisburg, où le minerai est débarqué du bateau au train. On voit en toile de fond le Rhin et le quartier de Duisburg-Homberg. (Photo PDG)*





**1. Toutes les demi-heures, il fait nuit sur le MWO. Voir s'illuminer les mille feux de la ville, de la zone industrielle et du chemin de fer procure alors une sensation toute particulière. L'effet jour/nuît particulièrement réaliste est un équipement de la toile de fond de Jowi. (Photo PDG)**

**2. Une vue des voies menant à la gare de triage d'Osterfeld-Süd. A proximité, on trouve encore un petit bout de campagne allemande. (Photo PDG)**

**3. Une autre vue de la gare de triage d'Osterfeld-Süd. C'est encore la grande époque de la traction à vapeur, quoique les premiers Diesel aient déjà fait leur apparition. (PDG)**

bien un réseau modèle, c'est sans comparaison avec ce que nous mettons en place chez nous à la maison. Construire un grand réseau modèle d'une superficie de 420 m<sup>2</sup> en moins d'un an exige en ef-

fet une approche toute professionnelle. Une équipe d'une bonne cinquantaine de collaborateurs, chacun ayant sa spécialité, a été constituée. Il ne s'agit pas ici d'amateurs qui en ont fait un loisir, mais de purs professionnels. Il fallait être prêt pour l'ouverture prévue le 1er août 2008. Compartimenté en 74 segments, le réseau fut déménagé du lieu où il avait été construit vers le tout nouveau hall du MWO, qui allait l'abriter le 1er juillet 2008.

Contrairement aux autres réseaux modèles que l'on peut voir lors d'expositions, on n'arrive jamais ici à avoir une vue d'ensemble complète sur le réseau du MWO. On part du point A et après avoir déambulé tout le long du réseau, on arrive au point Z. Comparez cela à un réseau modèle classique, mais qui aurait un format gigantesque. Le spectacle du réseau se goûte pas à pas : on voit très distinctement comment fonctionne l'industrie lourde dans chacune

de ses phases successives. L'un des points forts du MWO est incontestablement sa magnifique toile de fond que l'on doit à la firme Jowi. Sur une longueur de 113 mètres défilent des paysages en deux dimensions spécifiques à la région de la Ruhr, qui font parfaitement corps avec la tridimensionnalité du réseau modèle. Avec effet de nuit comme de jour, parce que sur la toile de fond quand tombe la nuit sur le réseau, c'est toute l'ambiance nocturne de la région industrielle qui apparaît, quand s'illuminent les fenêtres et les réverbères. Nous vous disons que sa superficie totale est de 420 m<sup>2</sup>. Ils ne totalisent pas moins de 4,6 kilomètres de voies ferrées et 750 aiguillages. Les voies viennent de Tillig, un matériel standard qui n'a pas pu être utilisé tel quel dans certains cas particuliers. Quant aux aiguillages, ils ont fait l'objet de constructions au cas par cas. Ceux-ci fonctionnent avec des servomoteurs. Sur les lignes principales, on retrouve la caténaire



4



5



6



7



8

4. En pénétrant dans la remise, le BR 50 n'a pu stopper à temps et a traversé la paroi arrière... (Photo PDG)

5. Comme le haut-fourneau est semi-ouvert, on voit bien distinctement les brûleurs. Le fer à l'état brut est transformé ici en un acier de haute qualité. (Photo: GVM)

6. Le complexe industriel comporte quatre hauts-fourneaux. On en retrouve une large partie plus loin sur la toile de fond. (Photo PDG)

7 & 8. Un aperçu du 'Hüttenwerke Oberhausen AG'. (Photo GVM)

Viessmann, qui n'est pas toujours utilisée en mode fonctionnel. Conformément à la réalité, le trafic ferroviaire est réglé par 320 signaux assurant la bonne marche des 250 locomotives et de leurs 3.000 wagons de marchandises. Les signaux et pylônes d'éclairage proviennent également de Viessmann. Tout l'ensemble est géré par le système Selectrix en combinaison avec le système Train Controller, via neuf ordinateurs. Les composants digitaux viennent de MUT/Digirail.

En commençant notre promenade le long du réseau, nous sommes au port de Duis-

burg. A l'un des docks, on est occupé à décharger du minerai de fer des gros navires fluviaux en provenance du port de Rotterdam. Sur la toile de fond, on aperçoit le Rhin et la région de Duisburg-Homburg. Le bâtiment des douanes a quant à lui été reproduit à l'échelle. Sur base des plans de l'original à taille réelle, on a d'abord établi un plan de travail à échelle avant de procéder à la découpe au laser des éléments dans un carton de haute qualité. Un peu plus loin, on arrive aux abords de la ville avec des casernes-logements typiquement allemandes. Entre cette banlieue et les vastes zones de triage d'Osterfeld-Süd, on

distingue un petit bout de paysage rural avec des prés et des champs. Ca aussi, c'est la région de la Ruhr, un aspect qui nous est sans doute moins connu.

La zone de triage d'Osterfeld-Süd s'étire en un très vaste arc en forme de 'U'. Ici aussi, on est parti du plan de voies original, mais en omettant délibérément l'une des deux buttes de triage. C'est ici qu'arrivent les trains en provenance du port de Duisburg. Une locomotive de manœuvre prend le relais pour tracter un convoi et en redistribuer les wagons de marchandises via la butte, les mettant en attente sur l'une des 21 voies d'où repartira un convoi nouvelle-



**9.** Une vue de la gare principale d'Oberhausen, plongée dans la pénombre. (Photo GVM)



**10.** Un modèle réduit parfait de la Herz-Jesu-Kirche à Oberhausen. On a même reproduit les vitraux à échelle et quand sonnent les cloches, c'est bien le même son que dans la réalité! (photo GVM)



**11.** Parmi les remises, il en est une dévolue à l'entretien des locos plus modernes. A l'avant-plan, on a déjà commencé la démolition d'un BR50. (Photo GVM)

ment formé. Juste avant la zone de triage, on trouve la gare de départ de la voie unique. C'est ici que les visiteurs du MWO peuvent se choisir et faire rouler sur 160 mètres l'un des trains spécialement affectés à cette tâche. Ce qui ne manque pas d'éveiller quelque enthousiasme surtout chez les jeunes, qui ont alors l'impression de conduire un vrai train, dans le respect des signaux, avec une commande à distance sans fil. De quoi susciter des vocations de modéliste chez les jeunes...

Après avoir parcouru la zone de triage,

**12.** Une partie de ville restituant Bochum-Dahlhausen (Photo PDG).

**12**



nous arrivons au dépôt d'Oberhausen-Ostfeld Süd et de sa gare du même nom. Pendant les années soixante, la traction à vapeur avait encore le vent en poupe. C'est pourquoi on découvre ici un grand dépôt pour locomotives à vapeur, avec un pont tournant et des remises. En continuant un peu plus loin, on débouche sur une vaste zone, celle des haut-fourneaux du 'Hüttenwerke Oberhausen AG', où nous allons pouvoir suivre les différentes étapes de la production d'acier. Il y a là du charbon et du minerai, mais aussi de la ferraille, le tout acheminé pour être transformé en acier. Les bâtiments les plus marquants ont été reproduits à échelle : les hauts-fourneaux,

par exemple. Tout cela constitue un ensemble imposant, et encore, seuls quelques bâtiments sont repris sur la toile de fond bidimensionnelle. Si vous voulez en savoir plus sur la transformation du minerai en acier, reportez-vous à notre numéro 50 qui était un numéro spécial 'acier'.

En poursuivant la promenade au-delà des hauts-fourneaux, on découvre le 'Hauptbahnhof Oberhausen' avec ses six quais en îlots et ses 14 voies courantes. Ici aussi, la gare principale a fait l'objet d'une miniaturisation très soignée. Pour certaines voies avec aiguillages, il a fallu passer à une 'fabrication maison', étant donné que la configuration telle qu'elle se présentait ne

pouvait être reproduite avec les aiguillages standard.

Un peu au-delà de la gare, on rencontre l'église Herz-Jesu-Kirche, qui a elle aussi été reprise sur le réseau modèle. Deux modélistes ont passé deux mois et demi à réaliser ce petit fleuron du modélisme.

Nous voilà à présent à la mine de charbon 'Zollverein Schacht XII', juxtée d'une usine de cokéfaction, deux zones faisant elles aussi fortement impression. Pour bien mettre en valeur la réalisation de telles industries, il faut de l'espace, énormément d'espace. Quittant l'usine de coke, on aborde la région d'Essen-Rüttenscheid. On peut y dé-

celer un trait typique des années soixante, en l'occurrence cette scène où l'on voit des ouvriers commencer leur semaine des quarante heures. Ils ne songeaient alors pas un instant que le rideau tomberait vingt ans plus tard sur l'industrie sidérurgique...

En banlieue d'Essen, il y avait aussi encore pas mal d'espaces verts. C'est là que résidait la famille Krupp, dans la 'Villa Hügel'. Elle en imposait, cette habitation: pensez donc: 269 chambres distribuées sur 8.100 m<sup>2</sup>! Pour sa reproduction à échelle, ce château que l'on doit à la firme MBK-Modell a été entièrement réalisé en carton découpé au laser. Le paysage autour de la Villa Hügel

est de toute beauté. Nous faisons halte ensuite dans la gare de triage de Bochum-Dahlhausen et à son dépôt du même nom. Ici aussi, nous sommes en présence de bâtiments ayant existé réellement, soigneusement miniaturisés. Continuant notre route en prenant la direction du nord-ouest, nous traversons le complexe minier de Dortmund-Bövinghausen, une petite perle d'industrialisation en Jugendstil, pour arriver au port de Dortmund. C'est là que les produits finis de l'industrie sidérurgique sont embarqués sur des navires maritimes.

Le MWO est un réseau modèle exemplaire, restituant des bâtiments qui ont réelle-

**13. Le complexe minier 'Zollverein Schacht XII' est très impressionnant (Photo: PDG)**

**14. La double voie de la ligne principale croise la voie unique de la ligne sur laquelle les visiteurs peuvent conduire un train. En toile de fond, on voit le quartier du Grafenbush. (Photo GVM)**

**15. Sur les collines en dehors d'Essen, on voit la résidence des barons de l'acier, les Krupp. La Villa Hügel est une belle habitation qui reçoit de nuit une lumière d'ambiance. (Photo GVM)**

**16. L'usine sidérurgique comporte aussi un terril de scories. (Photo GVM)**

**17. Un bâtiment marquant et reconnaissable: le siège portuaire de Dortmund (Photo PDG)**



**Ouverture:**

du mercredi au dimanche, de 10 h à 18 h.

**Ticket d'entrée:**

Enfants de moins de 6 ans: gratuit

Enfants de 6 à 16 ans: 5 €

Adultes: 10 €

Parking: deux heures gratuites

**Adresse:** Zum Aquarium 2 à 46047 Oberhausen (à proximité du shopping center CentrO et du Sea-Life

**Accès:** en voiture par la A42 Oberhausen-Centrum, Abfahrt 11, direction 'Neue Mitte'

ment fait partie du décor et un chemin de fer qui correspond fidèlement à la réalité d'autrefois. Grâce à la gestion par ordinateur, le trafic ferroviaire est non seulement sans faille, mais n'est jamais le même. La composition des trains peut être variable, les convois étant sélectionnés et envoyés là où ils doivent circuler, tout cela se faisant par ordinateur. Deux gares fantômes ont été aménagées sous le plateau, équipées d'un grand monte-charge permettant de ranger verticalement les trains sortis du circuit les uns au-dessus des autres. Si le trafic ferroviaire est empreint de beaucoup de réalisme, il s'accompagne aussi d'un trafic

routier – les véhicules proviennent de Falter Car System – qui lui donne encore une réelle plus-value.

