

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

16^{ème} année
Juillet-août 2014
Prix: € 8,45

138

NUMÉRO 'VACANCES'
SUPER ÉPAIS
100 pages

10 réseaux

 DE 10 PAYS EUROPÉENS

LE RÉSEAU DE L'ALAF • DE HELLUF VAN LIJN ELLUF • LANDOVICE •
STEFANO • THE GRESLEY BEAT • PONTEYMERAT • LA LIGNE DU GOTHARD •
SØNDER OMME • SAN ROCCO • NEU BIRKENFELD
TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS • AGENDA ET PETITES ANNONCES

P 208897

5 414306 157613

01380 >



Train miniature magazine



Prenez
le train

du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

Abonnez-vous
et économisez € 23

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: versez € 69,95 (11 n°) ou € 133 (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec la mention de '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 BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba avec la mention: 'Abo TMM' + votre adresse.

www.trainminiaturemagazine.com

Meta Media Groep bvba
Hekkergerstraat 31 - 9260 Schellebelle
RPM Dendermonde - TVA BE 0461.968.933

ADMINISTRATION
Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle
www.trainminiaturemagazine.com

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE
IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION
Guy Holbrecht, Luc Dooms,
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

MISE EN PAGE
Shari Buyle

RÉDACTION
Max Delie, Michel Van Ussel, Sven van der Hart,
Tony Cabus, Luc Hofman, Peter Embrechts,
Chris Van Diesen, Rik Martens, Walter Moers,
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel,
Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Bertrand Montjobaques, Emmanuel Nouaillier,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten.

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS
abo@modelspoomagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoomagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Ervin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoomagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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.

EDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 69,95€ (11 n°) ou 133€ (22 n°) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour le reste de l'UE: versez 85€ (11 n°) ou 164€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (11 n°) ou 190€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: abo@modelspoomagazine.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 Groep bvba, 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.

DATE DE PARUTION:
TMM 139: 29/08

Un petit tour d'Europe

Les élections européennes sont encore fraîches dans nos mémoires et les tiraillements politiques en vue de désigner ceux qui assumeront les plus hautes fonctions européennes au cours des prochaines années battent encore leur plein. Nous n'allons pas nous risquer ici à un tour de table politique concernant l'Europe, mais s'il y a bien une chose que ces élections ont clairement mis en lumière, c'est qu'il y a des partisans, mais aussi des adversaires de 'plus d'Europe' et que le pouvoir de décision de 'Bruxelles' (sic) a été remis en question, que ce soit justifié ou non. L'Union européenne est et reste une fédération d'états souverains – certains petits pays comptent même deux rois et trois reines – qui ont chacun leur identité et leur culture, avec de grandes différences d'environnements et de modes de vie.

Cette diversité du Vieux Continent apparaît également dans les dix reportages que nous avons rassemblés dans ce numéro spécial 'Vacances'. Dix réseaux provenant d'autant de pays, la plupart réalisés en H0, qui est encore – et de loin – l'échelle de prédilection d'une majorité de modélistes ferroviaires. Dix reportages qui vous permettront, bien assis dans votre chaise longue, avec un bon verre en main, d'apprécier pendant cette période des vacances ce que les autres ont réalisé dans le domaine du modélisme ferroviaire.

Il s'agit parfois de l'œuvre d'une seule personne, parfois aussi de tout un groupe, la variété et l'inspiration comme atout. Ces réseaux, qui ont chacun leur propre récit, seront peut-être une occasion pour vous, enfoncé profondément dans votre fauteuil, de méditer sur vos propres projets ou mieux, d'en imaginer d'autres, comme un nouveau réseau ou entamer un projet en gestation. C'est le temps pour penser; le temps pour agir viendra plus tard...

Les mois d'été sont évidemment la période par excellence pour aller visiter les nombreuses exploitations musées dont l'Europe est si riche, en circulant simplement à bord de ces trains comme de simples touristes, ce qui constitue une tout autre approche du train que celle d'un navetteur quotidien... Le TGV ou le train à vapeur ont chacun leur charme propre et méritent à tout le moins d'être essayés.

Et si le beau temps est de la partie, les deux mois à venir passeront comme une lettre à la poste. Lorsque tous les matchs de football, de tennis et les courses cyclistes se seront déroulés, nous serons déjà en septembre. L'école recommencera et pour beaucoup, cela signifiera aussi le début d'une nouvelle saison de hobby. Dans notre numéro de septembre, vous pouvez donc vous attendre à notre traditionnel mélange d'articles pratiques, de reportages et de tests. Mais pour l'instant, le temps est venu de souffler un peu et de profiter, pour chacun d'entre nous. Sauf... pour ceux qui se sont inscrits à notre Concours de mini-réseaux: la date-butoir du 18 octobre sera bientôt en vue, et certains mettront sans doute les mois d'été à profit pour rattraper le temps perdu...



54

The Gresley Beat, un monumental réseau d'exposition, photographié par Gerard Tombroek.



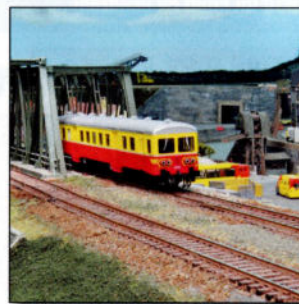
Trafic intense sur le faisceau de réception de Kinkempois, sur le réseau de club de l'ALAF. Photo: GVM

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 16
REPORTAGE: LA 1252 NOIRE DE MÄRKLIN	PAGE 17
RÉSEAU: LE RÉSEAU DE CLUB DE L'ALAF	PAGE 18
RÉSEAU: 'DE HELFT VAN LIJN 11'	PAGE 30
RÉSEAU: 'LANDVICE NOVÉ MĚSTO':	
UN RÉSEAU EN TT D'INSPIRATION TCHÉCOSLOVAQUE	PAGE 40
RÉSEAU: 'STEFANOWO': UNE AVENTURE POLONAISE TRANSPOSÉE EN H0	PAGE 46
RÉSEAU: 'THE GRESLEY BEAT': KING'S CROSS SANS GARE	PAGE 54
RÉSEAU: 'PONTEMPEYRAT': UN BOUT DE FRANCE EN MINIATURE	PAGE 64
RÉSEAU À DEMEURE: LA LIGNE DU GOTHARD	PAGE 70
RÉSEAU: 'SØNDER OMME': DES MANŒUVRES À LA DANOISE	PAGE 80
RÉSEAU: 'NEU BIRKENFELD': UNE 3^{ÈME} VIE POUR LA PETITE GARE DE SPIJKSPOOR ..	PAGE 86
RÉSEAU: 'SAN ROCCO TORINESE': UN HOMMAGE À LA VOIE ÉTROITE ITALIENNE ...	PAGE 91
RECENSIONS	PAGE 96
AGENDA	PAGE 98

RÉSEAU: Le réseau de club de l'ALAF

Au début de l'existence de notre revue, nous accomplissions régulièrement des visites d'associations de modélisme en Belgique: tant les grands que les petits clubs ont été passés en revue. Les années ont passé et bien des choses ont bougé dans de nombreux clubs. Il était donc temps de refaire une tournée des associations de notre pays. Dans ce numéro spécial 'Vacances', nous commencerons par l'ALAF à Liège, en vous présentant quelques parties de leur grand réseau, en page 18.

18



RÉSEAU: 'De helft van lijn 11'

Lors de chaque expo 'On traXS!', le public élit traditionnellement le plus beau réseau exposé. En mars dernier, les visiteurs ont voté de façon massive pour 'De helft van lijn 11' de Thom Raven, Harry Kaffa et de leurs 'Hollandse Tram Maatjes' (HTM). Mais difficile de photographier ce réseau pendant l'expo: pendant les trois jours, les files étaient impressionnantes devant ce diorama d'une largeur d'à peine trois mètres... Heureusement, les membres du HTM nous ont donné l'occasion de photographier ce réseau unique en dehors des heures de visite, en page 30...

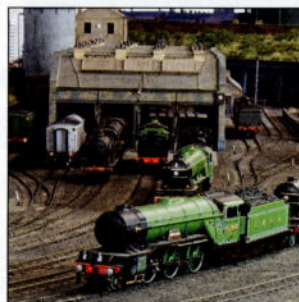
30



RÉSEAU: 'The Gresley Beat': King's Cross sans sa gare...

Vous ne pouviez pas le louper, pendant Eurospoor 2013: l'énorme réseau britannique en 4 mm 'The Gresley Beat' de Cliff Parsons. Immédiatement après être entré dans le hall d'exposition, c'était le premier réseau modèle visible par le public et où beaucoup de monde... restait collé. L'endroit était en effet stratégique, comme cela se voyait encore à la fin de la journée: de nombreuses personnes qui se dirigeaient vers la sortie y faisaient encore un arrêt prolongé! Profitez-en, en page 54.

54



RÉSEAU: 'Pontempeyrat': un bout de France en miniature

S'il y a bien un pays où le modélisme ferroviaire a connu une forte évolution ces dernières années, c'est la France. Longtemps, nos collègues modélistes français ont dû se contenter de modèles d'une qualité relative, mais au cours de la décennie écoulée, ils ont à leur tour été choyés par une production de qualité. Parallèlement à la qualité du matériel, le niveau des réseaux s'est également amélioré: des réseaux réalisés par des Français font désormais aussi partie de ceux qui attirent tous les regards, lors d'expositions du genre. Un de ces réseaux est 'Pontempeyrat', à admirer en page 64.

64



CES RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS: la ligne du Gothard

Après 'Gaeverberg' publié dans notre n° 137, nous voici à nouveau en visite chez un modéliste qui possède un réseau géant: Hugo Poppe (de Tamise) est l'heureux propriétaire d'un véritable paradis ferroviaire suisse en miniature, installé dans une annexe de son habitation. Hugo en a commencé la construction en 1998; c'est le sixième réseau qu'il a construit par le passé et grâce à l'expérience à chaque fois acquise, ils sont toujours mieux achevés et conçus. Après seize ans de travail, il est désormais quasi achevé, en tous cas suffisamment que pour être mis en valeur dans nos colonnes, en page 70.

70





R.P. 49
F 93602 Ainay sous bois
FRANCE
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

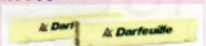
Tel : +33 1.48.60.44.84
de 9h à 18h30 du lundi au vendredi

NE MANQUEZ PAS NOS SOLDES
D'ÉTÉ À PARTIR DU 27 JUIN 18H,
SUR NOTRE SITE
WWW.PIERREDOMINIQUE.COM

PORT OFFERT
À PARTIR DE
399 EUROS
DE COMMANDE

LIQUIDATION D'UN STOCK
LS MODELS - HO

- Ref 44005 Cof 2 voit couchettes Alpen Express EpV NS 113€ 79€
Ref 44006 Cof 2 voit Zonnenbloemen auto slaap trein EpV NS 113€ 79€
Ref 44007 Cof 2 voit couchettes EETC EpV NS 113€ 79€
Ref 47072 Voit lits TEN WLAz EpV OBB 59€ 29€
Ref 47074 Voit lits TEN WLABz 2°cl EpV OBB 59€ 29€
Ref 47075 Voit lits TEN WLAz EpV-V OBB 59€ 29€
Ref 47080 Voit lits TEN WLABz 1°Cl EpV OBB 59€ 29€
Ref 49124 Cof 3 voit CIWL F UIC 179€ 159€
Ref 89330 Set 2 conteneurs Darfeuille 13.90€ 9€
Ref 10051 BB 22348 st Martin de Crau SNCF 249€ 199€
Ref 10053 BB 122342 Carnoules SNCF 249€ 209€
Ref 10153 BB 16677 SNCF 249€ 179€
Ref 10165 BB 416745 SNCF 249€ 169€
Ref 10165S Idem Dig sound 399€ 239€
Ref 110167 BB 16710 SNCF 249€ 165€
Ref 30391 Wag couvert type OCEM 19 MIDI 32€ 22€
Ref 30391 Cof 2 wag couverts OCEM 19 PLM 69€ 52€
Ref 43002 Cof 2 voit Mistral 69 B8tu SNCB 119€ 99€



Ref 89330



JOUEF - PROMOTION

- Ref HJ2211S Rame automotrice diesel X-72500 Auvergne (2 éléments) Dig sound 379€ 339€
HJ2246 Dig sound 299€ 239€
Ref HJ2212S Idem Dig sound 379€ 339€
Ref HJ2213 Idem X-72500 Midi-Pyrénées (2 éléments) 269€ 239€
Ref HJ2213S Idem Dig sound 379€ 339€
Ref HJ2223 030 TU 4 voyez signalt SNCF 199€ 149€ - HJ2244 Dig sound 299€ 239€
Ref HJ2245 030 TU 18 199€ 149€
HJ2246 Dig sound 299€ 239€
Ref HJ2260 030 TU 16 199€ 149€
HJ2261 Dig Sound 299€ 239€
Ref HJ2262 030 TU 20 199€ 149€
HJ2263 Dig Sound 299€ 239€
Ref HJ2014 BB 126005 en voyage SNF 199€ 139€
Ref HJ2081BB 69204 INFRA SNCF 169€ 155€
Ref HJ2110 Automoteur Z24500 (Z TER 2 NG) 3 elements SNCF 299€ 199€
Ref HJ2120 Automoteur Z24500 3 éléments Pays de Loire 299€ 199€
Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€
Ref HJ2136 2D2 5423 219€ 199€
Ref HJ2139 CC 21004 SNCF 209€ 149€
Ref HJ2144 Autorail X 73906 SNCF 179€ 133€
Ref HJ2189 141 R 994 charbon digital sound 439€ 399€
Ref HJ2192 Idem dig sound 419€ 379€
Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie SNCF 189€ 179€
Ref HJ2203 Autorail diesel X 2200 rouge/blanc SNCF 129€ 115€
Ref HJ2204 Autorail diesel X 2200 SNCF version modernisée 129€ 115€
Ref HJ2199 Autorail X73591 Bretagne SNCF 189€ 169€
Ref HJ2201 Automoteur Z24500 3 éléments nord Pas de Calais 299€ 199€
Ref HJ4023 Cof TGV POS SNCF intermédiaires 3 éléments 135€ 89€
Ref HJ4040 Voiture RIB 2°cl SNCF 45€ 29€



ACME

- LANCEMENT DE LA MARQUE ACME CHEZ PIERRE DOMINIQUE À DES PRIX INCROYABLES !
Ref 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€ En re-fabrication
Ref 40263 Wag articulé Sgmmrs porte-conteneurs Ambrogio 71€ En re-fabrication
Ref 40264 Idem 71€ En re-fabrication
Ref 40024 Fourgon FS rouge 42€ 38€
Ref 40121 Fourgon Poste FS 30€ 28€
Ref 45024 Coffret 3 tombereau Taems toit coulissant FS 105€ 95€
Ref 45055 Cof 2 wag couverts transp de vins SOC. CANTINA SOCIALE DI FAENZA, ADIA VINI S.r.l. FS 75€ 69€
Ref 50760 Voiture 2°cl type X 1968 FS 52€ 46€
Ref 50772 voit compl typ x 1°cl 45€
Ref 50782 Voiture 2°cl type X 1982 FS 52€ 46€
Ref 50784 Voiture 2°cl type X 1982 FS 52€ 46€
Ref 50813 Voit voyageurs 1°cl FS 52€ 48€
Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€
Ref 50950 Voit lits T2s TEN FS bogies FIAT 52€ 47€
Ref 52317 Voit ICES 2°cl DB 52€ 47€
Ref 52361 Voit restaurant QUICK-PICK DB 77€ 70€
Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
Ref 55070 Cof 4 voit Type Z EuroCity "Michelangelo" 209€ 195€
Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€
Ref 55072 Idem 179€ 165€
Ref 55102 Coffret 3 voit PELERIN FS 189€ 179€
Ref 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€
Ref 70061 Cof 3 voit Frecciarossa FS 184€ 169€
Ref 70066 Voit Frecciarossa FS 52€ 47€
Ref 70062 Cof 2 voit Frecciarossa 119€ 105€
Ref 70063 Voiture restaurant Frecciarossa 119€ 105€

LS MODELS - N

- Ref 62001 Cof 2 wag transport de verre St Gobain SNCF 52€ 39€
Ref 70070 Cof 2 voit type P inox 99€ 79€
Ref 72025 Cof 2 voit AB30 TEN EpV inox/bleu SNCB 109€ 79€
Ref 72026 Idem 109€ 79€
Ref 72027 Cof 2 voit AB30 TTC EpV inox/bleu SNCB 109€ 79€
Ref 72028 Cof 2 voit AB30 TEN EpV inox/bleu SNCB 109€ 79€
Ref 77002 Idem NS 109€ 79€

ELECTROTREN - GRANDE PROMOTION

- Ref EL1612 bâche gris k70 EPV SNCF 27€ 24€
Ref EL1613 bâche bleu Ep V K70 SNCF 27€ 24€
Ref EL2914 Looctracteur 030 SNCF 119€ 99€
Ref EL2200 Autorail X2400 SNCF (toit rouge / marquages jaunes bas) 169€ 119€
Ref EL2200D Idem Dig 209€ 139€
Ref EL2201 Idem AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2204 Autorail X2400 SNCF (toit rouge) 169€ 129€
Ref EL2204D Idem Digital 212€ 139€
Ref EL2207 Autorail X2440 SNCF (toit rouge) AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2214 Autorail X2412 SNCF (toit crème) 169€ 119€
Ref EL2215 X2400-XBD 2454 SNCF (toit crème) AC/3 rails 169€ 129€
Ref EL2216 X2406 état d'origine Ep III SNCF (toit crème) 169€ 119€
Ref EL2804 CC 65505 jaune ETF 215€ 158€ 158€
Ref EL2812 CC 6510 bleu EDF DROUARD FRERES 215€ 158€ 158€
Ref EL2812D Idem Dig 255€ 189€



RIVAROSSI - GRAND DESTOCKAGE

- Ref HR2017 Vapeur BR 58 1047 DB 249€ 169€
Ref HR2032 Vapeur GR 740.451 FS 249€ 159€
Ref HR2037 Diesel Alm.556.1202+Aln.556.1216 FS 249€ 199€
Ref HR2040 BB Diesel bm 4/4 SBB-CFF 175€ 129€
Ref HR2050 Diesel serie 230 DB 299€ 189€
Ref HR6044 Wag couvert DR 24€ 14€
Ref HR6038 Cof 4 wagons marchandises Gotthardo SBB / FS 89€ 55€
Ref RT700032 Cof 2 couverts Findus FS 39€ 20€
Retrouvez d'autres modèles en déstockage en très petite quantité sur notre site.



ROCO - PROMOTION

- Ref 62613 BB 932 SNCF 179€ 149€
Ref 62898 A1AA1A 668537 INFRA 209€ 159€
Ref 62899 Idem Dig sound 279€ 199€
Ref 64001 01 corail 2°cl / fourgon SNCF 49€ 32€
Ref 66854 tombereau couvert SNCF 27€ 20€
Ref 72468 BB 425231 SNCF 229€ 169€
Ref 72607 BB 425213 FRET SNCF Dig sound 319€ 279€
Ref 72617 CC 406526 Fret SNCF 249€ 219€
Ref 72618 Idem Dig Sound 329€ 299€
Ref 72460 BB 16024 béton SNCF 229€ 149€ *
Ref 72461 Idem digital* 349€ 249€ *
*Avec panto M14 "traverse renforcée" + "le plus Pierre Dominique" 1 paire de panto fin offerte.
Ref 63128 Rame Ram TEE ARBALETE SBB 4 elements 399€ 249€
Ref 63707 BR 140 837-6 DB 99€ 79€
Ref 62477 2D2 9107 SNCF 199€ 149€
Ref 72473 BB 425257 en voyage SNCF Digital sound 314€ 279€



N160 Echelle N à partir de - 55%

- Ref NC24001 Coffret de 2 céréalières CTC EpIII SNCF 56€ 24€
Ref NC24002 Idem Frangeco Cotram EpIII 56€ 24€
Ref NC24003 Idem CTC EpIV 56€ 23€
Ref NC24004 Idem 56€ 23€
Ref NC24006 Idem Gds Moulins Storione EpV 56€ 24€
Ref NC24007 Idem Ets Michel Blanc & fils EpIV-V 56€ 24€
Ref NC24008 Idem Grdes Minoterie Dijonnaises EpIV-V 56€ 24€
Ref NC24009 Idem Transcéréales Slem / SHGT 56€ 23€
Ref NC24010 Idem Minoterie Martin Montbrisson EpIII 56€ 24€



ACME BY PIRATA

- Ref 90050 Rame Tuttolett Milan-Rome (4 éléments) 239€ 219€

3 commandes internet = 5% du total des commandes précédentes déduit automatiquement sur la 4°, y compris sur nos soldes exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

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.

MKD À -30%

- Ref MKD510 Gare secondaire de "Fay-Aux-Loges" quai EpIII 35€ 25€
Ref MKD530 Maison de garde barrières avec passage à niveau 29€ 23€
Ref MKD550 Depot 29€ 19€
Ref MK588 Signaux mécaniques et accessoires de voies 25€ 18€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux 2CV Brekina (cf photos) - MKD SET 1 85€
Ref MKD600 Café tabac 27€ 15€
Ref MKD625 Gare routière 20€ 12€
Ref MKD655 Gendarmerie 35€ 25€
Ref MKD682 Bal de pompiers 8€ 5€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux modèles Bush (cf photos) MKD SET 2 57€
Ref MKD532 Passage à niveau 25€ 14€



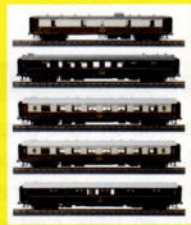
MTH HO Nouvelles promos -40%

- Ref 80-2115+2116 Set 2 unités F-7 A+B motorisées (DCC) - Santa Fe (jaune Warbonnet) 279€ 189€
Ref 80-2115-1+2116-1 Idem protosound 3.0 429€ 289€
Ref 80-2115-5+2116-5 Idem Proto-Sound 3E+ (3-Rail) 499€ 309€
Ref 80-2117 Set 2 unités F-7 A+B (DCC) - Santa Fe (rouge jaune grise Warbonnet) 279€ 189€
Ref 80-2121+2122 Set 2 unités F-7 A+B (DCC) - Northern Pacific (verte/jaune) 279€ 189€
Ref 81-2007-1 Bi-Polar CAB #E-4 The Milwaukee Road Proto-Sound 3.0 (jaune/gris) 499€ 329€
Ref 81-2008-1 Idem CAB #E-5 499€ 329€



LE O AU PRIX DU HO !!! COFFRET CIWL AU DETAIL (Neuf sans boîte d'origine)

- Ref 20-60020 Coffret Fleche d'or 3 rails complet 589€
Ref 20-60020-A Fourgon marron/crème 129€
Ref 20-60020-B Restaurant bleu toit gris 79€
Ref 20-60020-C ou D Pullman marron/crème 89€
Ref 20-60020-E Lits LX toit blanc 69€
Coffret dispo uniquement en 3 rails
Ref 20-60022 Coffret CIWL truck bleu complet 3 rails 589€
Ref 20-60023 Idem 2 rails 589€
Ref 20-60023-A Truck bleu toit gris 3 rails 149€ *
Ref 20-60023-A Idem 2 rails 149€
Ref 20-60022-B Pullman cuisine bleu/crème toit gris 3 rails 109€ *
Ref 20-60023-B Idem 2 rails 149€
Ref 20-60022-C ou D ou E Lits LX bleu toit gris 3 rails 69€ *
Ref 20-60023-C ou D ou E Idem 2 rails 69€
Ref 20-60024 Coffret CIWL truck marron complet 3 rails 589€
Ref 20-60025 Idem 2 rails 589€
Ref 20-60024-A Truck marron toit gris 3 rails 149€ *
Ref 20-60025-A Idem 2 rails 149€
Ref 20-60024-B Pullman cuisine marron/crème toit gris 3 rails 109€ *
Ref 20-60025-B Idem 2 rails 149€
Ref 20-60024-C ou D ou E Lits LX bleu toit gris 3 rails 69€ *
Ref 20-60025-C ou D ou E Idem 2 rails 69€



MTH O LE O AU PRIX DU HO !!!

- Ref 20-99021 Wag citerne BP (Scale Wheels) 79€ 63€
Ref 20-99022 Wag citerne GATX (Scale Wheels) 79€ 63€
Ref 20-5632-2 TRAXX F140 AC2 CARGO (bleu/rouge) Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) 639€ 449€
Ref 20-5634-2 TRAXX F140 AC1 RAILION (rouge) Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) 639€ 449€
Ref 20-5648-2 TRAXX P140 AC2 CROSSRAIL Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) 639€ 449€





ROCKY-RAIL (H0)

Un 'Sdggmrs' Twin Car 'H. Essers'

Le nombre de variantes du désormais célèbre wagon 'Sdggmrs' Twin Cars de Rocky Rail semblent inépuisables. Une des versions les plus amusantes est celui du loueur suisse AEE louée à la firme belge IFB (Internationale Ferry-Boats). Ce wagon est chargé de deux remorques routières de la firme de transport H. Essers de Genk. Tant le wagon que les remorques sont remarquablement peints. Ce 'Twin Car' est disponible sous la référence RR990303 et coûte 89,95 euro. (GVM)



FLEISCHMANN (H0) Des voitures SNCB

En exclusivité pour la Belgique, Fleischmann propose deux modèles de voitures SNCB d'origine allemande. Il s'agit de voitures restées en Belgique après la Seconde Guerre mondiale et qui ont été incorporées dans le parc décimé de la SNCB. La voiture de 3^{ème} classe est du type C4ü PR09 de la DRG et fut construite en 1915. Elle reçut en 1945 le matricule 47 316 et fut renumérotée 88 304 en 1954. Cette voiture fut radiée en 1959. Un seul exemplaire de ce type

fut utilisé (réf. 515303). Au sujet de la voiture mixte 2^e/3^e classe du type ABC4ü Pr09, nous n'avons par contre trouvé aucune information; elle porte le matricule 58 409. Il s'agit sans doute également d'un exemplaire unique. La qualité et la finition de ces deux modèles sont excellentes; ils sont pourvus d'attelages courts Fleischmann. Chaque modèle est en vente au prix de 54,95 euro. (PE)

Action Train Miniature Magazine/Van Biervliet La 6322 + 3 wagons

Depuis le lancement de cette action, la rédaction de votre revue préférée travaille main dans la main avec le producteur de ces modèles pour la réalisation d'une peinture et d'un marquage corrects. Nous pourrions bientôt vous illustrer les prototypes, des photos que nous publierons bien entendu dans cette rubrique. Nous n'oublions pas bien entendu d'envoyer ces photos par mail à tous les souscripteurs; sur notre site web, il vous est également possible de suivre l'avancement de la réalisation de ce modèle. Notre but avoué est la sortie de ce modèle pour notre 'Grande Expo' de Louvain, afin que les inscrits puissent venir le chercher. Début juin dernier, tous les souscripteurs à cette action ont reçu un mail (ou une lettre) les informant des détails concernant leur commande et les invitant à verser la somme due. Les lecteurs qui ont commandé mais qui n'ont pas reçu ce mail doivent prendre contact à l'adresse info@modelspoomagazine.com.

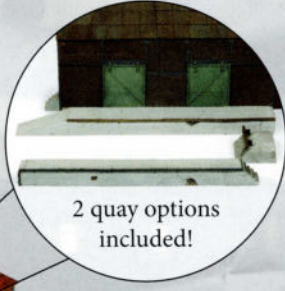
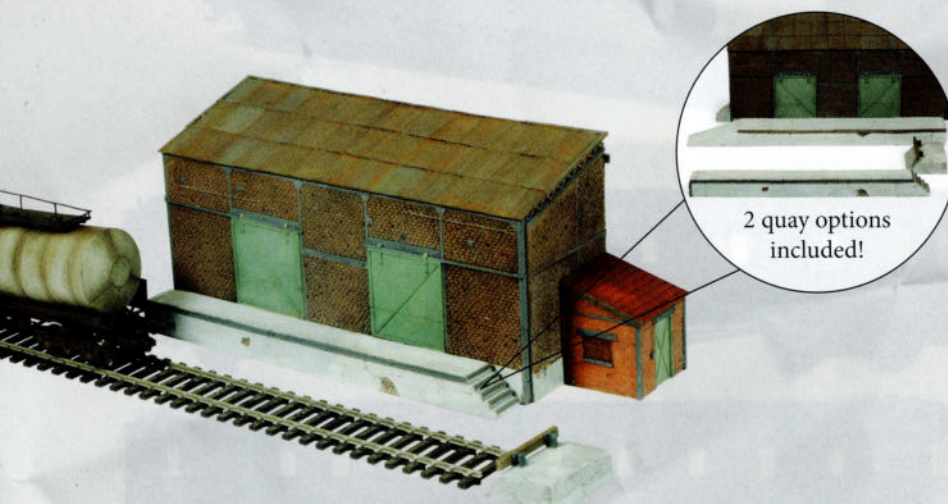
SAROULMAPOUL.BE (H0m)

Un kit du tram à vapeur du type 7 SNCV

Saroulmapoul.be, la firme de Jean-Mi Vanderborgt, a obtenu de la succession d'André Witmeur les moules du matériel tramways qui était commercialisé auparavant sous le label Jocadis. Nombreux de ces kits ne sont plus disponibles depuis longtemps, mais le nouveau propriétaire a redémarré la production. Outre des kits à assembler en plastique de wagons et d'une remorque à deux essieux de la SNCV à nouveau disponibles (22 euro), le kit à assembler d'une loco à vapeur du type 7 SNCV l'est également. L'assemblage de ce kit nécessite une certaine expérience: le châssis en maillechort doit encore être plié; la superstructure est pour partie en métal blanc, pour partie en laiton gravé. Toutes les pièces nécessaires pour rendre ce modèle roulant sont jointes; il est en outre possible d'assembler plusieurs versions. Comme il