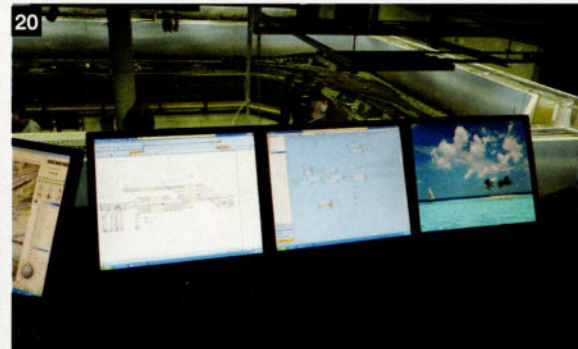
L'étendue de la superficie n'enlève rien à la finition, qui sur tout le réseau, est irréprochable. Ainsi pour la végétation, on a eu recours aux meilleurs matériaux, tels que Mini-Natur, Heki et Noch. On a utilisé le Noch Grasmaster pour que les gazons et les mauvaises herbes soient dressés bien droit. Pour maintenir vive l'attention du visiteur pendant toute la promenade, le réseau regorge de petites scènes amusantes, avec des figurines animées Viesmann. Voilà qui ravira les jeunes visiteurs. Le travail de patine sur les trains est remarquablement exécuté.

Si vous appréciez les réseaux modèles de belle volée et que vous êtes sensible au charme particulier de l'industrie lourde, il faut vous rendre au Modellbahnwelt Oberhausen sans hésiter. Sur présentation de l'annonce ci-dessous, les lecteurs de 'Train Miniature Magazine' auront droit à une ristourne de 2 € sur le prix d'entrée. Il ne faut pas pour autant découper le coupon: il suffit de montrer votre magazine. Une visite au MWO peut facilement être combinée à une escapade de week-end en famille, avec Madame et les enfants: ils seront ravis, surtout que le shopping center 'CentrO' est à deux pas. Il vaut mieux conserver votre ticket d'accès: vous pourriez en avoir besoin à la boutique 'trains' du MWO...

Texte : Guy Van Meroye

Photos : Paul De Groot –

Guy Van Meroye



18 & 19. Dans le port intérieur de Dortmund, toutes sortes de produits finis de l'industrie sidérurgique sont embarqués sur de grands navires (photo 19-GVM / photo 20-PDG)

20. Du haut du poste de commande, on veille au bon déroulement du trafic sur cet immense réseau modèle (photo PDG).

**-2€**

**MWO**  
Modellbahnwelt Oberhausen

Gegen vorlage dieses Gutscheins erhalten Sie bei uns an der Kasse eine Ermäßigung von 2€."

# Forks Creek Yard

**C**OMME SON INTITULÉ LE FAIT SUPPOSER, 'FORKS CREEK YARD' EST UN RÉSEAU MODÈLE D'INSPIRATION AMÉRICAINE. IL S'AGIT D'UNE CRÉATION DE LA 'O - KING OF SCALES' ('O - LA REINE DES ÉCHELLES'), À SAVOIR UNE ÉQUIPE DE CINQ MODÉLISTES DE ROTTERDAM QUI TOUTES LES SEMAINES DEPUIS PLUS DE 25 ANS, SE RASSEMBLENT POUR TRAVAILLER ENSEMBLE À LEURS PROJETS DE MODÉLISME, SELON LES NORMES DE LA NMRA.

Il y a de ça quelques années, nos amis rotterdamois de 'O - King of Scales' étaient présents aux 'Journées du zéro' à Zutphen, avec leur énorme réseau modulaire 'O Scale (Un)limited'. Ceci veut plus ou moins dire 'La voie 0 sans restrictions'. Et ils ne se sont certainement pas limités du point de vue superficiel ni matériel: leur réseau modulaire ne comptant pas moins de 24 modules s'étendait sur

douze mètres sur six, et une énorme quantité de matériel roulant y circulait, tant en voie normale que sur voie étroite! Il s'agissait toutefois surtout d'un réseau de démonstration, monter et démonter ce réseau géant constituant par ailleurs une véritable corvée... Or, nos Rotterdamois voulaient désormais prendre part à des expositions. C'est ainsi qu'est née l'idée de réaliser un plus petit réseau mo-

dèle avec plus d'attention portée au décor, mais aussi avec de nombreuses possibilités de manœuvres. Car sur 'Forks Creek Yard' aussi, le fait de 'rouler' est encore et toujours très important. L'intitulé de ce réseau, 'Forks Creek Yard', est né petit à petit: la petite gare portait déjà le nom de 'Forks Creek' et comme le réseau n'est finalement qu'un vaste site ferroviaire (yard, en américain), ce mot a tout simplement été ajouté à la dénomination de la gare...

Pour ce nouveau réseau modèle, le choix se porta sur la voie étroite. Ce ne fut pas si évident, car cela signifiait que tout le beau matériel roulant circulant sur le réseau 'O Scale







Unlimited' allait devoir disparaître dans des vitrines... Mais bon: ce serait de la voie 'On3', où le 'O' est l'échelle zéro américaine, d'un rapport de réduction de 1/48ème. Oui, c'est bien 'O'! Contrairement à ce qui est en usage sur notre Vieux Continent, les pays anglo-saxons parlent de l'échelle O ('Oh...!') et non de l'échelle '0' (zéro). Le 'n' est l'abréviation de 'narrow gauge' (qui veut dire 'voie étroite') et le '3' exprime l'écartement de la voie, exprimé en foot (pieds); convertis dans nos standards, cela représente environ 19 mm.

Tout le réseau devait pouvoir tenir sur maximum six modules de 100 cm x 60, de façon à rester facilement transportable. Pour ce faire, les anciens modules du fameux réseau 'O Scale Unlimited' ont été réutilisés. A cela s'ajoute encore une plaque tournante à l'une des extrémités du réseau et une voie de garage derrière les coulisses. Ces modules sont constitués de multiplex dans lequel de grands trous ont été forés, afin d'alléger le tout.

Après que le premier plan de voies ait été établi sur croquis, les voies ont été représentées sur les modules au moyen d'adhésif de

masquage en crépon. L'intérêt de ce type d'adhésif est qu'il peut être courbé selon les nécessités et qu'il est en outre disponible en différentes largeurs. En utilisant des bandes de 19 mm de largeur, les constructeurs obtenaient ainsi une idée exacte de l'encombrement des futures voies.

Après que les voies aient été ainsi dessinées, les bâtiments reçurent alors un emplacement provisoire. Beaucoup de ces édifices provenaient des modules de l'ancien réseau 'O Scale Unlimited', et pour ceux qui manquaient encore – comme la remise à locomotives – des 'gabarits' furent confectionnés. Il s'agissait d'édifices simplifiés réalisés en papier fort, afin d'avoir une idée de l'aspect qu'aurait le bâtiment définitif. Le décor de tout le réseau modèle pouvait ainsi être composé. Après une semaine d'immobilité, les bâtiments changeaient parfois encore d'emplacement, et ce n'est qu'après la satisfaction exprimée de tous les membres que la véritable construction du réseau commença.

D'abord et avant tout, la pose – une par une – des traverses en bois (de Kapler) sur les-

quels les rails et les aiguillages – faits maison – furent cloués, à la main: quatre petits clous 'Old Pullman' dans chaque traverse... Pour les traverses disposées à la jointure de deux modules, des bandelettes d'un circuit imprimé furent découpées, les rails étant soudés sur ces bandelettes. Les rails en code 100 proviennent également de l'ancien réseau 'O Scale Unlimited'. Les aiguillages ont un angle de déviation de 1/6ème, à l'exception d'un seul: c'est donc relativement élargé pour un aiguillage en voie étroite...

La commande des aiguillages se réalise au moyen d'inverseurs mécaniques qui sont montés sur la façade avant du module, à hauteur de l'aiguillage concerné. Le dispositif est bien noyé dans le lit de ballast, ce qui le rend à peine visible. Depuis le levier inverseur, un fil de laiton va vers les lames de l'aiguillage, son bon fonctionnement étant facilité par une busette en laiton. Outre cette motorisation mécanique, le levier veille à ce que les lames de l'aiguillage soient bien appliquées et que le contact inverseur bipolaire soit bien basculé, pour la polarisation correcte de la pointe de cœur. Sur base de la position du levier d'aiguillage du type Harp, la position de l'aiguillage est ainsi visible. Concernant le ballast, une dizaine de sortes ont été mélangées entre elles. En fait, des restes de Woodland Scenics, de Faller et d'autres marques étaient encore disponibles et avaient tous été versés dans le même grand récipient... La seule chose à laquelle il a fallu faire attention était la quantité, qui devait être suffisante pour ballaster toutes les voies. Ajouter un peu de ballast mélangé aurait été d'ailleurs impossible. La plaque tournante à proximité de la remise pour locomotives a été construite sur base d'un croquis servant d'exemple. Le virage des locomotives se réalise à la main, en poussant un levier. En réalité, cela se passe

parfois aussi, bien qu'il faille alors plus qu'un simple doigt pour appliquer l'effort...

## Les voies de garage

En première instance, trois voies de garage ont été disposées derrière la plaque de fond, afin d'y garer des rames supplémentaires. Pour le virage de rames entières, une sorte de pont tournant d'une longueur de deux mètres était disposé en bout de voie en cul-de-sac. Le châssis de ce pont tournant provient d'une ancienne chaise de bureau. Bien que ce dispositif fonctionnait bien, l'ensemble était assez branlant, avec un rayon de giration d'environ deux mètres. Il fut dès lors remplacé par un module supportant une plaque amovible d'environ 180 cm, sur laquelle trois voies (au lieu d'une) ont pris place, de

façon à pouvoir disposer les trains 'supplémentaires' au vu de tout le monde. Le tout a été correctement signolé avec du ballast et de la verdure. Simultanément, les trois voies de garage situées derrière l'arrière-plan ont été ramenées à une.

Une partie des bâtiments est entièrement de 'fabrication maison', l'autre partie étant composée de kits à assembler. Mais mettez quand même le terme 'kits à assembler' entre guillemets: la belle boîte ne contient qu'un beau schéma d'assemblage et quelques bouts de bois, de portes et de fenêtres, et... c'est tout. Tant de choses restent encore à faire que finalement, il s'agit d'une quasi 'fabrication maison'. C'est ainsi que le restant du décor a vu le jour. Le parc à

charbon et les outils nécessaires à l'approvisionnement des locomotives sont issus quasi entièrement d'une 'boîte à bro'. Seul le réservoir de gasoil a été acheté. Le restant a été construit sur base d'anciennes photos. En prenant comme référence les personnes visibles sur ces photos, les dimensions des bâtiments en ont été déduites. L'énorme château d'eau disposé de l'autre côté du réseau a été assemblé planchette après planchette, au départ d'un ancien pare-soleil en bois. Beaucoup d'attention a été consacrée au détaillage et aux scénettes comme le rétroviseur brisé gisant sur le sol à côté de l'auto, une roue d'auto démolie, examinée par un couple déconfit, ou encore deux ouvriers discutant le coup chez Rob's Place. Le visiteur attentif pourra même dénicher un





alambic clandestin, qui sert à distiller du genièvre... Rob's Place est par ailleurs un hommage à Rob van der Logt, un des fondateurs de 'O - King of Scales' et de 'Forks Creek Yard', qui est décédé peu de temps avant la première sortie de ce réseau...

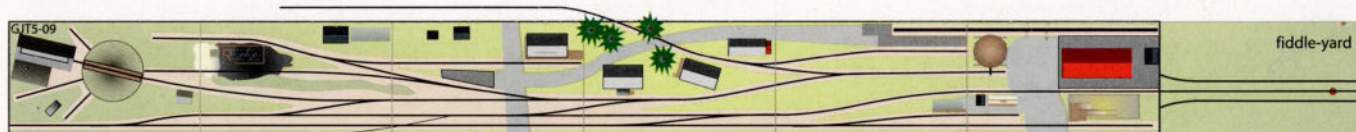
### Le matériel

Afin de faire voir le contraste existant entre la voie normale et la voie étroite, un bout de voie normale est posé à côté du bâtiment de la gare, sur lequel est garée une gigantesque locomotive à vapeur du type 2-8-0, le long

du quai. Cette loco est issue de la transformation d'une 0-8-0 Rivarossi, qui a été pourvue d'un bissel avant. C'est le sort qu'a subi bon nombre de matériel. Les locomotives fournies prêtes à rouler de différents fabricants ont été super-détaillées et patinées. Les wagons à marchandises proviennent de kits à assembler ou sont le résultat d'une 'fabrication maison' intégrale. Pour la commande, c'est un dispositif Lenz Digital qui est utilisé, en combinaison avec des 'souris' Roco de 1ère génération. Presque toutes les locomotives sont pourvues d'un générateur de sons, dont la

plupart sont de la marque japonaise Tsunami (sic). Il ne s'agit pas d'une vague meurtrière, mais de décodeurs sons 'SoundTraxx': ce sont des décodeurs pour conduite et sonorisation combinés, proposant toute une panoplie de sons pouvant être activés ou non.