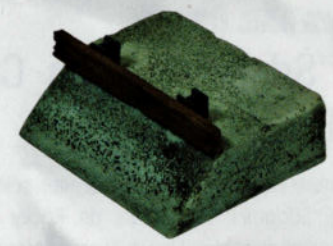


s'agit d'un kit à tirage réduit, le prix est assez élevé. Un kit coûte 329 euro, mais promet des heures de plaisir de modélisme et récompensera le constructeur par un modèle unique. Ce kit est en vente chez les meilleurs détaillants du secteur sous la référence SA81050. La peinture pour peindre le matériel roulant de la SNCV dans ses teintes authentiques peut également être obtenue chez Saroulmapoul.be. (GVM)



Railroad Warehouse with Quay

item 87-0005 resin



Railroad Buffer Block

item 87-0004 resin



French House Corner, Type 1

item 87-0003 resin + ceramic



Metal Drums

item 87-0001 resin



Industrial Gate

item 87-0002 resin + ceramic

Available in Belgium:

- HOBBY 2000, Liège, 04/341.29.87, info@hobby2000.be
- BOIT A TRAIN, Namur, 081/22.21.34, interhobby@skynet.be
- DE KEYSER MODELBOUW, Ronse, 055/45.79.60, info@mcronse.be
- HOBBY TRAINS, Marchienne-au-Pont, 0474/46.22.58, vandaelealain@scarlet.be
- MALCORPS & FILS, Marcinelle, 071/36.30.35, expressionhobby@gmail.com
- MINITAIR, www.minitair.be, info@minitair.be
- MODELBOUW AALST, Aalst, 053/77.48.06, aitc.modelbouw@skynet.be
- TIMMS bvba, Oostende, 059/80.49.63, pierre.wagemans@skynet.be
- VERSCHOOTEN, Antwerpen, 03/232.66.22, Modelbouw@verschooten.be
- WAVRE MODELISME, Wavre, 010/22.61.48, wavremodelisme@gmail.com

Available in The Netherlands:

Contact your local hobby store - see www.addonparts.com for details.



JOUEF (HO)

Des BB 67000 SNCF

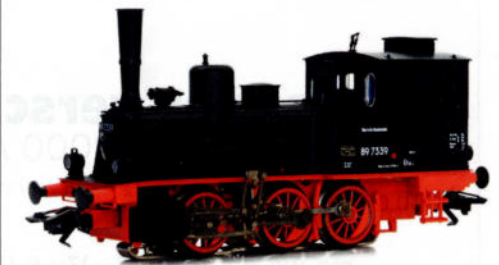
Une nouveauté chez Jouef: cette magnifique BB 67000 de la SNCF. Les locos de ce type ont régulièrement remorqué des trains de voyageurs, mais ces dernières années, on les a souvent vues en tête de trains de marchandises pour le compte d'un opérateur privé. Quelques-unes de ces machines sont utilisées pour remorquer des TGV défectueux sur les LGV françaises, ainsi que

pour y remorquer des trains de travaux. Ce nouveau modèle est fourni en livrée bleue avec logo SNCF rouge et blanc sur les faces d'about et date des époques IV et V. Ce modèle est pourvu d'une interface pour décodeur à 21 pines (MTC) et est vendu sans décodeur sons. Le modèle équipé d'un décodeur sons est proposé au prix de 369,00 euro (réf. HJ 2222). (PE)

MÄRKLIN (HO) Une BR01 de la DB

Märklin sort une version spéciale de la BR01 avec grands écrans pare-fumées Wagner et cercles de chaudière argentés, sous le matricule 01 138 en époque III. Ce modèle est équipé d'un décodeur mfx+ qui promet encore plus de plaisir de jeu: avec la Central Station 3.0, vous pouvez commander ce modèle comme si vous en étiez le machiniste. Dans le tender, un mé-

canisme fait tomber progressivement l'approvisionnement de charbon: il est ainsi possible de simuler optiquement la consommation de charbon! Le patinage des roues au démarrage peut également être reproduit de façon réaliste. Ce modèle n'est pas bon marché: pour toutes ces possibilités de jeu, vous débourserez 499,95 euro. (PE)



MÄRKLIN (Z)

Une rame BR601 'BST'

L'année passée, Märklin a sorti un modèle de la rame TEE du type 11.5 'Mediolanum' à l'échelle Z. Cette année, c'est le tour d'une variante de teinte: la livrée 'Blue Star Train' (BST) d'époque VI. Cette rame est pour l'instant en effet la propriété de la société ESG (Eisenbahn und Sonderwagen

Betriebsgesellschaft) et sert de restaurant sur rails. Une des motrices est peinte en partie en bleu et blanc et en rouge et beige et recouverte du célèbre logo TEE. A l'autre extrémité de la rame, c'est le logo de la BST qui a été placé. Les autres remorques de la rame sont bleu et blanc. Toutes

les remorques sont attelées entre elles au moyen d'un attelage court. Les deux motrices sont équipées d'un moteur à 5 pôles. Un tel set complet coûte 599,95 euro (réf. 88735). (PE)



KATO (N) Un set de départ 'Glacier Express'

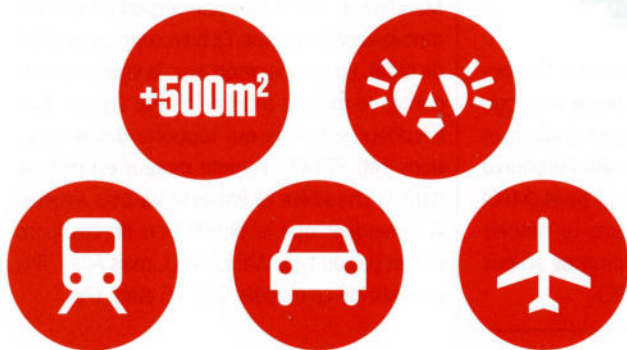
Kato sort un set de départ contenant une locomotive GE 4/4-III des Chemins de fer Rhétiques (RhB) et deux voitures panoramiques des époques V et VI (réf. 74033). Ces voitures sont

utilisées sur la relation St-Moritz - Zermatt, en Suisse. Le modèle de cette loco porte une livrée spéciale à l'occasion des 75 ans d'existence des RhB ('Glacier on Tour'). Les voitures sont

du type Ap1314 (1^{ère} classe) et Bp2535 (2^{ème} classe). Ce set est complété par un ovale de voies avec alimentation et régulateur; il est en vente pour 199,99 euro. (PE)



meer dan 500m²
Hobby en Modelbouw
 in het hart van Antwerpen



VAV Herman verschooten
 Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
 +32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be

ma-wo-do-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
 zaterdag 10u - 18u
 dinsdag gesloten

Agent général pour la Belgique:
Saroulmapoul.be
 Vanderborcht Jean-Michel
 Chaussée romaine, 147
 5030 Ernage
info@saroulmapoul.be

Silhouette

Le lien à la nature
mininatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs

Handel
 Support
 Techniek
 HSTVerhaegen zet u op het juiste modelspoor

HSTVerhaegen@telenet.be
www.HSTVerhaegen.be
 03 / 283.68.54 - 0474 / 73.19.93
 Diksmuidelaan 316, B-2600 Berchem
 BTW: BE 0841 805 392

Trains minatures et Accessoires

Vente de locomotives et leurs accessoires, spécialité d'exemples belges, échelle 1, G, HO, TT et N.

Nettoyage et entretien de roux, moteurs, les brosses de carbone et les embrayages.

Conversion de locomotives et wagons AC / DC et analogue vers digital.

Installation de décodeurs, l'éclairage et modules électroniques.

Assistance avec la transition du contrôle analogue vers digital.

Carte-cadeau.

Carte de client avec rabais.

Païement possible avec cartes bancaire et/ou credit.

Heures d'ouverture:

Mardi et jeudi: 17h à 20h.

Mercredi et vendredi: 12h30 à 20h.

Samedi: 10h à 17h.

Dimanche, lundi et jours de fête: fermé.

Horaires pendant les vacances: voir notre site



Märklin

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h

Fermé les dimanches et lundis

Aerographie

Tout pour l' aërographie,
 aërographes, compresseurs,
 peintures, pigments, cabi-
 nes de peinture, washes,
 outils, pièces etc...



ArtoBi

WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
 2860 sint katelijne waver
 015/55.61.97.



TRIX (HO)

Une 'crocodile' allemande E93

Spécialement réalisé pour les membres du 'Club Trix', un modèle d'une locomotive E93 des chemins de fer allemands (pour trains de marchandises) d'époque III vient de sortir. Il s'agit d'un nouveau modèle en métal, enrichi de nombreux détails. Trix

fournit ce modèle équipé d'un décodeur sons DCC qui peut soutenir de nombreuses fonctions sonores et lumineuses. Un moteur central assure la force de traction nécessaire. Ce même modèle sera proposé cette année encore aux membres du club 'Märklin

Insider' (réf. 37870). Si vous cherchez bien, il vous sera possible d'acquérir l'un de ses modèles, même sans être membre de l'un des deux clubs. Cette version spéciale d'une crocodile allemande est en vente au prix de 349,95 euro. (PE)



MBW (O)

Un wagon '00tz 50'

On se bouscule sur le marché des trains miniatures à l'échelle O... Après Schnellenkamp, voici maintenant la jeune firme allemande MBW qui sort un modèle du wagon auto-déchargeant '00tz 50' de la DB, d'époque III (réf. 80405). Ces modèles sont reproduits à l'échelle 1:45 et peuvent être utilisés pour le transport de charbon ou de minerai de fer par trains complets, à travers toute l'Allemagne. Ce modèle est entièrement réalisé en plastique. Les clapets peuvent être ouverts en bas, via un mécanisme ad hoc. Outre différents matricules (avec ou sans mention 'Erz III d'), une version d'époque VI suivra dans le temps, avec le marquage 'Fad 167' ou 'Fal 167'. Ce modèle très bien achevé vous est proposé au prix de 99,00 euro. (PE)



ROCO (HO) Un 'Otmn' de la DB

Des wagons sont régulièrement mis en vente chez plusieurs fabricants à des prix intéressants. C'est à nouveau valable pour cet auto-déchargeant 'Otmn' de l'ancienne DR, qui vous est proposé au prix de 12,90 euro (réf. 56247). Et pourtant, rien n'y manque: tous les détails y figurent et les qualités de roulement de ce modèle sont remarquables, bien dans le style de Roco. Une occasion unique de composer une belle rame complète de ce type de wagons à l'époque IV. (PE)



PIKO (TT)

Une V23 de la DR

Un des nouveaux modèles produits par Piko à l'échelle TT est la V23 d'époque IV. Cette petite loco de manœuvres a été conçue en 1968 sur base d'une V15. A peine 80 exemplaires en ont été construits. Ce type de loco a été désigné BR102.0 à partir de 1970. Il peut être utilisé pour réaliser des manœuvres locales pour remettre ou enlever des wagons sur des raccordements privés. Ce modèle est en plastique, les bielles étant par contre en métal. Ce modèle est équipé d'un petit (mais puissant) moteur avec volant d'inertie, qui assure un roulement souple. Sa digitalisation peut s'effectuer au moyen d'un décodeur Plux16 (réf. 47303). La version d'origine de la V15 suivra plus tard dans l'année. Un modèle de V23 Piko coûte 89,99 euro. (PE)



KIBRI (HO)

Des wagons de service

Les wagons spéciaux de la DB AG destinés à réaliser les travaux de voies et reproduits par Kibri sont un véritable succès. Cette série de modèles est complétée par deux nouveaux wagons de service du type 'Kls'. Le premier est utilisé comme wagon

accessoire pour l'entretien du ballast et des voies (réf. 26264). Le conteneur peut être utilisé comme espace de rangement ou comme atelier. Le second wagon reproduit (avec rambardes) est utilisé pour l'entretien des caténaires et est pourvu de

deux rouleaux de câbles (réf. 26266). Ces modèles sont désormais pourvus de roues en métal, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ces mêmes modèles peuvent être acquis chez Viessmann. Pour chacun d'eux, vous débourserez 39,95 euro. (PE)

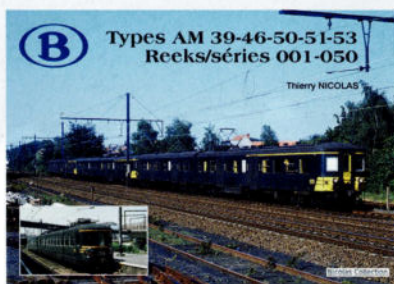
NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

'Consolidation 29.013', 'Types AM 39-46-50-51-53', 'Chemins de fer des 3 Vallées/De 3 Valleien Stoomspoorweg' sont trois nouveaux livres-photos parus dans la Nicolas Collection, une série qui se consacre à chaque fois à un type précis d'engin ou à une ligne-musée.



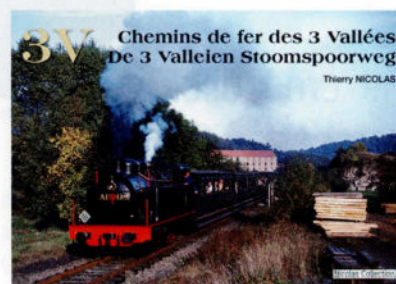
CODE '29013': 'Consolidation 29.013' par Thierry Nicolas, édition Transnico International Editions, 96 pages, couverture souple, format couché de 29 x 21 cm, prix: 30,10 euro (22,50 + 7,60 euro d'expédition en 'Bpack Secur').

La 29.013, la seule locomotive à vapeur en état de marche de la SNCB (anc. B-Holding), est sans aucun doute la locomotive à vapeur belge la plus connue. Dans cette monographie, elle est largement illustrée, depuis son utilisation régulière à la SNCB après la Seconde Guerre mondiale jusqu'à son utilisation comme locomotive-musée. Ce livre est richement illustré par des photos de grand format.



CODE 'AM 39': 'Types AM 39-46-50-51-53 - Reeks/Séries 001-050' par Thierry Nicolas, édition Transnico International Editions, 176 pages, couverture souple, format couché de 29 x 21 cm, prix: 38,20 euro (30,60 + 7,60 euro d'expédition en 'Bpack Secur').

Dans ce livre-photos, Thierry Nicolas reproduit un aperçu complet des anciennes automotrices doubles classiques de la SNCB. Au fil des 176 pages que compte cette brochure, l'auteur illustre tous les matricules ayant existé, au moyen de photos publiées en grand format: un véritable ouvrage de référence.



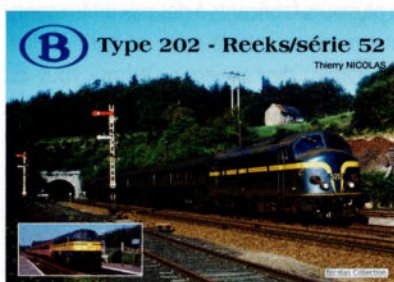
CODE 'CFV3V': 'Chemins de fer des 3 Vallées/De 3 Valleien Stoomspoorweg', par Thierry Nicolas, édition Transnico International Editions, 128 pages, couverture souple, format couché de 29 x 21 cm, prix: 33,70 euro (26,10 + 7,60 euro d'expédition en 'Bpack Secur').

Cette brochure est une originalité dans la Nicolas Collection: au lieu de traiter d'un type d'engin bien précis, ce livre-photos est consacré à l'une des plus anciennes lignes-musées de notre pays, à savoir le Chemin de Fer des 3 Vallées. Ce livre retrace aussi bien la genèse des différentes lignes-musées lorsqu'elles étaient exploitées par le CFV 3V, ainsi qu'à l'époque de leur exploitation en traction vapeur et en autorails par la SNCB. Le sujet principal reste toutefois l'exploitation-musée au fil des ans, avec une attention particulière au matériel de l'association et aux locomotives invitées lors des Festivals vapeur des 30 dernières années.

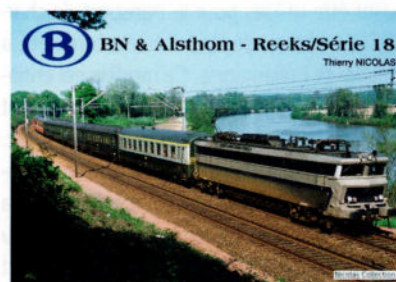
ENCORE DISPONIBLE EN PETIT NOMBRE



CODE TYPE 123: Type 123 - Reeks/Série 23 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 176 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 38,20 euro. (30,60 € + 7,60 € de port par Bpack 'secur')



CODE TYPE 202: Type 202 - Reeks/Série 52 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 31,90 € (24,30 € + 7,60 € de frais de port par Bpack 'secur')



CODE BN 18: BN & Alstom - Reeks/Série 18 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix 31,90 € (24,30 € + 7,60 € de frais de port Bpack 'secur')

Train Miniature Magazine offre 10% de réduction à ses lecteurs

Action seulement valable en Belgique • Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur' • Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle

En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du(des) livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

Pour plus d'infos: surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

BUSCH (TT)

Un 'Sgns 691' de la DB AG

Sur base d'un wagon conteneur existant du type 'Sgns 691', Busch sort une nouvelle variante de ce modèle immatriculé à la DB AG et reproduit à l'échelle TT. Il est chargé de



deux conteneurs de l'entreprise logistique DPD d'époque V (réf. TT 31146). Chaque conteneur présente des pieds rabattables. Ce modèle est solidement emballé dans un assemblage de

carton, qui rend son extraction difficile... Mais ne vous laissez pas effrayer! Ce modèle Busch vous coûtera 49,99 euro. (PE)



MARKLIN Des puzzles

Pour les amateurs de puzzles parmi nous, Märklin vient de sortir quatre puzzles différents, chacun constitués de mille pièces. Pour ce faire, Märklin a travaillé en collaboration avec la firme allemande Noris. Chaque puzzle traite d'un thème spécifique, une locomotive jouant à chaque fois le rôle central. Outre cette

V200, on peut également voir une V60, une vapeur du type P8 et un environnement de gare (réf. 606031330 à 33). Chacun de ces puzzles Märklin est en vente au prix de 11,95 euro à peine: le cadeau idéal pour meubler les longues soirées d'été qui nous attendent... (PE)



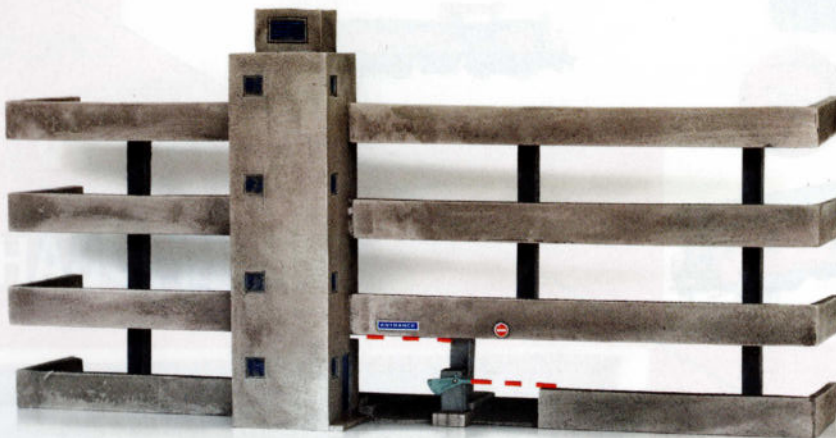
SAROULMAPOUL.BE (H0) Une aubette de quai SNCB

Saroulmapoul sort également le kit d'assemblage bien connu d'une aubette de quai typique SNCB. Le kit qui se compose de six éléments aisément assemblables est proposé au prix de 5 euro. Un beau geste: le fabricant n'a pas manqué de mentionner sur la notice jointe le nom du concepteur de ce modèle, feu André Witmeur, de Jocadis. (GVM)

BACHMANN (00)

Un garage-parking

Bachmann décline ici à différentes échelles les bâtiments de Scenecraft. Il s'agit d'un modèle de garage-parking en résine synthétique d'une bonne résistance, qu'on peut se procurer entièrement monté et finalisé (réf. 44-210). La façade est peinte en un gris béton d'allure légèrement patinée. Pour que celle-ci prenne moins de place, sa profondeur a été limitée à 100 mm. Au verso, on peut alors placer l'une des photos d'intérieur jointes. Le bâtiment a été conçu à l'échelle 00 (1:76), son échelle est donc un rien plus grande que le H0. Ce garage prêt à l'emploi vous en coûtera 69,50 euro. (PE)



 **MODELBOUW** 

HET SPOOR



Deze 2 zelflossers van Marklin, zijn in België exclusief bij ons verkrijgbaar onder ref. 46318-01 en 46318-02

Parkstraat 90
3053 Haasrode
016/40.70.42

www.hetspoor.be

realpine

Nieuwe webshop !!

Realpine, sceneryproducten voor de aankleding van uw modelbaan.

Specialiteit: BERGLANDSCHAPPEN. **WIBORAIL:** Cab-rides wereldwijd en documentaire spoorwegfilms.

WWW.REALPINE.EU

Modeltrein-Paradise

Artitec, Airfix, Auhagen, AWM, B-models, Bicyc-led, Brawa, Brekina, Busch, Digirails, Evergreen, ESU, Faller, Fleischmann, Hack, Henckens, Heris, Herpa, Hobbytrade, Jouef, Kibri, KombiModell, Liliput, Märklin, Peco, Piko, Preiser, Roco, Schuco, Sommerfeldt, SudExpress, Tamiya, Tillig, Trix, Uhlenbrock, Vollmer, Walthers, Woodland

WE HEBBEN STEEDS EEN GROTE VOORRAAD BINNEN AAN GOEDE PRIJZEN ... EXTRA KORTINGEN

OPENINGSUREN: Ma & di: gesloten Woe & Do: 14u tot 18u Vrijdag: 14u tot 17u Zaterdag: 10u tot 14u Zondag: 10u tot 12 u

NIEUW ADRES: VOSSEKOTSTRAAT 88, 9100 SINT NIKLAAS - RUIME PARKING
Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELTRAIN-PARADISE.COM



 Art.Nr. 31059 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31074 **NEUHEIT 2013**

 Art.Nr. 31075 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31150 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31153 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31151 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31154 **NEUHEIT 2014**

 Art.Nr. 31152 **NEUHEIT 2014**

Messwagen EHG 388



T S D
train service danckaert

H0 Wagon Bauart Eanos ref.: 76615



NEW ! TILLIGHOBAHN

www.loksound.be



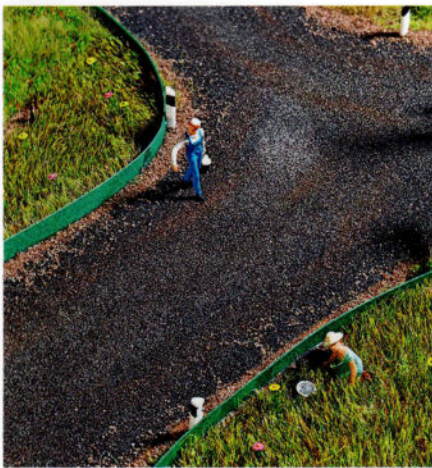




HORNBY SKALEDALE (00)

ModelShop

Hornby a réalisé ses modèles d'habitation prêtes à l'emploi en partenariat avec Skaledale. Celles-ci sont entièrement moulées en résine de synthèse. Nous épingleons ici un petit habitat pour magasin de train. Accoudée à sa façade arrière, on trouve encore une petite annexe au toit incliné, non visible sur notre photo. Il est possible de remplacer l'intitulé 'The model Shop' et de le personnaliser à l'aide de votre PC et d'une imprimante couleurs. Avec des parois d'une épaisseur d'environ 5 mm, le poids de ce modèle est suffisant pour obtenir une habitation solide et résistante. Le modèle vous est proposé entièrement fini et présentant de légères salissures. Converti en euro, le prix de ce magasin est de 29,95 euro. (PE)



BUSCH (HO) Une migration de crapauds

On connaît Busch pour ses accessoires oh combien originaux. Et ça continue: voici un set comportant tout ce qu'il vous faut comme clôtures, signalisation, seaux de pêche, etc. pour mener à bonne fin la migration annuelle des crapauds, c'est-à-dire pour éviter que ces pauvres petites bêtes ne soient écrasées massivement sous les roues du trafic qui n'en a cure... Le set est complété par quelques champignons... gigantesques (réf. 1150). (GVM)

PECO K&M (HO)

Hagen

K&M a pour vous, via sa marque Peco, quelques accessoires qui pourront venir agrémenter votre réseau modèle: une série d'arbres, mais aussi un set de haies tout à fait finalisées, d'une longueur d'environ 20 cm (réf. LH500). Pour un set de cinq haies, comptez 18,50 euro. (PE)



PECO (HOE) 00-9/H0e Setrack

Bonne nouvelle pour vous, si vous êtes amateur de voie étroite: voici les nouvelles sections de voies Peco en HO. Elles sont proposées sous un emballage en blister très pratique. Les rails sont réalisés en maillechort (argent-nickel). On les trouve soit en set de quatre rails droits de 18 cm de long (ST-411), soit en set de huit rails droits d'une longueur de 9 cm (ST-401). On peut aussi se procurer les

sets de sections de voies pour courbe, sachant qu'actuellement seul le rayon n° 1 de 228 mm est déjà disponible. Ce set de quatre voies courbes formant un demi-cercle porte le numéro de référence ST-412. Il est possible aussi de se procurer le set ST-403 qui contient huit sections de voies courbes. Mises bout à bout, celles-ci constituent aussi un demi-cercle. (GVM)



BUSCH (HO) Une station d'essence BP

On trouve maintenant à l'achat dans le commerce spécialisé toutes ces nouveautés que l'on a pu découvrir à la Foire de Nuremberg. S'il en est une qui est amusante tout en ayant une portée universelle, c'est bien cette station d'essence BP, sortie tout droit

des années cinquante. Certes, elle est d'une réduction à toute petite échelle, mais n'est-elle pas compatible sur n'importe quel réseau modèle d'époque III? (réf. 1577) (GVM)

Composition: GVM - Textes: PE, GVM et LD

Remerciements à Het Spoor et Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.





BREKINA

Une Citroën de la Poste hollandaise

Sur un réseau modèle d'inspiration hollandaise, cette 'besteleend' (comme on l'appelle là-bas aux Pays-Bas) vaut le coup d'œil... (réf. 14147).



BREKINA

Une fourgonnette Renault R4

Nouveauté chez Brekina: la R4 Renault fourgonnette préférée de nos amis français, en modèle réduit et aux couleurs de Renault Service (réf. 14703).



BREKINA Volvo N88

C'est de manière tout à fait inattendue que Brekina a annoncé dans son catalogue d'été la sortie du Volvo N88. Nul doute que sa présence dans la gamme des camions classiques de Brekina suscitera un réel intérêt dans de nombreux

pays. Le Volvo N88 qui a été produit de 1965 à 1973 était le successeur du Titan L395. La date de disponibilité des premiers exemplaires de ce nouveau modèle réduit n'est pas encore connue (réf. 85600).

BREKINA

Mercedes L325 Krüger Pils

De la Brasserie Krüger à Eeklo, Brekina nous avait déjà présenté un petit Borgward. Place maintenant à la sortie de son camion Mercedes L325 qui sous sa bâche basse, est pourvu d'une benne ouverte. Ses petits rétroviseurs



sont livrés à part et doivent encore être montés sur les parties latérales. Ce modèle est repris au catalogue international de Brekina sous la référence 44311.



HERPA

Mercedes Classe C

Il n'aura pas fallu attendre longtemps après la présentation de la nouvelle Classe C chez les concessionnaires Mercedes pour la retrouver sous forme de modèle réduit au 1/87. Comme il est de tradition chez Herpa, le rendu des formes – et cela vaut aussi pour l'écran en forme d'ipad sur la console du milieu – et le détaillage sont parfaitement conformes au modèle véritable. Herpa a opté pour la variante à calandre décorative, avec ses deux bandes chromées et l'étoile centrale. Le jeu de lignes qui est remarquable sur l'original l'est toutefois beaucoup moins sur la miniature (réf. 08324).



MODELL-CENTER HÜNERBEIN/ARTITEC

Un DAF 1959 'Spa Monopole'

Ce magasin de modélisme bien connu de Aachen a osé faire ce que nos points de vente n'osent (ou ne peuvent) pas faire: commander chez Artitec un modèle exclusif d'un camion produit à 250 exemplaires... Modell-Center Hünerbein a choisi un DAF construit en 1959 à l'enseigne de 'Spa

Monopole', un véhicule en rouge et blanc... tout comme le sont les nombreux véhicules 'Spa' réduits à l'échelle H0 que l'on trouve chez différents fabricants. Pour le commander, rendez-vous sur la boutique internet du site de l'enseigne allemande (réf. 487.041.03).

Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.

Texte & photos: GVM



La 1252 noire de Märklin: du 1/87 au 1/1!