Mais le fait que les trains circulent de façon si 'coulée' n'est pas uniquement dû à la commande digitale: beaucoup d'attention a été portée à l'embellage et au mouvement intérieur des locomotives. Ce ne fut pas toujours simple, d'ailleurs. Dans ce domaine, la '43' du



Colorado & Southern a remporté la palme. Il s'agissait normalement d'un kit prêt à rouler, mais pour y parvenir, il a fallu que plusieurs propriétaires successifs s'y cassent les dents, pendant une période s'étalant sur... 25 ans! Mais maintenant, elle roule, comme une boule de billard...

Les voies de ce réseau modèle sont disposées à environ 120 cm au-dessus du sol, à une belle hauteur des yeux, donc. Pour les enfants, un escabeau de cuisine est disponible. Une série de caisses est toutefois en

cours de fabrication: elles devraient servir à contenir l'éclairage du réseau et qui pourraient également servir d'escabeaux, lors des expositions: c'est faire d'une pierre deux coups: les caisses restent intactes pendant leur stockage et leur transport, et pendant les expositions, les enfants peuvent profiter également du spectacle de la circulation des convois. Et ceci peut se faire de deux manières: en regardant d'abord, ou en saisissant un régulateur. Pendant les expositions, les constructeurs de 'Forks Creek Yard' donnent en effet l'occasion aux enfants de conduire

eux-mêmes des convois. Après la réalisation de quelques manœuvres, ils reçoivent même un certificat imprimé à leur nom, l'endroit de l'exploit et sa date! Ces certificats en anglais ont un aspect véritablement professionnel et figureront certainement en bonne place, au-dessus de plus d'un lit de gosse...

Vous voulez en savoir plus? Surfez sur [www.forkscreekyard.nl](http://www.forkscreekyard.nl)

Texte, croquis et photos:  
Gerard Tombroek





Le 'Pyrénées Express' quitte Latour-de-Carol le 24 février 1990, remorqué par une BB 7200 de la SNCF. Les deux dernières voitures du train sont les deux I6 Bc de la SNCB à destination de Schaerbeek.



# Le 'Transariégeois-Pyrénées Express'

**N**OUS AVIONS DÉJÀ ÉVOQUÉ L'HISTOIRE DU PYRÉNÉES EXPRESS AVEC COMME ILLUSTRATION UNE COMPOSITION PHOTOGRAPHIÉE EN BELGIQUE (TMM 57). DANS CE NUMÉRO, NOUS ÉVOQUERONS À NOUVEAU CE TRAIN, MAIS CETTE FOIS-CI SUR SA SECTION TERMINALE ENTRE TOULOUSE ET LATOUR-DE-CAROL, SA GARE-TERMINUS À PROXIMITÉ DE LA FRONTIÈRE ESPAGNOLE.

## Le 'Pyrénées Express' acheminé par le Transariégeois !

Une fois par semaine durant les saisons d'hiver, il était possible de rejoindre en train direct au départ de la Belgique les Pyrénées le vendredi soir à partir du service d'hiver 1982/1983 jusqu'au service d'hiver 2001/2002 inclus. A l'origine, des voitures-couchettes I5 (en livrée Railtour II ou III ou panachage des deux livrées) étaient affectées à cette relation baptisée 'Pyrénées Express'. Ensuite, ce train fut composé des voitures I6 Bc et à la fin de son existence, de voitures I5 en livrée bleue/rose. Entre la Belgique et Toulouse, les voitures-couchettes du 'Pyrénées Express' étaient acheminées par un train autos-couchettes à destination de Narbonne ou de Port-Bou.

A Toulouse le samedi matin, on ajoutait la ou les voiture(s) directe(s) Belgique - Latour-de-Carol du 'Pyrénées Express' à un train baptisé le 'Transariégeois', qui reliait Toulouse à Latour-de-Carol. Ce train comportait en principe des voitures Corail de la SNCF à places assises, permettant aux Toulousains de rejoindre les stations de sport d'hiver desservies par la ligne Toulouse - Latour-de-Carol. Outre les voitures Corail à places assises, ce Transariégeois comportait au début de sa carrière une voiture bar-dancing de la SNCF du type DEV Inox long, à bord de laquelle des animations à caractère touristique étaient organisées. Notons qu'à certaines périodes, ce train a également acheminé une ou plusieurs voitures-couchettes de la SNCF en provenance de Tourcoing.

Entre Toulouse et Latour-de-Carol, le Transariégeois était remorqué par des locomotives électriques série BB 8500 de la SNCF (modèles Lima à l'échelle H0) à grandes cabines de conduite, à raison de trois locomotives au maximum, si la

charge du train l'imposait, car cette ligne comporte des rampes de 40 pour mille! Outre les BB 8500, une BB 7200 était régulièrement désignée pour remorquer ce train, voire même une double traction constituée d'une BB 7200 et d'une BB 8500, si la charge l'imposait.

## Du réel à la miniature, sans...tricher !

La composition illustrée peut être reproduite sans tricher, aussi bien à l'échelle H0 qu'à l'échelle N. Le 24 février 1990, le 'Transariégeois-Pyrénées Express' quittait Latour-de-Carol en direction de Toulouse, remorqué par une BB 7200 de la SNCF. Derrière la locomotive étaient classées successivement deux voitures Corail B11tu de la SNCF, une voiture-couchettes UIC Y de la SNCF et les voitures-couchettes I6 Bc de la SNCB pour Schaerbeek. Les deux voitures B11tu ne dépasseraient pas Toulouse, tandis que la voiture-couchettes française était à destination de Tourcoing. A l'échelle H0, il vous faudra posséder une BB 7200 (modèles Roco, Lima, Märklin), deux voitures B11tu en livrée Corail (modèles Lima, LS Models, Roco, Piko), une voiture-couchettes UIC Y (modèle Roco) et deux voitures I6 Bc (modèles Märklin, Roco).

A l'échelle N, vous devrez posséder la BB 7200 de Fleischmann, deux voitures Corail B11tu (modèles Arnold, Lima, Piko), une voiture-couchettes UIC Y ArtN et deux voitures I6 Bc Arnold. Si vous ne possédez ni voiture UIC Y ni I6 Bc, utilisez deux voitures I5 de LS Models en livrée bleue/rose et vous obtiendrez une composition plausible pour votre Transariégeois...

Texte: Bertrand Montjobaques

Photo: Luc Ninane





# La réalisation d'une assiette ferroviaire à l'échelle 0 (2<sup>ème</sup> partie)

**N**OUS ALLONS POURSUIVRE LA RÉALISATION DE NOTRE ASSIETTE FERROVIAIRE À L'ÉCHELLE 0. MAINTENANT QUE LES FORMES GROSSIÈRES DE L'ASSIETTE ONT ÉTÉ DÉTERMINÉES, LES RAILS POSÉS ET POURVUS DU BALLAST, IL EST TEMPS DE PATINER LES RAILS ET D'Y APPOSER LA VÉGÉTATION.

## La patine des rails

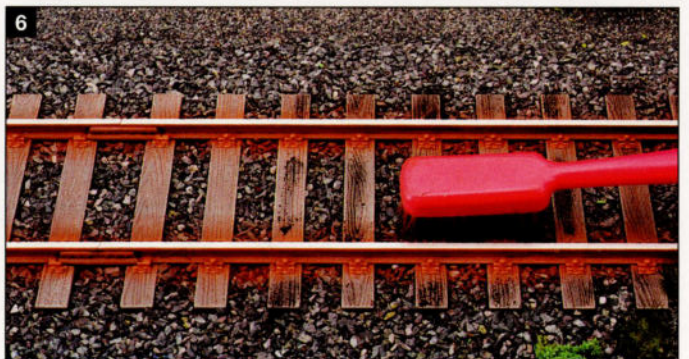
Après la pose de la voie sur un tronçon neuf ou rénové, son aspect va se modifier suite à toutes sortes d'éléments extérieurs. Les profils de rails déjà rouillés lors de leur pose vont ainsi présenter plus de nuances de rouille; les champignons de rails vont devenir brillants suite à la circulation des convois; les tons brunâtres virant au noir sur les traverses vont devenir plus fades suite aux conditions atmosphériques et présenter des taches de rouille; enfin, le lit de ballast va présenter des traces de poussières de blocs de frein, des traces d'huile ou de graisse, de poussières venant de l'atmosphère ou encore des mauvaises herbes, en fonction

de la localisation du tronçon concerné. Ces facteurs réunis, il en résultera après un certain temps une voie plus ou moins patinée, salie et/ou recouverte de végétation.

## De la teinture, de l'encre et des poudres

Les voies de chemin de fer en modélisme peuvent être essentiellement patinées de deux manières: à sec au moyen de différentes peintures à poudre et de façon humide avec des encres transparentes, de la teinture ou des dilutions de peinture. La combinaison de ces deux techniques est également possible. Ceci étant, l'utilisation de peintures à poudre donnera le

résultat le plus rapide, mais il vous faudra faire très attention à ce que l'effet de patine escompté ne devienne très rapidement excessif, suite à leur teneur très élevée en pigments. Ceci pourra toutefois être rattrapé en aspirant les pigments superflus ou en les rinçant avec de l'eau. Mais ces mesures seront inutiles si les pigments sont appliqués en petites quantités, la règle d'or en la matière étant encore et toujours: 'Peu, c'est mieux!' La patine avec des peintures liquides requiert par contre une toute autre façon de procéder. De part leur nature liquide, ces peintures sont beaucoup plus transparentes, ce qui nécessite déjà plusieurs passages pour obtenir le résultat voulu. Ajoutez-y le fait qu'entre deux applications, il faudra obligatoirement marquer une pause avant de pouvoir juger du résultat définitif, car ces peintures liquides doivent sécher. L'avantage est que l'aspect de ces peintures ne



1. Chez la firme allemande Asoa – connue pour son large assortiment de ballast pour la plupart des échelles utilisées – on trouve en outre une vaste gamme de peintures liquides destinées à patiner les lits de ballast. A gauche à l'image, on voit des pigments à utiliser à sec et à droite, deux produits pour patine humides.

2. Au moyen d'un petit pinceau (de taille 4 à 6), le pigment est appliqué sur les flancs des

profilés de rails. Au début, n'appliquez surtout pas trop de matière: il vaut mieux travailler par plusieurs passes jusqu'à obtenir le résultat voulu. Plusieurs pigments différents peuvent être mélangés afin d'obtenir des nuances différentes de teintes de rouille.

3. Le pigment est ensuite étalé au moyen d'une brosse plus dure, comme par exemple une brosse à dents déclassée.

4. Le résultat en vaut la peine: après une seule passe, les rails donnent déjà l'impression d'avoir été placés depuis plusieurs années...

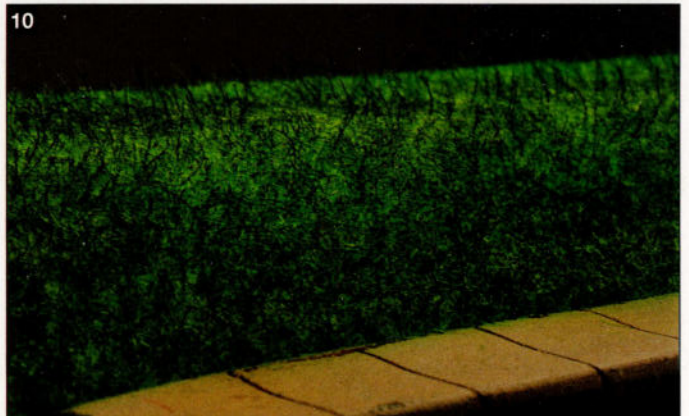
5. Les traverses bénéficient également d'un léger traitement avec du 'Rußschwarz'.