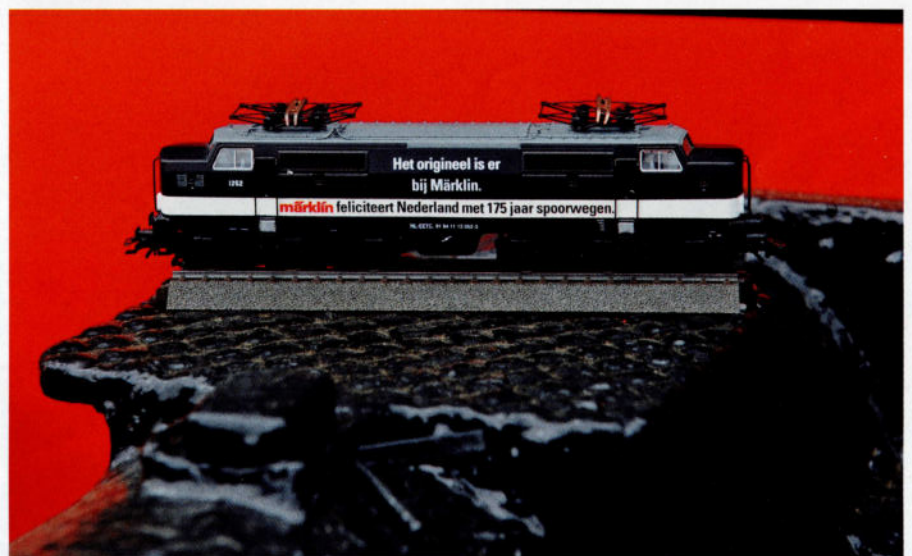
Florian Sieber, le directeur-général de Märklin, montre le modèle réduit de la 1252 noire depuis la porte de la cabine de la véritable 1252 noire.



L'inauguration de la 1252 noire: la loco-musée 2205 du SHD pousse avec précaution la 1252 peinte en noir vers les invités de cet événement Märklin. A la fenêtre de la cabine, on voit Florian Sieber, le directeur-général de Märklin.

AL'OCCASION DU 175^{ÈME} ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER AUX PAYS-BAS, MÄRKLIN A ANNONCÉ À LA FOIRE DE NUREMBERG LA SORTIE D'UNE NOUVELLE VARIANTE DE SON MODÈLE CONNU DE LA SÉRIE 1200 DES NS, EN LIVRÉE SPÉCIALE DE TEINTE NOIRE. MAIS SI VOUS PENSEZ QU'IL S'AGISSAIT D'UNE ÉNIÈME FANTAISIE, VOUS EN SEREZ POUR VOS FRAIS. LA VÉRITABLE 1252, EN SERVICE AUPRÈS DE LA SOCIÉTÉ CHARTER EETS ET PROPRIÉTÉ DE DEUX PARTICULIERS, A REÇU EN AVRIL DERNIER LA MÊME LIVRÉE, AVEC UNE LARGE BANDE BLANCHE SUR LES FLANCS, QUI FORMENT UN 'V' SUR LES NEZ. DANS LA BANDE BLANCHE, LE TEXTE SUIVANT A ÉTÉ PEINT EN LETTRES NOIRES (EN NÉERLANDAIS): 'MÄRKLIN FELICITE LES PAYS-BAS POUR SES 175 ANS DE CHEMINS DE FER'. AU-DESSUS DANS LA PARTIE NOIRE, ON TROUVE ÉGALEMENT (EN LETTRES BLANCHES) CETTE INSCRIPTION TEINTÉE D'IRONIE: 'L'ORIGINAL EST CHEZ MÄRKLIN'. LE TEXTE EST EN NÉERLANDAIS SUR UNE FACE ET EN ALLEMAND SUR L'AUTRE.

Le 28 avril, la véritable 1252 noire, ainsi qu'un modèle réduit identique a été présentée aux distributeurs néerlandais de la marque Märklin. Cet événement a eu lieu à Amersfoort, avec l'aide de la SHD (Stichting Historisch Dieselmaterieel), qui possède entre autres la 7608 ex-SNCB. Poussée par la Diesel 2205 (l'ex 7618



Le modèle de la 1252 noire pose pour les photographes sur l'un des tampons de la véritable 1252.

SNCB) de l'association SHD, la 1252 a circulé avec à son bord le directeur général de Märklin, Florian Sieber. Du haut de la porte de cabine, il montrait avec fierté la première reproduction de la loco à bord de laquelle il se trouvait...

La véritable 1252 noire circulera dans cette

livrée Märklin pendant les deux années qui viennent. La locomotive est en service chez EETC et pourra être vue entre autres en tête des trains-autos EETC entre 's Hertogenbosch et la gare frontière de Venlo.

Texte & photos:
Quintus Vosman



Le réseau de club de l'ALAF



1. La loco à vapeur 81.256 en tête d'une longue rame de wagons destinés au transport de poisson. Derrière la loco, on remarque un wagon-bière de la brasserie Caulier. Comme c'était l'usage au cours des années '50, les toits en bois des wagons étaient souvent 'réparés' approximativement. Les voies sont de Peco en code 75 pour courant continu.

AU DÉBUT DE L'EXISTENCE DE NOTRE REVUE, NOUS ACCOMPLISSONS RÉGULIÈREMENT DES VISITES D'ASSOCIATIONS DE MODÉLISME EN BELGIQUE: TANT LES GRANDS QUE LES PETITS CLUBS ONT ÉTÉ PASSÉS EN REVUE. LES ANNÉES ONT PASSÉ ET BIEN DES CHOSES ONT BOUGÉ DANS DE NOMBREUX CLUBS. IL ÉTAIT DONC TEMPS DE REFAIRE UNE TOURNÉE DES ASSOCIATIONS DE NOTRE PAYS. DANS CE NUMÉRO SPÉCIAL 'VACANCES', NOUS COMMENCERONS PAR L'ALAF À LIÈGE, EN VOUS PRÉSENTANT QUELQUES PARTIES DE LEUR GRAND RÉSEAU.



2



2. La 6047, sortie récemment de grande révision, remorque un wagon-torpille vers l'usine sidérurgique de Chertal (contraction de Cherratte et d'Herstal).

3. Le poste 'R' de Kinkempois, toujours en service en 2014. Ce bâtiment est le résultat d'une fabrication 'maison', conforme aux plans du bâtiment réel et est pourvu d'un aménagement intérieur détaillé.

4. Un autorail de la série 45 passe au-dessus de l'Ourthe, à la bifurcation Garde-Dieu. A l'arrière-plan, on aperçoit le pont de Fragnée, au-dessus de la Meuse.

L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer, asbl) a été fondée en 1979 et compte actuellement une soixantaine de membres. En 1995, cette association eut l'occasion d'acquérir un bâtiment vide au 77, rue de la Gare (NDLR: ça ne pouvait pas mieux tomber...) à Ougrée, un des faubourgs industriels de Liège. Après d'importants travaux de rénovation (réalisés en grande partie par des membres du club), l'association a pu prendre possession de son propre local. Des plans furent immédiatement échafaudés pour réaliser un nouveau et grand réseau de club en H0, au 1^{er} étage de ce local. Lors d'une première visite de l'ALAF réalisée par Train Miniature Magazine en 2000 (voir TMM n° 4), cette association présenta ce nouveau grand projet, qui venait alors de prendre naissance.

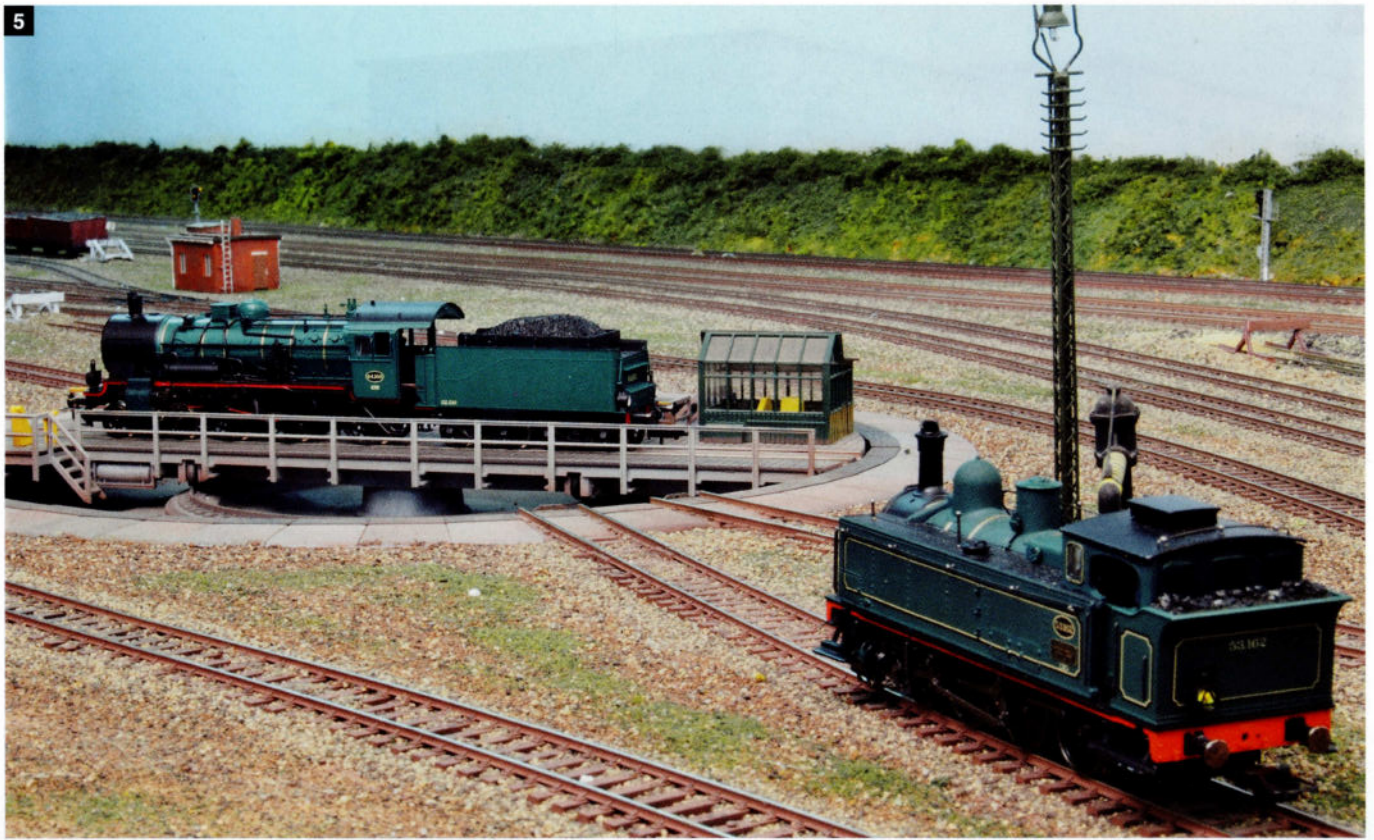
4



3



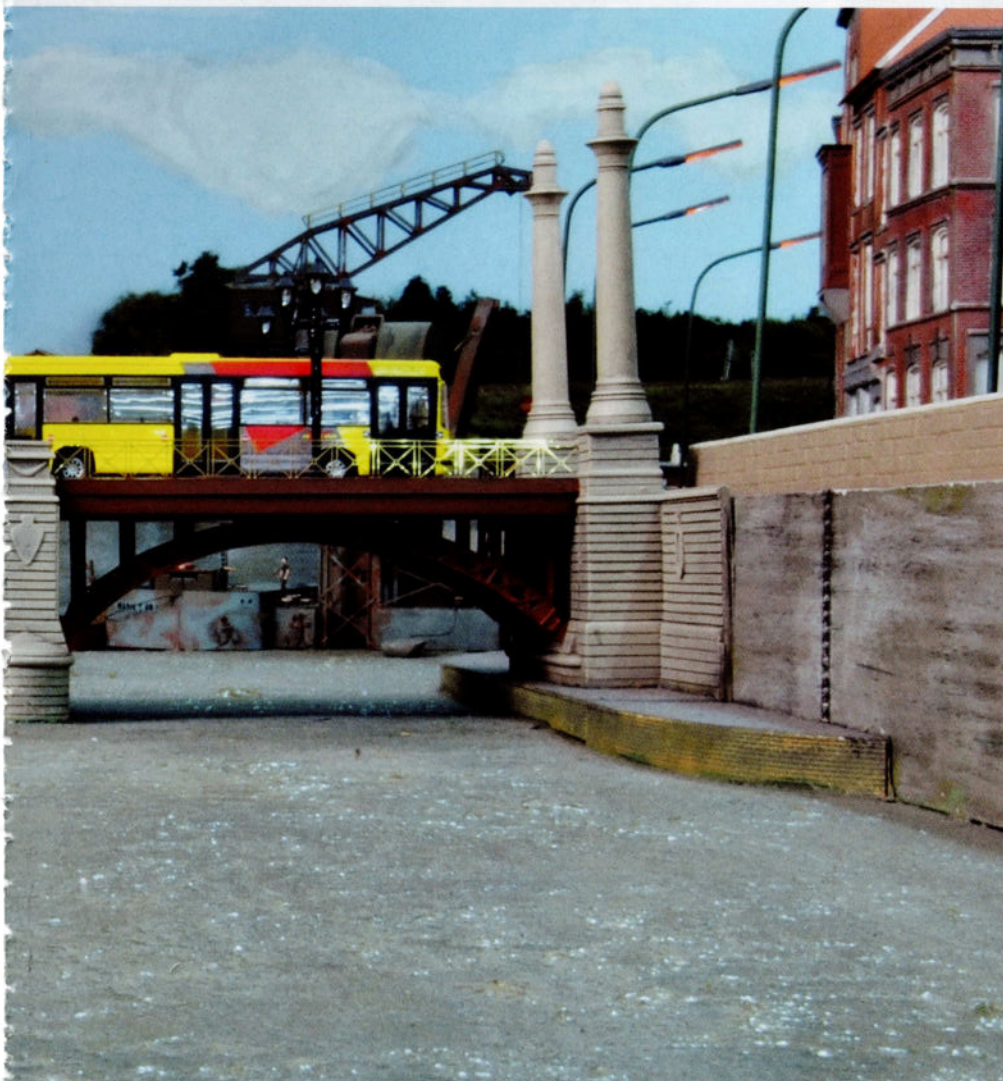
5



6



7



5. Une type 64 sur le pont tournant de Kinkempois, tandis que la 53.162 se ravitaille en eau.

6. Vue d'une péniche au confluent de l'Ourthe et de la Meuse, et du pont de Fagnée (le 'pont des Anges').

7. En jargon ferroviaire, voici le BUD (Bâtiment à Usages Divers) de l'AT Kinkempois, dans lequel se trouve aussi le musée de l'atelier.

À l'origine, l'intention était de remplacer l'ancien réseau du club (établi au moyen de segments) par un nouveau projet. Mais lors des journées 'Portes ouvertes' annuelles, l'ancien réseau ne dépareillait pas, raison pour laquelle il fut finalement décidé de l'intégrer dans le nouveau réseau en construction. L'ancien fut transformé en réseau fixe, et tant son décor que son appareillage technique furent adaptés. Tout le réseau du club – ancien et nouveau réunis – occupe désormais une superficie de 22 m sur 7 et remplit complètement l'étage du local.