6. Ici également, le pigment dosé avec parcimonie sera étalé au moyen d'une brosse à dents déclassée.

va pas brutalement devenir plus intense. Il faut toutefois souligner que ce type de peintures liquides ne convient pas pour peindre des profilés de rails ou d'autres parties métalliques en vue de leur donner un aspect oxydé: pour ce faire, les peintures industrielles ou pour hobby bien connues conviennent mieux. Pour notre assiette de voie en 0, nous avons utilisé plusieurs poudres différentes 'Kre-

mer Pigmente' de la marque Klaus Holl. Ces peintures à poudre, qui donnent un aspect absolument mat aux objets traités, sont très intenses de par leur haut degré de pigmentation, ce qui doit rendre leur utilisation parcimonieuse. Ces peintures à poudres sont disponibles dans un set contenant neuf teintes de base: rouille claire, rouille moyenne, rouille foncée, gris/jaune clair, brun verdâtre, vert mousse, blanc

craie, jaune limon et noir de fumée, le tout étant contenu dans des potiquets de 100 ml et coûtant 29 euros. Il est également parfaitement possible de mélanger ces poudres de patine entre elles. Comme ces peintures à poudre rendront toujours le même effet de par leur nature, leur pouvoir colorant va fortement régresser au fil du temps. Ceci peut être évité en fixant ces peintures à poudre au moyen



7. Depuis l'été dernier, des touffes d'herbe de différentes saisons sont disponibles chez Noch: elles sont disponibles en emballages de 105 pièces, ce qui est amplement suffisant pour tout réseau de taille moyenne.

8. Comme les touffes d'herbe éparses de Noch vont encore bénéficier d'une couche de peinture supplémentaire, elles sont fixées au moyen d'un bout d'adhésif sur un bout de plaque Styrodur.

9. Les touffes d'herbe sont alors colorées à l'aérographe au moyen d'encres Aerocolour de la firme allemande Schmincke, afin d'obtenir des nuances de vert un peu plus prononcées. Si l'accentuation est trop forte, elle pourra être tempérée au moyen d'un peu de vert foncé.

10. Pour le paysage herbeux, nous avons utilisé des brins d'herbe Noch 'Sommerwiese' (réf. 07072) et 'Riedwiese' (réf. 07074) de longueurs de 2,5 mm. Ces brins ont été semés par électrostatique et ensuite traités avec différentes encres de teinte verte.

d'une couche de vernis mat. Cette opération va toutefois un peu accentuer l'intensité de ces peintures. Sur des surfaces extrêmement lisses, les peintures à poudre adhéreront mieux si ces surfaces auront été recouvertes au préalable par une couche de vernis mat. La couche de peinture

ne pourra y être appliquée qu'après que cette couche de vernis ait suffisamment séché; ceci étant, vous pouvez également travailler avec un mélange de peinture à poudre et de vernis mat...

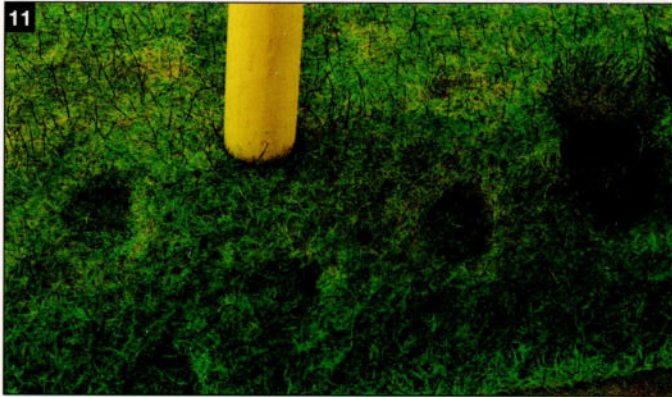
### Appliquer avec parcimonie

Nous commençons par appliquer des petites quantités de peinture à poudre de teinte rouille sur les deux flancs des profilés de rails. Pour ce faire, il est préférable d'utiliser un petit pinceau rond et souple (n° 4 à 6). Pour commencer, il ne faut surtout pas appliquer trop de peinture: mieux vaut l'appliquer plusieurs fois d'affilée, mais en très petites quantités. Des nuances de rouille très subtiles peuvent être obtenues en mélangeant les différentes teintes de rouille entre elles ou en les appliquant les unes après les autres. Après que la peinture à poudre ait été appliquée sur les flancs des rails, nous allons la frotter doucement dans le sens de la longueur au moyen d'une brosse un peu plus dure: une brosse à dents déclassée convient parfaitement pour ce faire, car ses poils sont devenus plus souples, suite à sa fréquente utilisation. Si le travail de la peinture à poudre n'a pas encore atteint le résultat espéré, il faudra en appliquer une nouvelle quantité et l'étaler à la brosse, jusqu'à l'obtention du résultat voulu. Vient ensuite le tour des traverses. Pour représenter des traverses imbibées d'huile

et de graisse – comme on pouvait souvent le voir le long des quais et sur les voies d'une remise – elles vont devoir être traitées avec de la peinture à poudre 'noir de fumée'. La méthode conseillée est identique à celle utilisée pour l'application des peintures à poudre de teinte rouille sur le lit de ballast. Si vous désirez des traverses plus fortement patinées, elles devront être traitées avec du gris jaunâtre et du vert mousse, et dans un second temps, avec une touche de jaune limon. Pour atteindre le réalisme voulu de certaines traverses, vous pouvez vous baser sur d'authentiques photographies. Ici également, la règle suivante prévaut: utilisez les peintures à poudre de manière parcimonieuse et par passes successives, jusqu'au moment où le résultat escompté est atteint.

### Des touffes d'herbe solitaires

La confection de belles touffes d'herbe naturelles au moyen de brins d'herbes n'est absolument pas une sinécure... Essayez un peu de constituer une telle touffe au moyen d'une vingtaine de longs brins tous différents et de l'intégrer ensuite dans le paysage, sans même parler des nombreuses touffes d'herbes qui poussent sur l'assiette de la voie proprement dite: un véritable travail de bénédictin! Heureusement, plusieurs fabricants (Noch et miniNatur) proposent de telles touffes d'herbe toutes faites en un grand nombre



**11.** Pour éviter que les touffes d'herbe ne 'flotent' au-dessus du champ d'herbe, des petits trous de plantation sont formés au moyen du bout pointu d'un crayon.

**12.** Dans ces trous, les touffes colorées seront collées au moyen d'une petite goutte de colle pour hobby.

**13.** Après collage, les touffes d'herbe doivent parfois être enfoncées au moyen d'une pin-



cette, de façon à ce qu'elles viennent au même niveau que l'herbe courte.

**14.** En plantant différentes touffes d'herbe différemment colorées, on obtient un champ d'herbe joliment nuancé, avec ici et là des touffes d'herbe sauvage éparées.

**15.** Ces touffes d'herbe éparées peuvent également être plantées dans le lit de ballast au moyen d'une goutte de colle.



de variétés, de façon à nous épargner un tel travail ingrat. Pour arborer notre assiette de voie en O, nous avons utilisé les 'Graspollen' de la firme allemande Noch, qui propose de telles touffes en trois versions de saison différentes et en version en fleurs, l'emballage en contenant 105 pièces, pour une somme modique.

### En fonction des saisons

Comme la teinte de la plupart des brins d'herbe, des tapis herbeux et des touffes prêtes à l'emploi ne correspond absolument pas avec la teinte naturelle de l'herbe – à l'exception notable des produits de miniNatur – un traitement ultérieur est plus ou moins requis. Pour ce faire, les encres 'Aerocolor' à base d'eau et fortement pigmentées, qui doivent être appliquées au moyen d'un aérographe, conviennent idéalement. De telles encres sont disponibles notamment chez Schmincke (une

firme allemande), dont la gamme propose de nombreuses variantes de vert que nous pouvons utiliser. Afin de nous distancer des teintes standard proposées, nous pouvons en outre mélanger ces différentes encres entre elles. Lorsque la coloration des brins et des touffes d'herbe sera terminée, nous devons encore déterminer le tableau des variantes de vert voulu. Si vous désirez de l'herbe printanière, il faudra colorer avec un vert gazon très saturé, tandis que l'herbe d'été sera obtenue avec un peu plus de vert tendre, complété de touffes d'herbe jaunâtre. Si vous optez pour de l'herbe en pleine saison d'été, le fond herbeux devra présenter des tons de vert plus ternes et des brins allant du vert/jaune clair au jaune/brun clair. Enfin, l'herbe d'automne et d'hiver présentera un fond vert foncé avec de longs brins allant du brun/jaune au gris/jaune. Un vaste choix en perspective, donc!

### La coloration

Une fois que toute l'herbe sauvage aura été semée par électrostatique et après avoir attendu quelques heures en fonction du type de colle utilisée et des conditions de température, nous pouvons commencer par colorer le champ. Pour la réalisation de notre champ, nous avons utilisé des brins d'herbe 'Sommerwiese' (réf. 07072) et 'Riedwiese' (réf. 07074) de 2,5 mm de longueur, de chez Noch. Pour la coloration proprement dite, nous n'allons pas donner trop d'explications: elle se réalise au moyen d'un aérographe et d'encres de différentes nuances de vert, les différentes passes étant appliquées à la volée afin d'obtenir des tons mêlés sans aucune transition visible. Les encres utilisées peuvent être diluées avec de l'eau ou de l'alcool dans la proportion maximale de 1/1, selon le type de tête d'aspersion et de la pression utilisée. La dilution au moyen



16. Pour la confection de buissons (petits à moyens), pas grand-chose n'est nécessaire: du 'Kreativ Blattwerk' de la firme Heki, plusieurs sortes de feuillage Noch, quelques boîtes de saupoudrage et une bombe aérosol de colle suffisent pour confectionner de beaux buissons.

17. Une petite sélection d'armatures 'Blattwerk' chez Heki, sur lesquelles du feuillage Noch sera ultérieurement saupoudré.

18. Les armatures sont d'abord saupoudrées partout de colle en aérosol. Les petits buissons peuvent être maintenus au moyen d'une pincette, de façon à ce que la colle n'entre pas en contact avec les doigts.

19. Le feuillage Noch est ensuite saupoudré. Le feuillage qui n'est pas maintenu par colle est récupéré dans un bac et est réutilisé.

20. Un buisson moyen, prêt à être planté: le temps de fabrication n'excède pas les cinq minutes.

d'alcool réduit considérablement le temps de séchage des encres utilisées, mais cette méthode de travail est dangereuse pour la santé (ingestion d'un brouillard d'alcool via les voies respiratoires et la peau) et doit être utilisée avec les précautions d'usage et une bonne installation d'aspiration des vapeurs, suite au risque accru d'explosion. Comme nous allons également colorer les touffes d'herbe solitaires de Noch selon le même procédé, nous allons les fixer au moyen d'un bout de papier adhésif sur un bout de bois ou de Styrodur, afin de mieux pouvoir les manipuler.

### Des touffes de plantes

Maintenant que nos touffes d'herbes éparses ont l'air un peu plus naturelles, nous allons passer aux plantes. Cette opération se réalisera de préférence avec une colle pour hobby classique, sans diluants



puissants (de la colle pour papier, par exemple). En effet, les diluants puissants contenus dans certaines colles – comme celles utilisées pour fixer des panneaux isolants de polystyrène expansée, par exemple – peuvent attaquer la couche de peinture. Pour éviter en outre que vos touffes d'herbe ne 'lévitent' sur votre paysage, des petits trous réalisés avec la pointe d'un crayon ou d'une petite mèche de foreuse sont forés afin d'y introduire l'extrémité pointue de votre touffe, le tout étant fixé ensuite au moyen d'une goutte de colle. Pour que cette colle puisse adhérer partout, les touffes sont enfoncées ensuite au moyen d'une fine pincette, après leur placement. Afin d'obtenir un positionnement parfait, il se pourrait qu'une correction soit nécessaire au moyen de la même fine pincette, jusqu'à ce que la touffe soit parfaitement bien droite. Cette méthode peut également être suivie pour le placement de touffes éparses sur et autour du lit de ballast. Il sera toutefois beaucoup plus difficile de piquer dans le lit de ballast pour y pratiquer des petits orifices ou de créer une petite fente afin d'y introduire l'extrémité de la touffe: la plupart du temps, il en résultera une déchirure ou un écoulement de la couche de ballast. Avant la plantation des touffes, il vaut mieux coller ces touffes avant même



d'épandre le ballast sur la sous-couche. Rien à craindre par contre d'une éventuelle réaction de la colle diluée que nous avons utilisée pour la fixation de la couche de ballast avec la colle pour hobby durcie: les encres diluables à l'eau ne laisseront aucune trace visible sur un fond humide, même après leur durcissement.