L'Ardenne avait servi de thème d'inspiration pour l'ancienne partie, sans qu'un endroit en particulier n'y ait été reproduit. Ici et là, quelques lieux sont toutefois reconnaissables, comme par exemple la gare (disparue) du Val-St-Lambert. Depuis son

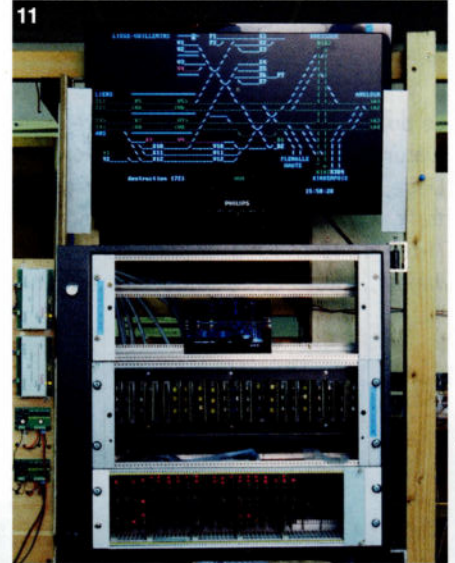
8. La locomotive-musée 29.013 en tête de voitures I2 franchit le viaduc métallique du Val Benoît, en direction de Liège-Guillemins.

9. Gros travaux sur les voies surélevées, le long de la Meuse...

10. Beau parallèle de locos Diesel GM devant la remise de Kinkempois. Les portes de cette remise sont actionnées au moyen de fils métalliques.

11. Au-dessus, le tableau de contrôle optique de la gare de Liège-Guillemins; en dessous, l'électronique nécessaire pour le bloc-système et la signalisation de l'ensemble du réseau.





intégration dans le 'nouveau' réseau, les anciennes parties font l'objet d'une rénovation en profondeur. De cette manière, l'ancien réseau sera mis à jour, ce qui permet par ailleurs de maintenir les membres de l'ALAF actifs dans le domaine. Une des grandes nouveautés est l'installation d'un 'Faller Car system', parallèlement à une ligne de tram vicinal, qui a elle aussi fait l'objet d'une rénovation cette année. Une partie des anciennes voies a été déposée et remplacée par une extension du circuit à trois files de rails.

A l'ALAF, tant les adeptes du courant continu que de l'alternatif sont à leur affaire: le réseau du club compte un tracé exploitable en courant continu (digital), ainsi qu'un second tracé à trois files de rails sur lequel les modes analogique et digital peuvent être utilisés. Pour les membres qui ne disposent pas de matériel digital à courant continu, le tracé à voie unique sur l'ancien réseau peut être parcouru. Récemment, la repose d'une partie des voies dans la partie de l'ancienne gare a été entamée et il sera alors possible de circuler sur ces voies tant en 2-rails digital, qu'en 3-rails digital et en 3-rails analogique.

Concentrons-nous maintenant sur quelques parties du 'nouveau' réseau pour lequel l'inspiration provient de la région liégeoise, comme par exemple le 'quadrilatère de Liège', ce nœud ferroviaire qui relie pas moins de huit lignes, dont quatre mènent à l'étranger (Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne et France). Sur ce réseau, on reconnaît également des monuments célèbres de la ville de Liège comme le pont de Fagnée, l'église Saint-Vincent, le pont métallique du Val Benoît, l'ancienne gare de Liège-Guille-

mins, l'ancien dépôt de Liège-Fragnée et les grands faisceaux de Kinkempois.

Le but poursuivi est de reproduire en miniature le trafic ferroviaire de la zone de Liège, tant en service voyageurs qu'en trafic marchandises. Ce sont les époques III (de 1945 à 1970, modes de traction vapeur, Diesel et électrique) et IV (uni-

quement modes Diesel et électrique) qui ont été choisies. A l'origine, l'idée était de circuler de point à point sur le nouveau réseau, mais cette optique a été abandonnée pour des raisons pratiques, les circuits du nouveau réseau étant en fait constitués de longs 'os de chien' permettant des circulations en continu. De nombreux membres et visiteurs de ce réseau aspirent

12. Derrière le train de travaux, on aperçoit juste une échappée de quelques coureurs lors de la célèbre course cycliste de Liège - Bastogne - Liège; les voitures suiveuses se tiennent à distance.

13. Présentation schématique du tracé des voies du réseau du club de l'ALAF (dessin: ALAF).

12

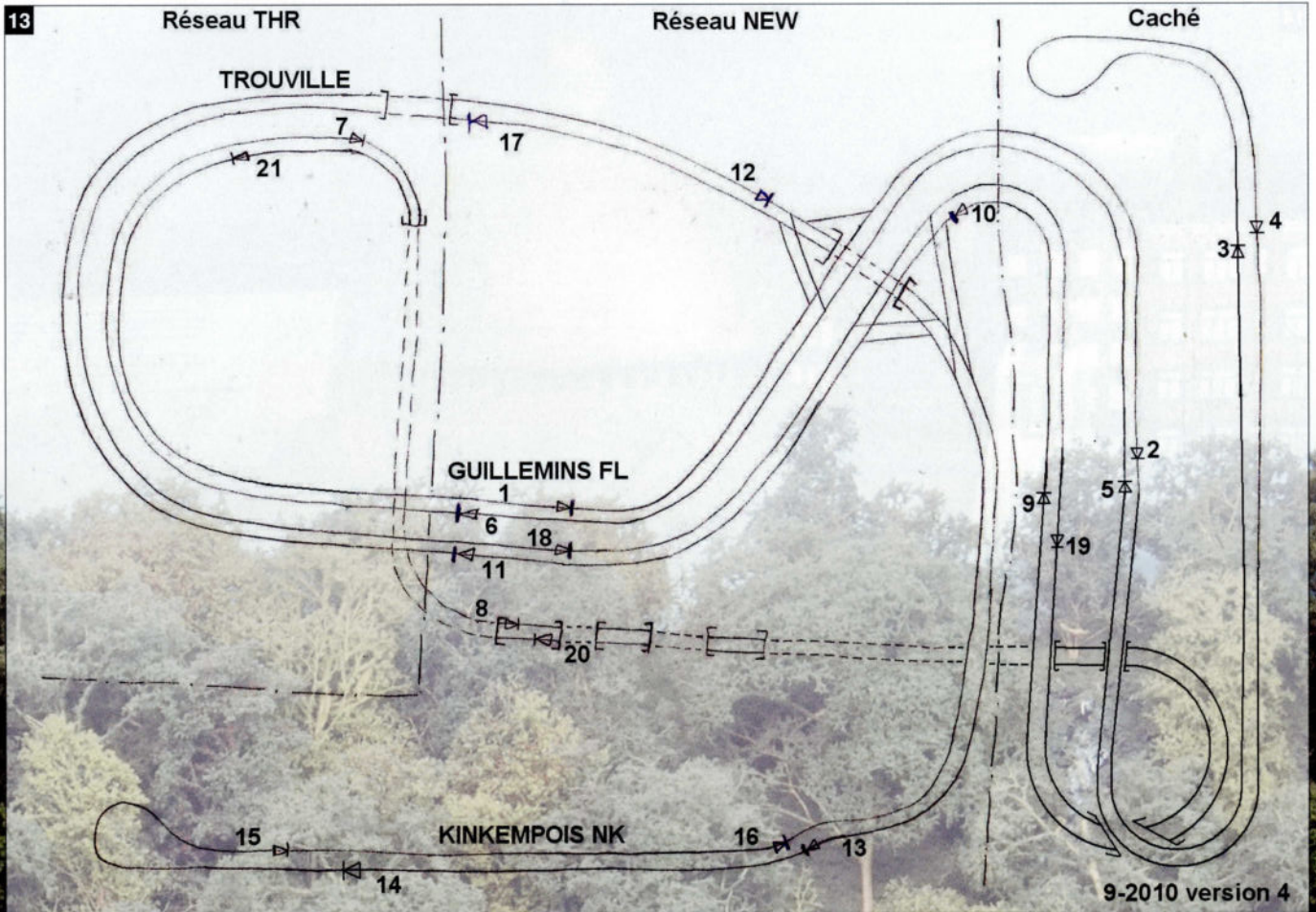


13

Réseau THR

Réseau NEW

Caché



14



15





14. L'église St-Vincent se trouve à proximité du pont de Fragnée, dans le quartier des Vennes à Liège. Cet imposant bâtiment a entièrement été fait 'maison' par Eric Sainte, membre de l'ALAF. La place de l'église doit encore être achevée afin d'y intégrer les bâtiments sans joints apparents.

15. Le grand autorail Brossel 552.01 en deux tons de vert circule sur le talus surélevé en direction de Bressoux, Visé et Maastricht.

16. Sur l'ancienne partie du réseau du club, on peut voir l'étonnante gare du Val-St-Lambert, le véritable édifice ayant été démoli. Le petit autorail Brossel 551.48 en livrée d'origine est prêt au départ.

à voir des trains en circulation, sans devoir effectuer des manœuvres compliquées à chaque extrémité de réseau. Le circuit digital à courant continu s'étend sur plus de 300 m; un convoi met plus de 20 minutes à le parcourir complètement!

Sur un réseau de telles dimensions, un trafic ferroviaire sûr n'est obtenu qu'au moyen de protections adéquates. Tout ce réseau est donc découpé en 21 blocs, tous équipés de signaux, comme en exploitation réelle. Grâce au décodeur de la locomotive, le 'chef-régulateur' sait quel convoi se trouve dans chaque section de bloc et quel itinéraire il doit suivre.

Comme beaucoup d'autres clubs, l'ALAF compte un grand nombre de cheminots (actifs ou retraités) parmi ses membres, qui savent exactement comment fonctionnent les chemins de fer, des notions qu'ils ont transposé sur le réseau de ce club. Malgré – ou justement grâce à – cette signalisation, il est possible de commander les convois au moyen de régulateurs Lenz à main, les circulations étant alors protégées par l'action des signaux. En situation optimale, 15 convois peuvent circuler simultanément sur ce réseau.

Si vous voulez voir cet impressionnant réseau

FICHE DE CLUB

NOM: ALAF asbl – Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer

ADRESSE: rue de la Gare 77 à 4102 Ougrée

CONTACT: François-Xavier Leemans (secrétaire), rue de l'Athénée, 74 à 4630 Soumagne

SITE INTERNET: www.alaf.be

RÉUNIONS: chaque vendredi à partir de 19h30

Chaque premier mercredi du mois
COTISATION 2014: 55 euro (assurance incluse).

du club de l'ALAF, vous devez absolument vous rendre aux journées 'Portes ouvertes' des 8 et 9 novembre prochains (de 9 à 17 h), rue de la gare à 4102 Ougrée. Nous vous recommandons la visite, et vous y serez par ailleurs chaudement accueillis!

Texte & photos: GVM



De helft van lijn 11

LORS DE CHAQUE EXPO 'ON TRAXS!', LE PUBLIC ÉLIT TRADITIONNELLEMENT LE PLUS BEAU RÉSEAU EXPOSÉ. EN MARS DERNIER, LES VISITEURS ONT VOTÉ DE FAÇON MASSIVE POUR 'DE HELLUF VAN LIJN 11' DE THOM RAVEN, HARRY KAFFA ET DE LEURS 'HOLLANDESE TRAM MAATJES' (HTM). MAIS DIFFICILE DE PHOTOGRAPHER CE RÉSEAU PENDANT L'EXPO: PENDANT LES TROIS JOURS, LES FILES ÉTAIENT IMPRESSIONNANTES DEVANT CE DIORAMA D'UNE LARGEUR D'À PEINE TROIS MÈTRES... HEUREUSEMENT, LES MEMBRES DU HTM NOUS ONT DONNÉ L'OCCASION DE PHOTOGRAPHER CE RÉSEAU UNIQUE EN DEHORS DES HEURES DE VISITE...

Thom Raven et Harry Kaffa sont connus par de nombreux modélistes. L'urbaniste Thom est connu par 'Ravenhage', 'De Oude Lijn', 'Vue sur Enschede' et les dioramas urbains de Den Haag Conradkade, Rotterdam Spoor-singel (2003) et Amsterdam Herengracht

(2005). Le fil rouge de toutes les créations de Thom est le tram. Mais Harry Kaffa est encore plus tramophile que Thom: depuis que nous le connaissons, il réalise de magnifiques maquettes de trams aux échelles 1:87 et 1:43,5. La collaboration entre Harry et Thom

a commencé il y a bientôt deux décennies. Harry Kaffa désirait alors disposer d'un diorama comme arrière-plan pour sa collection de trams de La Haye faits 'maison', tandis que Thom a pu compter sur son aide pour l'assemblage de ses maquettes de trams: ce fut le point de départ d'un premier diorama urbain, 'Den Haag Conradkade', qui fait désormais partie intégrante du réseau 'De Helluf van lijn 11'.

Le choix de 'Conradkade' fut inspiré en son temps par les façades caractéristiques de La

1. Le carrefour Conradkade/Weimarstraat avec la PCC 1001, assemblée par Harry Kaffa.



2



2. Une vue de la Weimarstraat prise du pont avec au bout, une feuille d'aluminium dure et mate, réfléchissante. Grâce à l'épaisseur réduite du diorama, on voit rapidement que la rue se termine à l'arrière-plan. Les contours des bâtiments passent au-delà de la feuille d'alu légèrement trouble et disparaissent dans un arrière-plan flou. L'effet de profondeur est encore accentué en plaçant une moitié de tram dans la rue, devant l'arrière-plan.

Haye du début du 20ème siècle et par la grande diversité en matériel tramways qui y régnait au cours des années 1950/60. Sur la ligne 11, on pouvait y voir les célèbres couplages faits d'une motrice 800 et d'une 750 et plus tard, des PCC. On pouvait même y voir des locomotives de la HTM remorquant des rames de wagons de marchandises. En reproduisant en outre l'angle de la Weimarsstraat et du Weimarbrug au-dessus du canal de renouvellement, l'espace était disponible pour y placer les lignes 2 et 5 exploitées par des motrices 250.

Les maisons

Typique de l'époque de l'Entre-deux-guerres, le style de construction en maçonnerie richement décoré d'arcs, de couches de briques différentes et d'une abondance d'ornements. Typique de La Haye, les maisons à trois étages et leur oriel (ou avancée en encorbellement) en bois à l'étage. Tous ces éléments d'architecture se retrouvent sur les maquettes de 'Conradkade', qui fut présenté lors de différentes expositions il y a plus de dix ans. Mais comme souvent, 'Conradkade' a souffert du temps et le temps de sa rénovation était venu. Thom eut alors l'idée de l'étendre sur la gauche au moyen d'une boucle de retournement au Boulevard de Scheveningen et sur la droite par une rue terminée par une remise pour locos. L'ensemble formerait le réseau 'De helluf van lijn 11'.

Pour la fabrication des maisons, deux techniques furent suivies. Les maquettes déjà présentes sur la partie médiane déjà plus ancienne du Conradkade' et de la Weimarsstraat ont été assemblées avec des plaques de styrène 'lisse'. Après découpe à bonne mesure et sciage des parties de façade, elles ont été peintes avec de la poudre Rainier provenant d'Allemagne: il s'agit d'une substance collante au bois, acquise par Thom à l'expo 'Rail' de 1996. Les joints y ont ensuite été tracés à la pointe le long d'une latte métallique, afin d'obtenir la structure des briques



3. De leur banc sur la Kompasstraat, un couple de Scheveningen jouit d'une belle vue sur la nouvelle jetée.

4. Un coup d'œil sur le Strandweg et l'horizon, peint bien droit, avec art. Le monument commémoratif à gauche n'est que pour moitié en relief. L'original a été érigé en 1865 pour commémorer le débarquement du roi Willem I sur la plage de Scheveningen, en 1813. Le texte inscrit sur la flèche est: 'Que Dieu sauve les Pays-Bas, 24 août 1865, le peuple reconnaissant, 30 novembre 1813'.



maçonnées. Les couches de briques blanches ont ensuite été peintes à la peinture blanche. Heureusement, Thom avait acquis une belle provision de poudres de couleurs, car il n'a plus jamais revu Rainier et ses produits, ultérieurement... Une bonne alternative est toutefois proposée de nos jours par les produits Anita Decor, par exemple.

Les maisons de Scheveningen et l'extension à droite ont été réalisées au moyen d'un tra-

ceur (un 'plotter'). Un dessin a d'abord été réalisé par ordinateur. Sur base de ce dernier et du programme du traceur, ce dernier fraise et grave des petites pièces séparées de 0,5 mm d'épaisseur de polystyrène. Le résultat est plus fin que la technique précédemment utilisée, mais l'assemblage n'est pas plus rapide pour autant: le temps passé auparavant à découper et à graver est investi maintenant dans la réalisation du dessin qui doit être conçu comme un set à assembler.

Les 'fers à repasser'

Les maquettes de maisons sont réalisées sur base de dessins d'architecte et de photographies. Lorsque les dessins ne sont pas disponibles, les dimensions ont été déterminées notamment en comptant le nombre de dalles du trottoir... Ces maisons ne seront pas à l'échelle au millimètre près, mais ce n'est pas strictement nécessaire: il s'agit plus d'obtenir une impression générale correcte. C'était aussi nécessaire, car en repro-

5



5. L'aubette située à la Conradkade est typique. Selon leurs propres souvenirs, Thom et Harry savaient qu'une aubette semblable existait dans les années '60 le long du canal de renouvellement. Ils n'ont pas retrouvé de modèle réel, mais bien une aubette en bois sur le site de la Haags Openbaar Vervoermuseum.

6



6. La motrice 207 et la remorque 779 circulent du Conradkade en direction de la Zeeruststraat. A voir ceci, le conducteur a omis de modifier l'indice de ligne, car la ligne 8 ne circulait pas à cet endroit.

duisant toutes les maisons du Conradkade, le diorama aurait été bien trop large: c'est une liberté que le modéliste doit pouvoir prendre. C'est ainsi que logiquement, une grande partie située entre le Conradkade et la boucle de la ligne du tram près de la Zeeruststraat à Scheveningen a été omise, tandis qu'à droite figure encore une grande

partie de la ville entre les maisons qui forment le coin entre la Monstersestraat et la Delftselaan. En outre, ce coin a été réalisé de façon inversée, afin de constituer un beau point de fuite pour les trams. Derrière la remise, on reconnaît encore quelques maisons qui ont existé à la Van der Vennestraat, en hommage à l'un des membres des 'Hol-

landse Tram Maatjes' qui y a passé sa jeunesse. La remise se trouvait à la Delftselaan et a été démolie fin 1979. Lorsque votre reporter demanda à Thom s'il avait construit cette remise, sa réponse fut: «Non, c'est une création de Gerco van Beelen» en ajoutant finement: «C'est une remise pour locos de service. Un dépôt, c'est pour y remiser des

trams. Or, ceci est une remise pour y garer des locomotives et le wagon H-41 pour le montage des caténaires: il s'agit donc bien d'une remise de service».

Les locomotives de service qui y sont entreposées – surnommées les ‘fers à repasser’, dans le langage courant – acheminaient les wagons des NS de la Delftselaan à Den Haag jusque sur le site de la Duinstraat à Scheveningen, où le dépôt de charbon était entre autres installé. Outre le charbon, le tram transportait également du bois, du sel, du poisson, des chiffons et des vieux papiers. Ces parcours marchandises circulaient entre les trams ‘voyageurs’ réguliers et furent arrêtés en 1974.

Ces ‘fers à repasser’ ont été construits en 1927 par la firme Siegener Eisenbahnbedarf.

7. *Devant la remise, on voit que le H-41 ‘Dieseltinus’ est un autorail diesel-électrique destiné à l’entretien des caténaires. Ce véhicule a été mis en service en 1923 par la HTM. A l’origine, il était équipé d’un moteur à essence, qui fut remplacé lors d’une grosse rénovation par un moteur Diesel. Le surnom de ‘Dieseltinus’ est une référence à Tinus Kok, le technicien attaché au H-41.*

8. *En grim pant sur le toit de la remise à locos, on peut voir au-delà du Conradkade en direction de la Mer du Nord, du moins sur le diorama ‘de Helluf van lijn 11’...*





9. Un des membres du Hollandse tram Maatsjes photographie la 1103 de la HTM au coin de la Monsterstraat et de la Delftselaan (en inversé).

Ils reçurent le numéro de constructeur 8701 en 8702 et furent numérotés par la HTM H-51 et H-52. Ils ont été reproduits en modèles réduits par Harry Kaffa, comme d'ailleurs tout le matériel. Il s'agit dans tous les cas de modèles en laiton. Des trams réalisés par Thom y sont également visibles: ces modèles ont été réalisés en styrene et en Lexan (du polycarbonate transparent recouvert d'une feuille adhésive). Ils ont été dessinés par ordinateur et ensuite découpés au moyen d'un traceur (ou 'plotter'). Pour les pièces et la motorisation, c'est Harry qui s'en est chargé. La PCC a été réalisée au moyen de pièces en plastique par Paul Roos, et super-détaillée. Les portes en métal et le pantographe sont sortis de l'atelier de Harry. Ces pantos sont d'ailleurs une histoire à part entière: ils ont été conçus en Auto CAD; ce n'est qu'ensuite qu'ils ont été gravés en maillechort.

Analogique

Comme vous avez pu vous en rendre compte, Thom Raven, qui a dessiné le projet et construit le diorama, ainsi que Harry

Kaffa, qui a pris en charge le domaine de la traction, ont tous deux reçu l'aide de leurs amis Gerco van Beelen, Paul Roos et Alex Huijskes du Hollandse Tram Maatjes. Alex est l'homme de la commande, qui est encore délicieusement désuète. Les trams sont commandés à la main au moyen d'un régulateur, selon le principe du 'walk around'. Rien d'automatisé, donc. Mais Alex ne s'en est pas accommodé, de cet aspect suranné: Il s'est fort investi pour faire circuler ses trams en mode digital, mais pour On traXS!, il n'était pas encore assez satisfait. Des essais ont été entrepris avec les modules Viessmann, mais il semble qu'ils ne fonctionnent pas sur les trams, en premier lieu parce que tous les moteurs de tramways réagissent différemment, bien que tous les trams soient équipés du même type de moteur. En second lieu, Alex suppose que ces modules Viessmann ont été conçus pour des trains avec une petite rame de wagons, qui constituent une masse bien plus importante qu'un tram. Donc, encore un problème supplémentaire à régler par notre électricien...

Les installations électriques d'un autre ordre sont les poteaux d'éclairage et les caténaires. Celles-ci sont également reproduites avec réalisme: Harry les a confectionnés en laiton. Les mâts ont été réalisés au tour, sur lesquels des profilés et des pièces moulées ont été assemblées. On distingue deux types de suspension sur ces caténaires: le long de Conradkade, il s'agit d'un montage avec d'énormes mâts en béton et suspensions à chaînes, comme la HTM l'utilise sur une grande partie de son réseau depuis les années '50. La boucle de Scheveningen est quant à elle équipée de mâts datant des années '60, supportant un fil de contact unique.

Les poteaux d'éclairage sont également caractéristiques. Les poteaux argentés à supports noirs disposés le long du Conradkade sont appelées les lampes 'Berlage'. Elles ont été conçues vers 1925 par le dessinateur Piet Zwart, au service du célèbre architecte. Elles étaient conçues en teinte noire, avec un simple mât surplombé d'une lampe. Pour le reste, aucune fioriture, mais la commune voulut quelques décorations supplémen-



10. La Zeeruststraat à Scheveningen. La maison blanche a été choisie comme point de départ pour la peinture de l'horizon. Un détail subtil visible sur la peinture de l'arrière-plan est le fait que l'ombre vient du même côté. Les maisons blanches au coin de la Zeeruststraat et du Standweg ont été remplacées par un immeuble moderne, mais les habitations suivant le cours de la rue s'y trouvent encore.

11. En sonnant en permanence, en sifflant régulièrement et grâce au roulement des wagons, il n'est pas possible que l'attention des autres usagers de la route ne soit pas attirée par ce train de marchandises. En tous les cas, ça effraie les mouettes!



taires. Raison pour laquelle Zwart fit peindre tous les éléments superflus à ces yeux en peinture rouge. Les lanternes disposées sur le Weimarbrug sont bien décorées quant à elles de fioritures, et il faut s'imaginer que les originales étaient encore plus décorées...

Sur la boucle de Scheveningen, outre les poteaux du type 'Berlage', on peut également voir un poteau d'éclairage du type 'Cologne'. Il s'agit de poteaux sobres, avec des ornements Art Déco. Une telle lampe du type 'Cologne' a également été dispo-

sée au-dessus de l'urinoir, près de la halte de Scheveningen. Avec sa coiffe stricte faisant clairement référence au modèle de Berlage, les autres poteaux d'éclairage sont disposés le long de la Zeeruststraat et près de l'arche, selon le concept RB-1 de



12. Les frères Harry de La Haye éprouvent manifestement des problèmes avec leur bagnole! Et si vous les approchez, vous les entendrez même jurer, une petite blague faite par Gerco van Beelen qui ici et là, prévoit des effets sonores...



13. L'horizon, peint sur un arrière-plan arrondi, n'est visible que depuis un point de vue limité. En le regardant d'un autre point de vue, cela ne réussit pas. A titre d'illustration, nous avons pris cette photo d'un point de vue élevé: lors d'expositions, ceci est impossible.

la société d'énergie de la commune de La Haye (GEB).

L'arrière-plan

L'arrière-plan est a été peint par Thom Raven sur base de photos provenant des ar-

chives de La Haye. Elément caractéristique de Scheveningen, sa jetée datant de 1961 et ses tourelles d'observation de 1962. Sur la peinture de Thom, elle ne figurait que depuis quelques années. Pour la réalisation de cet arrière-plan, l'horizon a d'abord été

déterminé: ce dernier se situe juste sous la gouttière de la maison blanche, à gauche du diorama, afin que Thom ne doive pas peindre tout La Haye sur cet arrière-plan... Certains points singuliers sont toutefois reconnaissables par un habitant de La Haye.

14



14. La voie du tram est typique de la HTM: une voie de campagne sur des traverses en bois, le tout sur une assiette peu armée et faite de sable. Les rails sont de marque Roco (code 83). Pour le croisement avec la Weimarstraat, des rails en N ont été soudés sur un circuit imprimé.

15. Un des 'fers à repasser' et le Dieseltinus sont devant la remise à locos de la Delfstraat. Ou en jargon, l'engin de service H-51 et la voiture d'entretien des caténaires H-41 sont devant la porte...

Un défi (car un modéliste ne connaît pas de problèmes...) qui a dû être relevé est l'horizon entre le ciel et la mer. Cet horizon doit être droit, mais comment faire sur un arrière-plan arrondi? Impossible de tirer simplement une ligne droite. Pour une partie, l'horizon est caché derrière la jetée, mais pour le reste, une astuce visuelle a été nécessaire.

En premier lieu, il a fallu disposer le diorama à hauteur des yeux et travailler avec des 'view blocks', de façon à ce que l'horizon ne soit plus visible que depuis un point de vue restreint. Sur l'arrière-plan peint en bleu uni, l'horizon a été tracé au moyen d'un adhésif, ce qui a permis de tenir en

15



16



16. Le terminus de la ligne 11 (le film étant encore sur le 8) se situe directement à la Strandweg. Pour camoufler la transition du diorama menant vers la partie arrière peinte, un petit muret a été disposé à quelque distance de l'arrière-plan.

permanence l'horizon à l'œil. Le trait de la côte a été matérialisé de la même façon. Le tableau a ensuite été peint de l'arrière vers l'avant. La transition entre les deux peintures en deux dimensions et le diorama en trois dimensions a été camouflée par un muret qui suit la courbe de la ligne du tram, sur quelques centimètres juste devant la plaque d'arrière-plan.

Le sable et l'eau

Le terrain accidenté à l'intérieur de la boucle près de Scheveningen a été reproduit au moyen de fines plaques de Styrodur recouvertes de journaux qui ont été humectés ensuite au moyen d'une peinture latex de couleur sable et saupoudrés de sable des dunes. Les oyats visibles dans la courbe ont été plantés touffe par touffe dans la plaque de base. «500 petits trous à forer, 500 gouttelettes de colle et 500 touffes de corde de sisal» soupire Thom, maintenant que tout a été emballé pour la prochaine exposition. Suite au vent dominant venant de l'ouest, les touffes sont toutes inclinées en direction de l'intérieur des terres.

Le vent semble également jouer sur l'eau du canal de renouvellement. Les vaguelettes ont été reproduites de façon très particulière par Thom: elles sont constituées d'un vernis pour yacht. Ce vernis a été appliqué en une seule fois. Cette épaisse couche met plusieurs jours à sécher et lors du processus, des vaguelettes font se former. Ce truc a en fait été découvert par hasard par Thom. Comme l'ont éprouvé de nombreux participants lors d'expositions, Thom a dû encore travailler beaucoup à son diorama pour le rendre présentable, notamment pour reproduire l'eau. Elle aurait dû être reproduite au moyen de vernis – appliqué couche après couche – mais par manque de temps, il l'a appliqué en une fois, au moyen d'une couche épaisse. Avec le résultat qu'après quelques jours, la surface du vernis a commencé à se rider et finalement, au bénéfice du réalisme. En appliquant une fine couche de vernis sur le vernis sec, les vaguelettes ont été atténuées. Moins de vernis pour yacht est utilisé, moins la surface est lisse.