### Des buissons

Après un certain temps, tout terrain vague abandonné par l'homme va présenter une certaine végétation naturelle faite de différentes sortes d'herbes et de plantes grimpantes, mais aussi de buissons de moyenne hauteur (allant de 1 à 2,5/3 m). Après quelques années, ces buissons pourront devenir des jeunes arbres, voire même des arbres adultes. Les autres caractéristiques de ces buissons sont la manière dont leur squelette est formé (à branches dressées, droites ou pendantes), leur frondaison plus ou moins touffue et le type de feuilles, du point de vue taille et forme. Enfin, nous pouvons également citer la nature de leur floraison et la présence éventuelle de fruits. Bien que ces facteurs soient d'un intérêt plus secondaire en modélisme, le choix de la teinte de certaines fleurs et le type de fruits vont quand même jouer un rôle important, ce qui fait que nous ne pouvons quand même pas trop négliger



ces facteurs, surtout pour la confection d'arbres fruitiers à basses tiges.

### **Pas grand-chose de nécessaire**

Pour la confection de buissons (petits à moyens), nous n'aurons pas besoin de beaucoup de matériel: un peu de 'Kreativ Blattwerk' Heki, différents types de feuillages Noch, quelques boîtes de matériau pour saupoudrer le feuillage de façon régulière sur les tiges et un aérosol de colle: cela suffit pour obtenir un joli buisson. Pour commencer, nous allons sélectionner quelques jolies tiges 'Blattwerk': les tiges tordues ou trop feuillues doivent d'abord être traitées pour qu'elles répondent aux exigences requises du point de vue forme et densité. Au départ d'une tige tordue, on peut obtenir des parties bien droites, tandis que des frondaisons trop denses peuvent être éclaircies au moyen d'une fine paire de ciseaux ou d'une petite pince.

### **L'application du feuillage**

Commençons par appliquer de la colle au moyen d'un aérosol, de façon égale sur tout le pourtour des tiges. Afin d'éviter que d'autres objets situés dans les alentours directs du buisson en devenir ne soient également recouverts de colle, nous allons disposer l'armature du buisson dans une vieille boîte en carton,

**21. Le buisson prêt à être planté: ceci peut se réaliser pratiquement en chaque endroit.**

**22. Au moyen d'une tige métallique du diamètre ad hoc, les trous de plantation sont réalisés dans le 'sol' du réseau.**

**23. Après que les 'racines' du buisson aient été imprégnées de colle pour hobby, le buisson**

pendant son aspersion de colle. Pendant cette aspersion, les petites armatures seront de préférence maintenues au moyen d'une pincette ou d'un serre-joint, afin que nos doigts n'entrent pas en contact avec la colle. De cette manière, la colle en suspension dans l'air ne risque pas de provoquer des dégâts. D'éventuels jets de colle pourront de toute façon être éliminés ultérieurement au moyen d'un peu d'acétone ou de thinner cellulosique. Immédiatement après que l'armature ait été recouverte partout de colle, elle va être saupoudrée de feuilles. Pour ce faire, des petites boîtes de matériau à saupoudrer sont un instrument idéal. Tant ces boîtes qu'une grande variété de feuillage sont disponibles chez Noch. Cette opération est à réaliser rapidement, car la colle aspergée va sécher rapidement. Pour ne pas perdre le feuillage qui n'a pas été collé, l'armature est maintenue au-dessus d'un

**peut être planté au moyen de la pointe d'une pince.**

**24. Les alentours immédiats de notre assiette de voie commencent à être recouverts de végétation. Pour reproduire une voie réaliste, bien d'autres buissons hauts et bas devront toutefois encore être plantés...**

réceptif, lors du saupoudrage. Un surplus de feuillage peut facilement être éliminé en tapotant légèrement avec un doigt contre le tronc de l'armature, le surplus pouvant être récupéré dans le récipient et réutilisé ultérieurement. Dès que les buissons nécessaires ont été confectionnés, ils peuvent alors être plantés. Tout comme dans un véritable jardin d'agrément, nous devons prévoir sur notre réseau modèle un trou afin d'y planter notre buisson. Pour ce faire, une tige métallique ou un tournevis déclassé du diamètre requis fera au mieux l'affaire. Grâce à cet outil, nous allons réaliser un trou de plantation, après quoi les 'racines' de notre buisson seront enduites d'un peu de colle pour hobby et enfoncées dans le trou de plantation, à l'aide d'une petite pince.

Texte et photos:  
Jacques Timmermans



# Intermodellbau 2009

## Sous le signe des petites échelles...



Durlesbach FdE Burscheid

**U**NE VISITE À LA PLUS GRANDE EXPOSITION DE MODÉLISME EN EUROPE EST UNE OBLIGATION POUR DE NOMBREUX MODÉLISTES FERROVIAIRES. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE VOTRE REPORTER S'EST RENDU LE 22 AVRIL DERNIER À DORTMUND, OÙ PENDANT CINQ JOURS DURANT, LES WESTFALENHALLEN N'ONT PAS DÉSEMPLI.

Bien que le modélisme ferroviaire ne constitue qu'une petite partie d'Intermodellbau, seules les halles 6 et 8 constituaient le but final de notre visite. Et comment pourrait-il en être autrement? Depuis toujours, on y trouve les nombreux détaillants et producteurs et fabricants en petites séries dans le domaine du modélisme ferroviaire. Rien que ces derniers par exemple justifient à eux seuls le déplacement à Dortmund. Où est-il possible en effet d'admirer ailleurs qu'à Dortmund les modèles et la production particulière de ces fabricants? Après

la tenue des fantastiques expositions de Blankenberge, d'Houten et d'Utrecht, la question était de savoir ce qu'Intermodellbau allait bien pouvoir nous réserver comme autres surprises, évidemment. Surtout en sachant qu'un certain nombre de réseaux modèles bien connus allait également y figurer, comme le 'Dreimühlentalbahn' de Jacq Damen, par exemple. Ceci dit, c'était quand même plaisant de l'y revoir: on y découvre toujours de nouvelles scènes, tout en consacrant aussi du temps à la découverte des nouveaux réseaux qui y étaient présentés.

Et l'une de ces nouveautés de facture allemande n'était rien de moins que la réalisation des 'Freunde der Eisenbahn Burscheid e.V.' Ces amis présentaient leur réseau modèle 'Durlesbach' à l'échelle H0, sous forme de 'L'. Un réseau modèle allemand stéréotypé, avec une gare locale champêtre comprenant un raccordement vers une grande carrière, une scierie et évidemment, une petite remise pour locomotives. Mais c'est surtout la finition du petit bourg romantique, avec ses maisonnettes faites... maison et ses bâtiments qui rendaient ce réseau si particulier. Cet effet idyllique était encore renforcé par un trafic de trains parfait, en ce y compris les échanges de locomotives qui venaient s'approvisionner en eau et en charbon



1. 'Osterholz-Scharmbeck', le tram à vapeur à l'échelle 0e, de la 'Modellbahnfreunde Scharmbeck Ost'.

2 & 4. Le 'MEC Oranienburg' présentait le réseau Hüttenrode, réalisé à l'échelle TT.  
3. 'Oberittersgrün' en H0e.

échelles: il est possible de reproduire tout un site à ces échelles. Élément frappant, par ailleurs: le grand nombre de réseaux modèles reproduits dans les petites échelles. Généralement, les échelles N et Z sont sous-représentées, mais à Intermodellbau 2009, ce n'était sûrement pas le cas: on pouvait même y voir un réseau à l'échelle Zm. L'année prochaine, ce ne sera pas un luxe d'emporter un objectif 'macro' pour photographier ces réseaux... Un top parmi les réalisations en N était constitué – selon votre reporter – par la gare d'Iserlohn, réalisé par le 'Modelleisenbahnclub Iserlohn e.V.' et qui représente la situation de 1960, exactement à l'échelle. La première impression est que l'ensemble est bien vide et que les routes sont trop larges, mais après examen, cela semblerait correct. Habitué que nous sommes à des réseaux super-bourrés, on en arriverait presque à oublier qu'une véritable gare est très étendue en longueur et parsemée de grands espaces vides, surtout au cours des années soixante...

à la remise. Les convois n'y tournaient pas 'bêtement en rond', mais une exploitation réaliste y était pratiquée. Cela se voit d'ailleurs de plus en plus: des gars fébriles aux mains moites, la sueur perlant sur leur front à l'idée que leur train ne partirait pas à l'heure, comme chez les Eisenbahnfreunde Breisgau, qui présentaient leur réseau modulaire de 90 m de long à l'échelle H0, constitué de pas moins de 65 modules! Pour en revenir à 'Durlbach', le thème central de ce réseau est une ligne principale à voie unique et

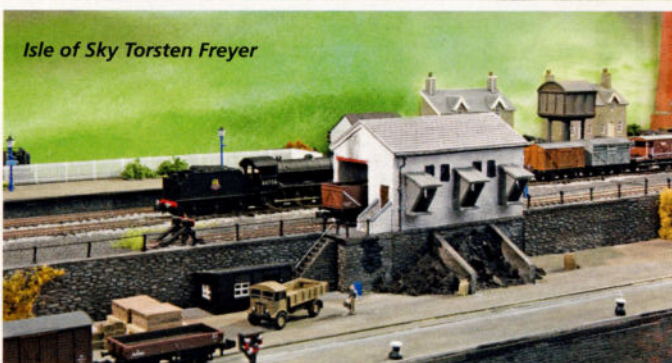
une voie étroite, la gare d'Hofstetten, un pont sur le Danube et le tunnel près de Dietfurt.

Parmi les valeurs sûres à Dortmund, le réseau à l'échelle TT 'Hüttenrode' du 'Modelleisenbahnclub Oranienburg'. Les constructeurs de ce réseau de neuf mètres de long réalisé à l'échelle 1/120 ont réussi à reproduire un beau trajet et une petite gare avec un raccordement vers un charbonnage, dans les justes proportions. C'est évidemment l'aspect attractif de ces petites



La réalisation en N des Eisenbahnfreunde Lippe valait également la peine: ils ont reproduit la gare berlinoise d'Anhalter dans les années trente, complète avec les faisceaux de garage et la remise pour locomotives! Cet énorme complexe était combiné avec un long trajet – établi sur modules – qui datait toutefois d'une autre époque et représentait une autre région.

Exactement reproduit selon l'original, le réseau 'Isle of Sky' à l'échelle N de Torsten Freyer: il emmène le visiteur en voyage à travers l'Ecosse. Tout aussi respectueux de la réalité, deux réseaux néerlandais reproduisaient le RTM (Rotterdamse Tramweg Maatschappij): tant la 'Voornse Modelspoor Vereniging' que Filip Sleurink étaient



5. Durlsbach est un petit réseau local champêtre assez idyllique, réalisé à l'échelle H0 par les 'Freunde der Eisenbahn Burscheid'.

6. La gare berlinoise d'Anhalter à l'échelle N, construite par les 'Eisenbahnfreunde Lippe', attirait vraiment tous les regards...

présents avec leur réseau modulaire en H0m. Le Polder de Filip vous est sans doute connu de

puis le reportage que nous lui avons consacré, dans notre numéro 49. Depuis lors, la finition de ce réseau a été poursuivie. La disposition présentée par la 'Voornse Modelspoor Vereniging' était cette fois unique, avec son immense pont 'Spijkernisse' et la gare pour tramways de la Hellevoetsluis. En invitant ces deux réseaux modulaires, l'organisation d'Intermodellbau a réussi à restituer une belle image historique de

ce tramway interurbain célèbre de Rotterdam.

Le tram à vapeur à l'échelle 0e des 'Modelbahnfreunde Scharmbeck Ost' était d'une taille au-dessus. Tout comme au bon vieux temps, un petit convoi à voie étroite lambinait à travers la rue du village et par monts et par vaux, pour aboutir à la petite gare et franchir finalement un petit ruisseau. A l'échelle I, PAJ



présentait quelques-uns de ses beaux dioramas, dont un reproduisant une remise à locomotives avec aménagement intérieur complet. Un atelier complètement aménagé intérieurement était également visible sur le réseau modèle à l'échelle 'G' d'Udo Pfannkuche. Dans les deux cas, on en arriverait à oublier qu'il s'agisse... de modélisme!

Tout ceci n'est qu'une partie des trente réseaux modèles que l'on pouvait découvrir, sans compter quelques belles réalisations dues aux fournisseurs. Une mention spéciale aux réseaux exotiques du Modellbahn-AG Maria-Ward-Gymnasium, un projet moderne à l'échelle H0 réalisé au moyen de nombreuses briques Lego®, et de la 'Modelspoor Vereniging Weert' avec son grand réseau à l'échelle Hm, dont tout

7. 'Torsten Gutsche' en H0e.

8. 'Poldermodel' de Filip Sleurink, un bel échantillon de modélisme ferroviaire à l'échelle H0m.

le matériel et les voies était réalisé en bois. Les convois pouvaient être radiocommandés par les enfants, l'alimentation électrique des locomotives étant assurée par des accumulateurs de foreuses à main!

Une bonne habitude prise lors de cette expo est de discuter de l'état actuel du modélisme ferroviaire avec notre hôte, Paul de Groot. Ce dernier semblait déjà fort occupé par les préparatifs de la prochaine exposition 'OnTraXS' au Musée des Chemins de fer néerlandais, dont les dates sont désormais fixées: les 26, 27 et 28 février 2010. Suivra ensuite Intermodellbau 2010, car Dortmund reste une expo qu'il faut aller voir: elle a son propre caractère où hotdogs arrosés par force pintes de bière n'y sont pas pour rien... Réservez dès maintenant la période du 14 au 18 avril 2010 dans votre agenda!

Texte et photos:  
Gerard Tombroek



# Des GOUTTIÈRES et des DESCENTES D'EAU 'MAISON'





### De quoi avons-nous besoin principalement?

- Gouttières MKD référence 450.
- Feuille d'aluminium (barquette alimentaire)
- Carte plastique 12/10e
- Fil de laiton de 1 mm de diamètre/ fil de cuivre 3/10e
- Bandelettes Evergreen références 102/222.
- Mastic plastique (Tamiya, Prince August)
- Colle cyanoacrylate
- Réglet métallique; tranchet et lames neuves
- Peintures Humbrol (28, 60, 98 entre autres...)
- Peintures acryliques (gris pâle, terre ombrée)
- Pigments vert clair, gris moyen, gris foncé, noir
- Pinceaux brosse et fins à repique.

**A** PRÈS AVOIR DÉCRIT COMMENT RÉALISER DES FAÇADES D'HABITATIONS PUIS DES HUISSIERES POUVANT ÉQUIPER CELLES-CI, NOUS ALLONS VOIR CETTE FOIS-CI COMMENT RÉALISER DES GOUTTIÈRES ET DESCENTES D'EAUX PLUVIALES 'À LA CARTE' EN UTILISANT NOTAMMENT EN PARTIE LES ANCIENS MOULAGES EN PLASTIQUE MKD, TOUJOURS DISPONIBLES. COMME À L'HABITUDE, NOUS DÉCORTIQUERONS ÉTAPE PAR ÉTAPE LE TRAVAIL À EFFECTUER POUR QUE VOUS PUISSIEZ RÉALISER À VOLONTÉ DES ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS À TOUS TYPES DE BÂTIMENTS...

Très souvent, ce genre de détail est partiellement évoqué sur de nombreuses maquettes en HO, alors qu'il y a possibilité d'obtenir un résultat assez fin, voire très fin à cette échelle, pour peu qu'on veuille bien y consacrer du temps et être méticuleux. Bien entendu, il ne sera pas question d'améliorer systématiquement tous les kits, mais simplement de vous donner la possibilité d'obtenir un 'plus' sur un ou quelques bâtiments figurant à l'avant plan d'un réseau ou d'un module, ceux sur lesquels l'œil s'attardera pour observer tous les détails avec plus d'assiduité... Voyons dès à présent comment procéder pas à pas.

### Phase 1

Après avoir dégrappé quelques gouttières de la planche MKD (photo 2), celles-ci sont débarrassées de leurs crochets moulés dans

la masse à l'aide de papier abrasif pour carrosserie automobile, grain 360. Le but est ici d'obtenir une surface complètement lisse en conservant la forme initiale bien reproduite. Une fois ce travail terminé, on procède à un nettoyage à l'eau claire des pièces. Dans la foulée, les renforcements disgracieux (trous de carottes d'injection) sont masqués à l'aide de mastic plastique Tamiya ou Prince August appliqué avec une pointe de lame de scalpel. Après séchage, le surplus est éliminé par un nouveau ponçage à l'abrasif à grain 600, plus fin (photo 3). A ce stade, suivant les longueurs de gouttières nécessaires, vous pourrez les recouper ou les mettre bout à bout selon vos besoins et reproduire en ce cas le cordon de soudure à l'étain à la jointure. Pour donner l'illusion de celui-ci comme en réalité (photo 4), je me suis servi d'une très fine bandelette

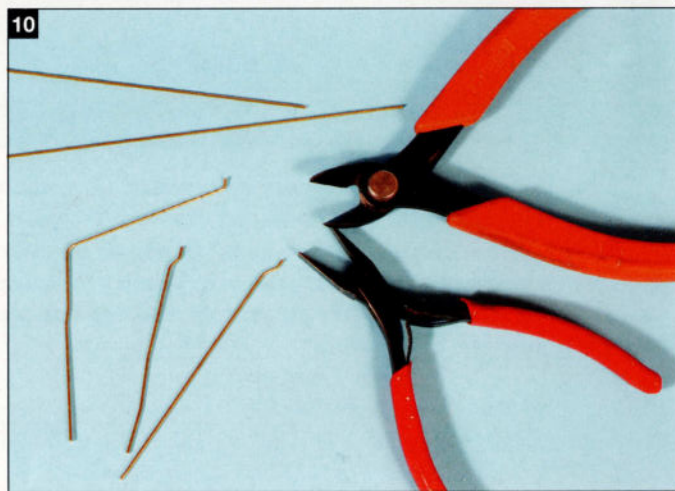
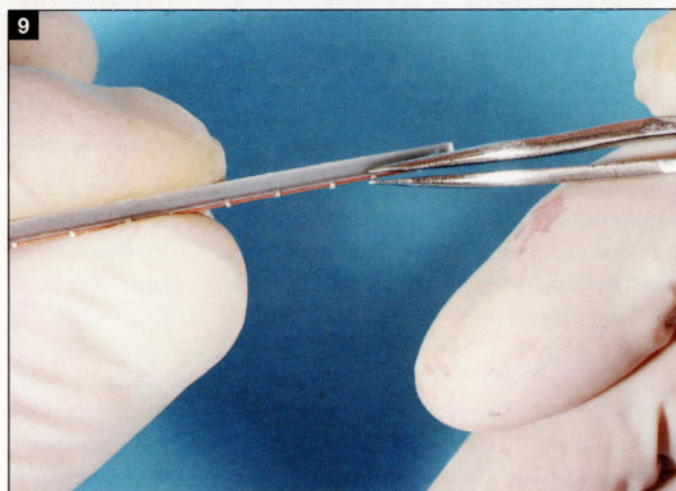
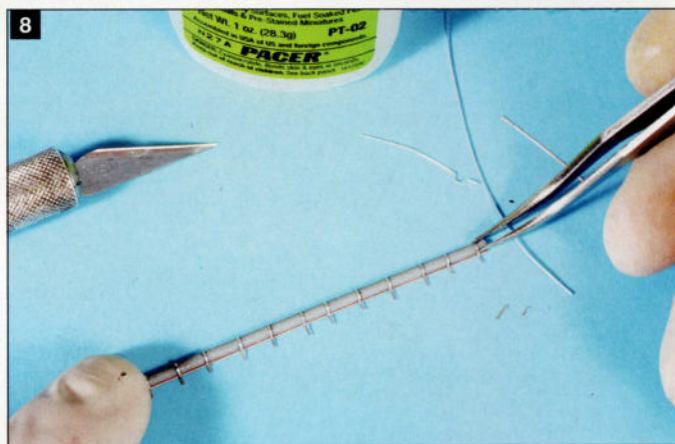
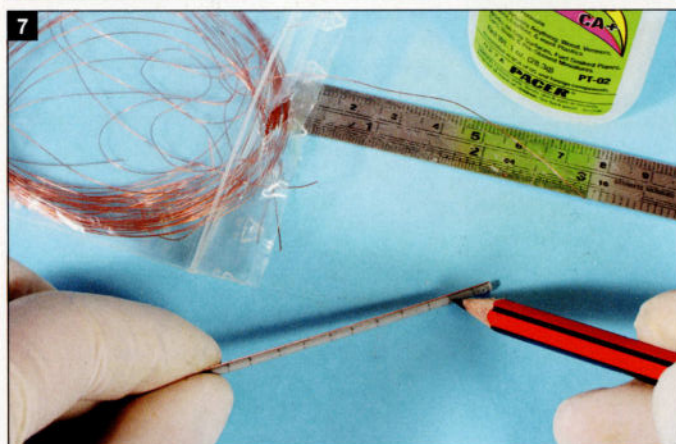
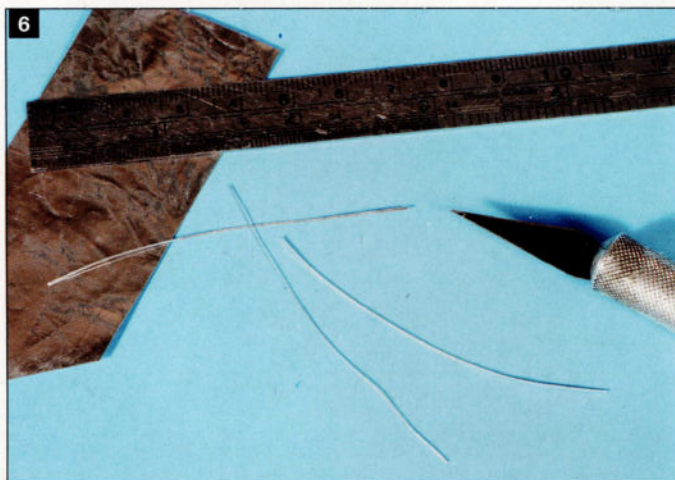
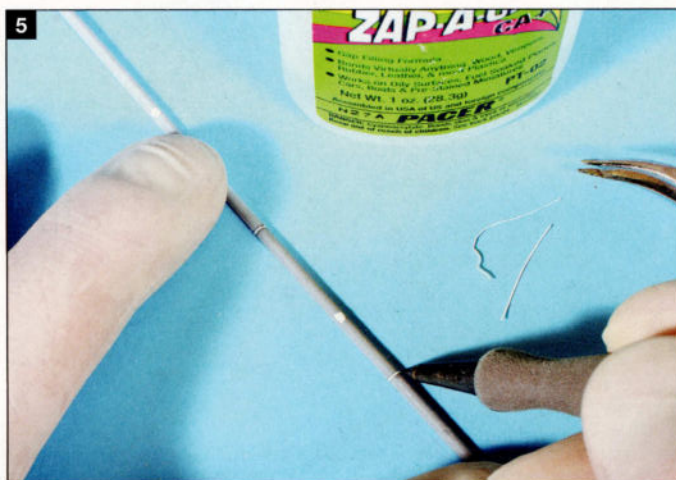
de carte plastique de 12/10e collée à la cyanoacrylate, celle-ci étant par la suite striée avec une pointe d'aiguille, pour reproduire les marques de fer à souder (photo 5).

### Phase 2

Dans un deuxième temps, de fines bandelettes de 0,5 mm de large sont découpées dans une feuille d'aluminium alimentaire (barquette de récupération). Malléables à volonté, ces bandes vont m'être utiles pour simuler les crochets équipant les gouttières. Afin d'effectuer une coupe nette, le scalpel est doté d'une lame neuve. Pour obtenir des bandelettes aussi fines, une marque est faite préalablement sur la feuille d'aluminium en se servant d'une pointe d'aiguille enfoncée dans un porte-mine (photo 6).

### Phase 3

Une fois ces travaux effectués, la 'goutte d'eau' est rapportée à l'aide d'une section de fil de cuivre ou autre de diamètre 3/10, mise en place sur le bord de la gouttière à l'aide de colle cyanoacrylate. Pour réussir ce collage peu aisé, la colle est appliquée au fur et à mesure



en lieu et place de la goutte d'eau avec une lame de scalpel usagée, la section de fil plaquée à l'aide de brucelles fines. Cette minutieuse opération achevée, les emplacements des crochets sont repérés en effectuant des traits au crayon noir, en respectant des intervalles compris entre 3 et 7 mm (photo 7). La réalité nous montre en effet qu'il n'existe pas véritablement de pose à espacement régulier.

**Phase 4**

Les fines bandelettes d'aluminium sont ensuite mises en place à blanc en leur faisant épouser la forme en 1/2 rond de la gouttière avec les brucelles fines (photo 8). Une fois la bande for-

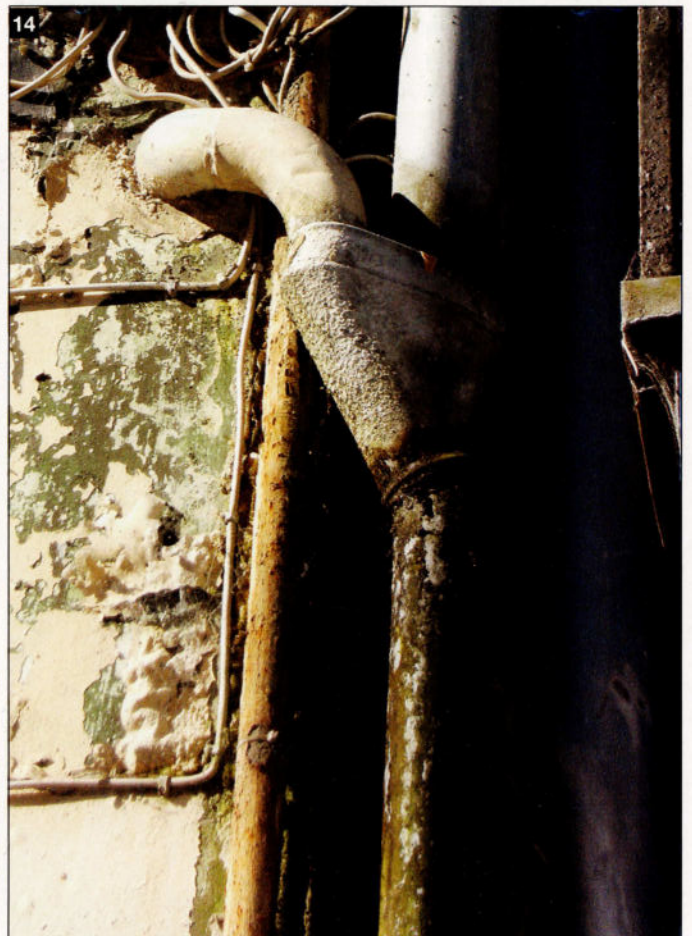
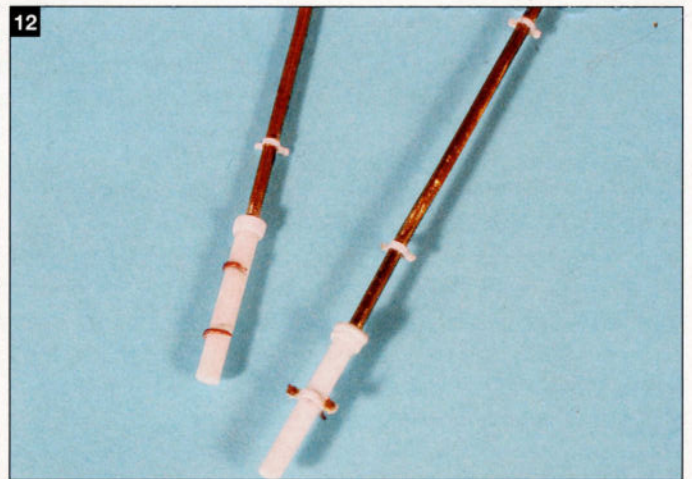
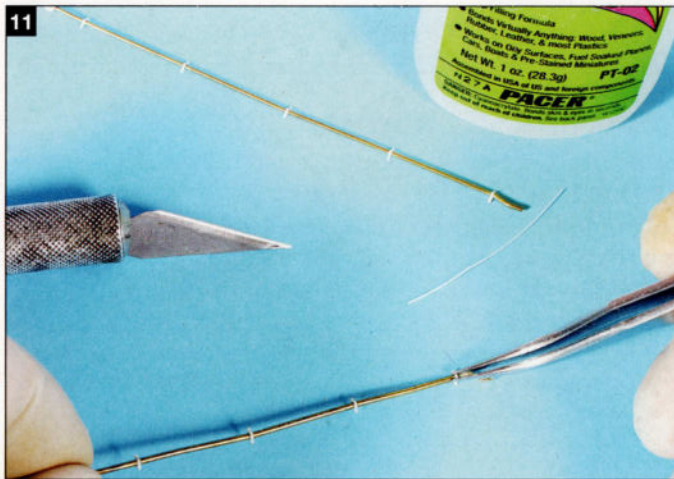
mée, celle-ci est collée à l'aide de cyano étalée en une mince pellicule sur la pièce avec une pointe de scalpel usagée. Côté goutte d'eau, la bande sera coupée en laissant 2 mm supplémentaires ; sur la face en contact avec la façade, elle sera coupée à ras. Ne reste plus qu'à recourber patiemment les bandes dans la gouttière elle-même comme en réalité (photo 9) et à raser le surplus de matière au tranchet. Pour achever à ce niveau, le trou d'écoulement des eaux pluviales en extrémité est percé à l'aide d'un foret de 1 mm de diamètre.

**Phase 5**

Afin de pouvoir reproduire les tuyaux de des-

cente en toute liberté, j'ai opté pour du fil de laiton de 1 mm malléable à souhait (on peut aussi se servir de tube de laiton de même diamètre, dans certains cas). Après étude des différents besoins pour plusieurs façades, les mises en formes sont rapidement effectuées à l'aide d'une pince à bec plat, puis sectionnées au plus juste en prenant en compte la hauteur des parties basses en fonte venant en sus (photo 10). La coupe est ensuite affinée à l'aide d'une petite lime plate diamantée et l'on vérifie que le fil s'encastre bien dans la gouttière.

Dans la foulée, les colliers de fixation sont simulés à l'aide de fines bandelettes de carte



plastique de 12/10e cette fois et mises en place comme nous l'avons fait précédemment pour les crochets (photo 11). Les rivets sur ceux-ci sont facultativement reproduits par embossement, avec une pointe d'aiguille ou une pointe à tracer.

### Phase 6

Les parties d'écoulement en fonte sont maintenant rapportées. Là encore, la réalité nous offre de multiples exemples permettant de varier les hauteurs, systèmes de fixation, diamètre, etc... Ici, j'ai utilisé du plastirond Evergreen 222 ainsi que des bandelettes plates références 102 et 100 pour réaliser ces deux montages

(photo 12). L'un a été équipé de crochets réalisés en fil de cuivre de 3/10e aplati à la pince ; l'autre a été plus travaillé avec un collier équipé de boulons en photo-découpe Aber (planche 35A15, disponible chez Minitair). Ces deux éléments une fois détaillés sont percés en leurs extrémités pour permettre l'encastrement des fils de laiton. Facultativement, de l'enduit de rebouchage pourra être appliqué à la jointure entre les deux pièces, comme pour simuler du ciment appliqué parfois à cet endroit sur ce type de montage.

### Phase 7

A ce stade d'avancement, les montages

'standard' sont prêts à être mis en peinture. Travaillant pour ma part sur plusieurs équipements, j'ai eu besoin de créer quelques variantes spécifiques avec des raccordements, notamment. Sur certaines façades ou pignons de maisons, on peut observer différents cas de figure (photo 13 et 14) qui peuvent être aisément reproduits en miniature. C'est le cas ici où j'ai simulé un branchement de conduit aboutissant dans un 'pied de jambon'. Les tuyaux sont imités à l'aide de fils de récupération en cuivre et de maillechort, le collecteur étant réalisé à l'aide d'un petit bout de carte plastique d'1 mm d'épaisseur façonné par ponçage (photo 15). Assemblé à blanc, cet

équipement ira rejoindre les autres pour être peint en même temps (photo 16).

## Phase 8

Les opérations de mise en couleurs débutent en passant une première couche d'apprêt Humbrol 28 sur les parties en laiton (peinture diluée à l'essence minérale et appliquée soit au pinceau fin, soit à l'aérographe). Une fois secs, tuyaux et gouttières reçoivent une couche de gris pâle acrylique Prince August 990 (ou équivalent). Les surfaces encore humides sont dans la foulée tamponnées avec des pigments gris moyen, ceci avec une brosse plate fine dédiée à cet usage (photo 17). Après avoir éliminé l'excédent de poudre en soufflant doucement dessus, un léger brossage de pigments noir de chaque côté des crochets viendra marquer les ombres (photo 18). Remarquez le pinceau fin pour appliquer les pigments de la même manière qu'une peinture... La même chose est faite autour des colliers de descente d'eau.

## Phase 9

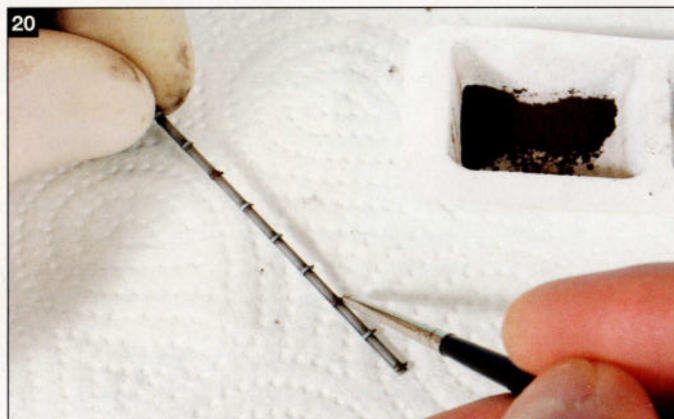
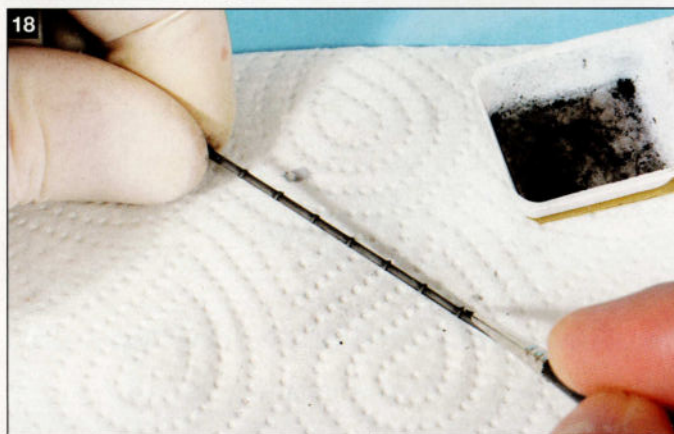
Afin de faire ressortir l'aspect blanchâtre du zinc oxydé, les parties centrales entre chaque crochet sont par la suite tamponnées avec de la terre à décor blanche, en employant le même pinceau brosse fin utilisé lors de la phase précédente (photo 19). Facultativement et selon l'état de vétusté que vous souhaitez reproduire, vous pourrez imiter comme je l'ai

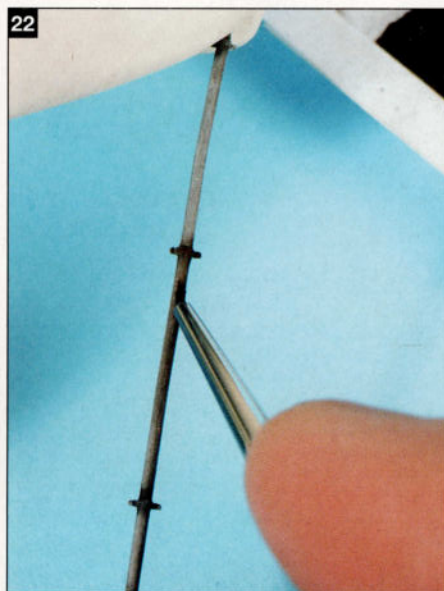
fait certains crochets rouillés en les reprenant à l'aide de peinture terre ombrée acrylique ou Humbrol 98, puis les brosser avec des pigments rouille pour leur donner un aspect complètement corrodé (photo 20). La même opération pourra être répétée sur certains colliers de tuyaux, cas que l'on rencontre souvent sur certains équipements en place depuis un bon bout de temps (photo 21). Pour cet exercice, le surplus de pigments ne sera pas éli-

miné, mais brossé vers le bas pour simuler les dégoûlinades de rouille sur le zinc (photo 22).

## Phase 10

Je poursuis le travail de patine en traitant l'intérieur des gouttières, toujours à l'aide de pigments, cette fois vert clair et gris foncé. Les poudres sont tamponnées alternativement sur la pièce au pinceau brosse afin de restituer l'humidité, les différentes nuan-

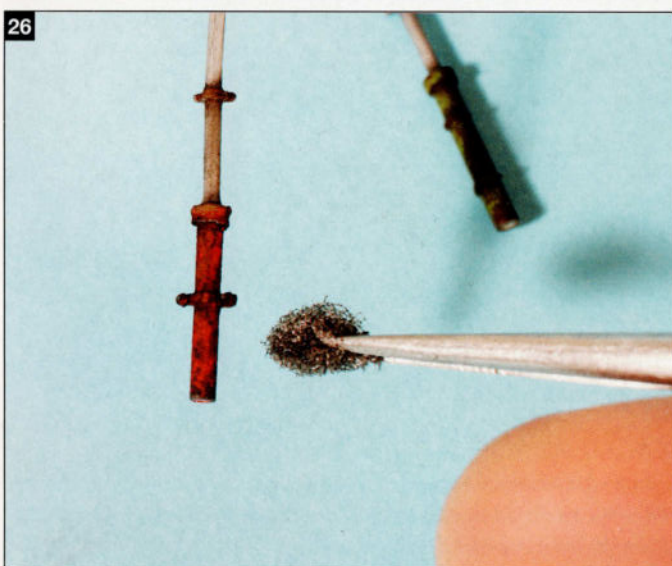




ces que peut prendre le matériau à cet endroit (photo 23). Pour terminer à ce niveau, j'achève la préparation de la gouttière en passant la pointe d'un crayon mine de plomb sur la goutte d'eau pour faire ressortir celle-ci (photo 24).

### Phase 11

Ne reste plus que les parties en fonte à peindre et à patiner. Là encore, diverses observations nous montrent de multiples variantes, des plus corrodées aux plus pimpantes. Ici, j'ai retenu un exemple présentant une ancienne peinture écaillée encore visible (photo 25). Pour reproduire cet effet sur la pièce au 1/87, j'ai tout d'abord effectué une peinture rouge Humbrol 60, puis à l'aide d'un petit bout d'éponge pris dans une bru-





celles, j'ai tamponné délicatement l'élément avec de la peinture 'terre ombrée' acrylique jusqu'à obtenir le résultat souhaité, une éventuelle micro-peinture de rouge venant parfaire la patine (photo 26).

Les équipements ainsi prêts sont alors mis en place contre la /es façades à l'aide de cyanoacrylate à prise lente, en veillant à éviter les bavures. En tout dernier lieu et selon que certains crochets sont corrodés ou non, certaines légères dégoulinades de rouille seront reproduites sur la façade en partant de ces points d'ancrage. Ici encore, j'agis à l'aide de pigments rouille par brossage successifs au pinceau fin (photo 27).

Texte et photos:  
Emmanuel Nouallier



28/29/30 : Focus sur quelques variantes assez intéressantes nous permettant de voir combien ces modestes équipements, bien reproduits en miniature, donneront une touche de réalisme supplémentaire ou un cachet plus ancien à nos bâtiments.



La locomotive à vapeur a disparu depuis longtemps déjà du trafic régulier, mais elle reste encore bien présente dans l'imagination des amateurs de chemins de fer. Même les générations qui ne connaissent ces engins que via les

## DVD - De Stoomlocomotief – techniek en praktijk (‘La locomotive à vapeur – technique et pratique’)

Van den Burg Beeldproducties, Leiderdorp (NL)

Deux DVD d'une durée cumulée de 160 min. quadrilingue (à régler au choix): français, néerlandais, anglais, allemand. Prix: 39,95 euros, à obtenir chez le producteur ou à commander chez notre 'Train-boek-tique'. (ISBN : 9789077658352)

images ou les exploitations musées en tombent sous le charme. Mais au fait, comment fonctionne véritablement une telle locomotive à vapeur? Dans la 1ère partie de ce double DVD, vous recevez d'abord un aperçu historique du développement de la locomotive à vapeur, avec toutes sortes d'images historiques. Ensuite, les principes de base du fonctionnement de cette machine vous sont expliqués au moyen de dessins et d'images. Suivent alors trois chapitres qui approfondissent la matière, au sujet de la construction et du fonctionnement de la chaudière, du mécanisme à vapeur et du châssis. Des vues historiques alternent avec des vues prises sur différentes exploitations musées, ainsi que dans l'atelier de Meiningen.

La 2ème partie de ce double DVD passe de la théorie à la pratique. Ici, vous voyez comment une locomotive est conduite en pratique, comment rouler à la vapeur, quels sont les avantages et les inconvénients d'une telle machine. Ici également, des vues de diverses origines forment un bel ensemble. Même celui qui est moins intéressé par la partie technique peut se limiter à ne regarder que les images et profiter des vues d'une loco à vapeur en pleine action. Ce DVD est quadrilingue: vous optez pour la langue de votre choix via un menu. A conseiller pour tous ceux d'entre-nous qui conservent encore une (petite) place dans leur cœur pour la traction vapeur!

GVM



Les divers réseaux de tramways existant dans notre pays ont toujours suscité l'intérêt de nombreux amateurs de trams. Grâce à leurs prises de vues, il est désormais possible de nous former une idée précise de la manière selon laquelle l'exploitation 'trams' était assurée il y a 40 ans, et de ce qui a précisément disparu.

Nos voisins du Nord ont aussi et toujours marqué un grand intérêt pour la SNCV et les trams urbains belges, avec une prédilection pour la Wallonie, apparemment. 'Groenendal Video Groep' est un club d'amateurs néerlandais de trains et de trams et ont pour hobby la conservation sur DVD de l'histoire du trafic ferré. Après de nombreuses recherches, ce club a obtenu des images de plusieurs cinéastes

## DVD Buurtspoorwegen en Stadstram in België (‘Les trams vicinaux et urbains en Belgique’)

Production: Groenendal Video Groep, Bleumerweg 2, 1901 MJ Castricum (NL)

Durée: 63 min. unilingue néerlandais, prix: 29,75 euros, à obtenir chez le producteur ou à commander chez Train-boek-tique.

et monté ces différents films pour en réaliser un documentaire historique intéressant. Des amateurs tramviaires bien connus comme Frits van de Gragt, Ruud ten Broeke, Bob van Eldik, Hans van Engelen, Pim Van der Kuijlen et Lex van de Ven ont exhumé ce qu'ils avaient de mieux dans leurs archives pour composer ce DVD.

La plupart des vues sont en couleurs, qui bien qu'elles datent de plus de 40 ans, sont encore très convenables. Une petite partie de ces vues sont en noir et blanc. Ces vues ont été prises entre 1964 et 1970. Grâce à une postsynchronisation, le tout a été pourvu des sons d'origine.

Les commentaires experts ont été rédigés par Maurits van Witsen et Rien Brus et sont lus par Bert Steinkamp. Tout en profitant de belles images nostalgiques, le spectateur bénéficie également d'un bref historique de la SNCV, de commentaires érudits et d'informations supplémentaires sur les diverses lignes parcourues. Enfin, tant les trams vicinaux que les urbains sont traités dans ce DVD.

Nous commençons notre périple à travers le paysage tramviaire belge à la frontière néerlandaise à Wuustwezel, en suivant le vicinal de la ligne 64 vers Anvers. Bruxelles vient ensuite, presque toutes ses lignes vicinales étant passées en revue. En

cours de route vers Wavre (sur la ligne W), nous rencontrons même un train de betteraves, remorqué par un autorail à deux essieux. A la sucrerie, un imposant tram à vapeur prend la relève. Après un court intermède assuré par une motrice à trois essieux gantoise de la MIVG, un autre tram à vapeur vicinal prend la relève: nous suivons la ligne vicinale Poulseur – Sprimont. Nous pourrions encore voir les trucks de transbordement pour voie étroite de Warsage à Trembleur, également remorqués en traction vapeur. Viennent ensuite les trams urbains de Liège, Verviers et Charleroi. Pour terminer, nous irons à la reconnaissance des vicinaux dans le Hainaut: d'abord à Mons, ensuite à La Louvière, et pour finir, à Charleroi.

Ce DVD offre à tout amateur de tram – jeune ou vieux – une belle heure de délasserment. Tandis qu'il est possible d'étudier un livre-photos dans les moindres détails, un DVD vous permet plutôt de profiter d'images vivantes, qui comme aucune autre, vous restituera l'ambiance du temps jadis. Un achat à conseiller, donc. Pour les francophones, ce DVD n'est toutefois disponible qu'en langue néerlandaise, mais les images y sont tellement jolies et pleines d'atmosphère qu'elles se suffisent à elles-mêmes... GVM





# Le 2<sup>ème</sup> Grand concours... de minis-réseaux est déclaré ouvert!

## Inscrivez-vous dès maintenant et gagnez de fantastiques prix!

### Règlement du concours

- Seuls les mini-réseaux qui n'ont pas encore été exposés ou qui n'ont pas encore fait l'objet d'une publication dans une revue spécialisée peuvent entrer en ligne de compte.
- Le sujet du mini-réseau est libre.
- Le mini-réseau doit présenter un trafic ferroviaire réaliste et sensé, avec un élément ferroviaire mobile.
- L'échelle de réduction utilisée est libre, mais les superficies maximales admises sont les suivantes :
  - 0,9 m<sup>2</sup> pour les échelles H0/H0m/H0e/00:009;
  - 1,2 m<sup>2</sup> pour les échelles supérieures au H0/00;
  - 0,6 m<sup>2</sup> pour les échelles inférieures au H0/00.
- La superficie maximale autorisée du mini-réseau comprend également celle du fiddle yard ou de la gare fantôme éventuelle et doit être comprise dans un carré de maximum 2,5 m sur 2,5. Le mini-réseau peut être établi sur des niveaux différents.
- L'inscription est gratuite et doit être acquise avant le 1er juillet 2009. Elle est possible par mail à l'adresse [guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be](mailto:guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be) par fax au numéro 09/369.32.93 ou par lettre à l'adresse suivante: 2ème Concours de mini-réseaux, Wettersestraat 64 B-9260 Schellebelle. L'inscription doit reprendre le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse e-mail et la date de naissance, ainsi qu'une courte description du projet proposé et de l'échelle dans laquelle vous allez travailler.
- La date de clôture du concours est fixée au vendredi 15 octobre 2010: à cette date, votre mini-réseau doit être livré à la Nekkerhal à Malines.
- Au cours de la 5ème Grande Expo de modélisme des 16 et 17 octobre 2010, les participants devront être présents pour desservir leur propre mini-réseau.
- L'appréciation sera effectuée tant par la rédaction que par le public les 16 et 17 octobre 2010, au cours de la 5ème Grande Expo de modélisme.
- Les dix premiers lauréats seront couronnés d'un prix. Les mini-réseaux gagnants seront publiés dans 'Train Miniature Magazine'.
- Les collaborateurs de 'Train Miniature Magazine' et les membres de leur famille ne peuvent pas participer à ce concours. Par contre, les lauréats des concours précédents peuvent à nouveau y participer.
- Les appréciations du jury et du public est souveraine.  
Il ne sera donné aucune suite à une quelconque correspondance concernant les résultats de ce concours.

# s.p.r.l. Jocardis

Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be>

E-mail: [webmaster@jocardis.be](mailto:webmaster@jocardis.be)

Tél.: 0032 - (0)2/ 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2/ 395.61.41



JOC 35300 (2R) AM851 Sabena 2 Pantos  
JOC 35301 (3RD) AM851 Sabena 2 Pantos



JOC 35302 (2R) AM856 Sabena 1 Panto  
JOC 35303 (3RD) AM856 Sabena 1 Panto



JOC 35306 (2R) AM Sabena 598 Airport Express  
JOC 35307 (3RD) AM Sabena 598 Airport Express



JOC 35304 (2R) AM597 Sabena petit avion  
JOC 35305 (3RD) AM597 Sabena petit avion



JOC 35308 (2R) AM 596 ex Sabena  
JOC 35309 (3RD) ex Sabena

**EN PREPARATION!**

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - PrecisionScale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STLModels - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

## HEURES D'OUVERTURE:

**FERME LE LUNDI**

MARDI ET MERCREDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
JEUDI	14H00 - 18H00
VENDREDI ET SAMEDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
DIMANCHE SAUF JUILLET ET AOUT	10H00 - 12H00

**Jocardis**