La reconnaissance

Thom Raven a eu beaucoup de plaisir à accueillir le photographe David van Dam (de NRC et du Volkskrant) chez lui pour réaliser un reportage sur les modélistes, dans le cadre de l'exposition On traXS! Ce photographe, habitant lui-même à La Haye, reconnu directement la scène: «Je passe tous les jours le long du Conradkade!» Il était à ce point enthousiaste qu'il appela sa compagne pour lui raconter ce qu'il était en train de voir... Les membres du HTM ont aussi vécu des réactions de ce style lors de l'expo On traXS!: des visiteurs qui reconnaissaient directement La Haye et Scheveningen et qui racontaient spontanément d'où ils venaient ou désignaient l'endroit où vivaient leurs amis. «C'est le plus beau compliment que l'on puisse recevoir» assure Thom; «Que les gens reconnaissent l'endroit, c'est aussi un peu pour cela que nous le faisons...»

Texte et photos:
Gerard Tombroek





Landovice Nové Město

Un réseau en TT d'inspiration tchécoslovaque

ON TRAXS! RÉUSSIT QUASI CHAQUE ANNÉE À EXPOSER DES RÉSEAUX QUI SONT MOINS 'ÉVIDENTS': APRÈS LE RÉSEAU POLONAIS 'LEWIN-LESKI' DE LESZEK LEWINSKI EN 2011 ET LE RÉSEAU TURC 'SEÇUK' D'ABDURRAHMAN USTA EN 2012, IL FUT POSSIBLE EN 2014 D'ADMIRER UN RÉSEAU D'INSPIRATION TCHÉCOSLOVAQUE. SON CONSTRUCTEUR, SEBASTIAN SCHMIDT NE VIEN TOUTEFOIS NI DE TCHÉQUIE, NI DE SLOVAQUIE, MAIS... D'ALLEMAGNE, CE QUI A RENDU LA COMMUNICATION BIEN PLUS AISÉE AVEC VOTRE PHOTOGRAPHE ET QUI A AINSI PU FAIRE DISPOSER LES CONVOIS AUX MEILLEURS ENDROITS...

L'époque au cours de laquelle le réseau se déroule est celle des années '80 du siècle dernier. La région reproduite est la Bohême, la partie tchèque de l'ancienne Tchécoslovaquie. Sebastian Schmidt a délibérément opté pour l'époque IV car un an plus tard – le 1^{er} janvier 1993 – les chemins de fer tchécoslovaques (les Československé státní dráhy – ČSD) se scindaient en Chemins de fer tchèques (České dráhy – ČD) et Chemins de fer de la république slovaque (Železnice Slovenskej republiky – ŽSR).

L'histoire des ČSD est relativement peu ancienne: ils ont été fondés en 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale, lorsque la Tchécoslovaquie devint indépendante de l'Autriche-Hongrie. Avant, les chemins de

fer faisaient partie des kkStB (les kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen). Quand on y ajoute que les chemins de fer tchécoslovaques furent mis sous tutelle de la Deutsche Reichsbahn entre 1939 et 1945, vous pouvez vous imaginer la variété du matériel roulant qui régnait au cours des années '80 dans ce pays d'Europe Centrale... Pour Sebastian Schmidt provenant de Weimar (en Allemagne), ce fut une raison suffisante pour s'intéresser à ce pays de l'Est, afin de réaliser son réseau.

De la voie TT

Pour son réseau tchécoslovaque, Sebastian Schmidt a choisi la voie TT. Cette échelle intelligente, qui se situe entre le H0 et le N, est considérée par beaucoup de modélistes

1. Bien que ce réseau soit fictif, la halte d'Holostřevy est la reproduction de celle du lieu de naissance du grand-père de Sebastian Schmidt. L'automoteur du type M152 a été fabriqué en grand nombre par les ČSD en remplacement de ceux datant d'avant-guerre.

comme étant typique de l'industrie du modèle ferroviaire qui se situait de l'autre côté du Rideau de fer. Et pourtant, cette échelle trouve son origine... aux Etats-Unis d'Amérique. C'est Hal Joyce qui lança l'échelle 1:120 en 1945, sous le label H.P. Products Co. Il avait débuté dès 1941, mais comme vous le savez, cette époque n'était pas très propice – c'est un euphémisme – à la production de choses aussi inutiles que des 'petits trains'... Hal Joyce avait opté pour l'échelle '1/10 inch par pied'. Réfléchissons quelque peu. Un inch (pouce) correspond exactement à 25,4 mm et un pied en contient 12. Un pied a donc une longueur de 304,8 mm. L'échelle '1/10 inch par pied' signifie donc que 304,8 mm en réalité représentent en modèle réduit 25,4 divisé par 10, soit 2,54 mm. Ceci veut dire que

2. Après la Seconde Guerre mondiale, quelques locos à vapeur allemandes sont restées en Tchécoslovaquie et furent utilisées par les ČSD, comme cette 555.1, une ex BR 52.



2



Représentation schématique de 'Landovice Nové Město', non à l'échelle et sans ses gares-fantômes. La gare forme un tout, réalisée au moyen de segments. La partie décor est assemblée de façon modulaire, ce qui procure une grande flexibilité lors du montage en vue d'expositions. Depuis lors, ce réseau a été étendu par quelques modules dont un module de coin, ce qui permet une disposition en 'Z' ou en 'U'.



3

3. Une 477 (une ex BR 38 de la DRG) se dandine sur l'ancien viaduc en maçonnerie. Elle remorque un train de voyageurs composé d'anciennes voitures de différents types. En réalité, ce convoi datant des années '50 n'est pas à sa place sur 'Landovice Nové Město' qui date des années '80, mais cette rame a été extraite de sa boîte à la demande expresse du photographe...

l'échelle 304,8 divisé par 2,54 est le 1:120. Et si nous nous penchons sur l'écartement des rails, la voie normale de 1.435 mm divisée par 120 revient à 11,9583 mm, ce qui fait 12 mm, en arrondissant.

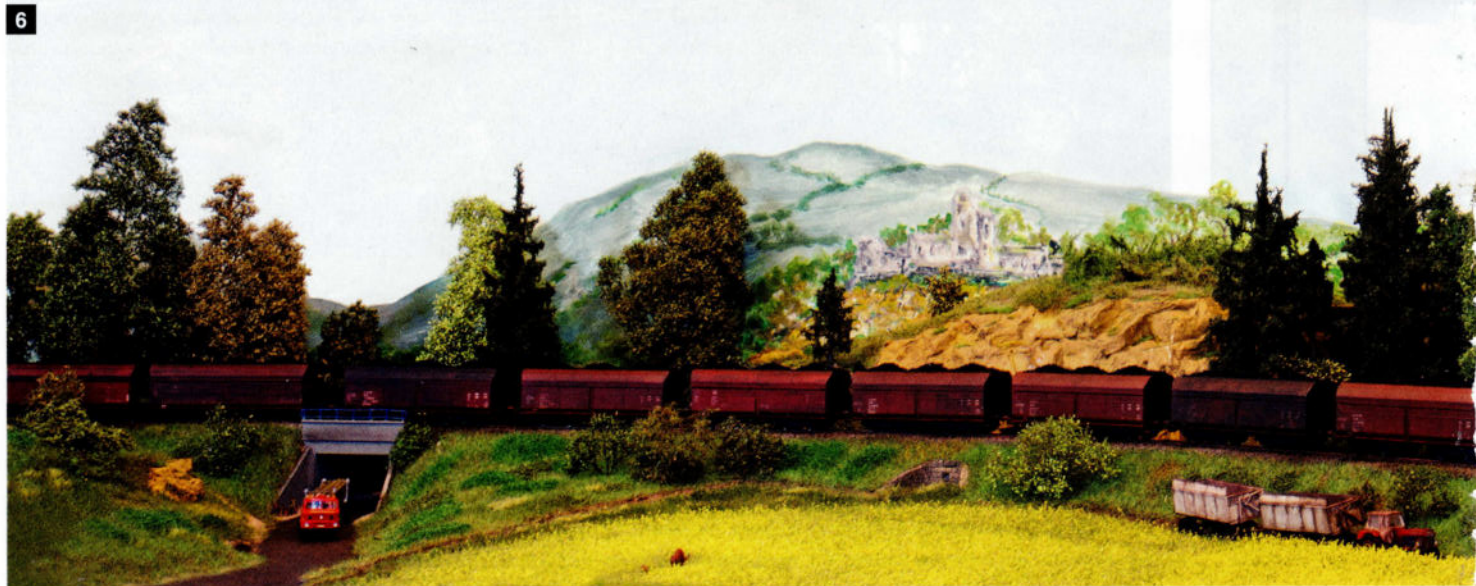
L'échelle 1:120 était à l'époque la référence des plus petits modèles de trains produits commercialement. Elle ne nécessite que 73 % environ de l'espace nécessaire au H0, un réseau pouvant être installé sur un coin de table (façon de parler), d'où son abréviation: TT pour 'Table-Top' ('sur une table')!

Cela durera cinq ans avant que Rokal sorte son premier modèle TT à l'écartement de 12 mm en Europe. Rokal était l'abréviation de Robert Kahrmann (le fondateur de la firme) et Lobberich (le lieu de l'usine en Allemagne de l'Ouest d'après-guerre). Mais malgré le succès du début, l'intérêt pour cette échelle se mit à stagner au cours des années '60, tant aux USA qu'en Europe. Märklin, Trix et

4. En tête d'un train de voyageurs, une T478.3 circule dans la tranchée, en route vers Lando-vice Nové Město. Le convoi a été composé sur base de photos prises entre 1970 et 1990.

5. La T457 0001, la prototype de la série, est en route avec un train de marchandises local. Ce modèle n'est pas en vente tel quel: seul sa chaudière est disponible en kit. Pour le châssis, des pièces Piko peuvent être utilisées.

6. Sur le talus qui relie les deux jambages du 'L' au moyen d'une large courbe, vous pouvez jouir d'une belle vue sur les trains. Voici un long train de charbon constitué de wagons autodéchargeants, remorqué par une T678.0. Quelques unités à peine existaient de cette série, en service aux ČSD: ce modèle est fait 'maison'.





Fleischmann (pour ce dernier à partir de 1952) dominaient le marché européen en H0, sans compter l'apparition de l'échelle N. La production en TT fut arrêtée chez Rokal en 1971, la reprise par Röwa en 1972 n'y changeant rien.

7. Une T478.1 entre en gare, en tête d'une rame de voitures à double étage typiques d'Europe Centrale. Le modèle de la loco provient du fabricant tchèque MTB, tandis que les voitures sont de Kuehn.

De l'autre côté du Rideau de fer par contre, l'échelle 1:120 se maintenait. Zeuke avait ainsi lancé un nouveau train en TT lors de la Foire de Leipzig de 1957. Cette firme deviendra plus tard la VEB 'Berliner TT-Bahnen' (BTTB), connue surtout pour sa qualité typique de l'Allemagne de l'Est... Lorsque la firme BTTB sera reprise par Tillig après la Réunification des deux Allemagne, la qualité s'améliora par étapes et le programme s'étoffera. Les modélistes s'en rendirent également compte, raison pour laquelle l'échelle TT se répandit de plus en plus. Grâce aussi au fait que des

8. La halle aux messageries est le centre de la gare de marchandises. La remise a été faite 'maison' sur base de photos.

firmes comme Piko et Rocco ont découvert les vertus de cette échelle qui se situe entre le H0 et le N et se sont mises à produire également en TT...

En forme de 'L'

Et c'est précisément grâce à cette offre de plus en plus vaste en échelle TT que Schmidt a pu réaliser son réseau 'Landovice Nové





9. La T435 le long du chemin de roulage; elle est surnommée 'Hekttor'. Il s'agissait d'un type de loco très répandu, réalisé sur base d'un modèle de l'ex-Allemagne de l'Est.

10. Un charbonnier est installé le long de la cour à marchandises: à voir cette scène, la bande transbordeuse est en panne, un problème qui arrive souvent. Au besoin, le 'Zil' russe devra être déchargé à la main...

11. Affluence sur le quai: à Landovice, le nombre de voyageurs est toujours élevé. Le train remorqué par une T478.3 partira pile à l'heure: ce modèle est de la marque Roco.

Město': on y trouve du matériel des marques Kuehn (Kühn), MTB, Piko, Roco, Tillig et... de fabrication 'maison'.

La petite ville de Landovice Nové Město (Landwitz Neustadt en allemand) est une ville fictive qui pourrait se situer quelque part en Bohême. Sur ce réseau en forme de 'L' de 7 m sur 6, on trouve une ligne principale à simple voie qui, venant d'une gare-fantôme, débute à gauche dans un paysage rural et qui dessert la petite halte d'Holostřevy, ce qui n'est pas le fruit du hasard, car c'est le lieu de naissance du grand-père de Sebastian. Cette halte se situe à une certaine distance du village d'Holostřevy que l'on peut voir au loin, peint sur l'arrière-plan. Ce dernier – ainsi que le reste du réseau – a par ailleurs été peint par le père de Sebastian Schmidt, sur base de croquis et de photos. La ligne disparaît ensuite vers la droite dans un bois touffu de bouleaux; lorsqu'elle en sort, elle croise une



vallée sur un long viaduc en maçonnerie, qui joue le rôle de 'eye catcher', un dispositif destiné à canaliser les regards... Après s'être un peu dissimulée dans une tranchée, la ligne vient se placer au centre du réseau au moyen d'une large courbe de 90 degrés, disposée le long d'un paysage fait de cultures.

C'est là que se raccorde la gare du faubourg au jambage droit du 'L'.

Toujours de la gauche vers la droite, la voie se fraye un chemin entre la halle aux marchandises et une cabine de signalisation. A hauteur de cette cabine, une voie accessoire

12

12. Landovice Nové Město, 'Landwitz Neustadt' en allemand, est une petite gare. L'activité qui règne autour du bâtiment principal est surtout le fait de la gare des bus, où les 'Karosa' amènent leur flot de figurines Preiser...



13



13. Le train de voyageurs sort de la gare de Landovice Nové Město. La T478.1, aussi connue sous le sobriquet de 'Bardotka', circule bruyamment vers les faubourgs.

14. Une T669 arrive en tête d'un convoi vers Landovice Nové Město. Il s'agit en réalité d'une locomotive de manœuvres lourde, mais qui est aussi utilisée comme locomotive de ligne. Ce modèle est de fabrication 'maison'.

Il n'y a pas de quai attendant au bâtiment: les voyageurs montent et descendent d'un quai 'en îlot', uniquement accessible par un passage inférieur. Il y a bien une passerelle au-dessus des voies, mais elle relie la place de la gare à l'arrière du site et à la ville. Les constructions sont essentiellement constituées d'un arrière-plan peint représentant des scènes de la région de Budweis ou de la ville tchèque de Budějovice.

14



La ligne disparaît à l'extrême droite, flanquée d'une part d'une habitation à appartements et d'autre part de quelques usines; une large courbe la conduit derrière l'arrière-plan pour aboutir à une vaste gare-fantôme. Le complexe d'usines pourrait être la brasserie produisant la Budweiser, ou celui... de Litovel. Votre photographe a en effet reçu de Sebastian Schmidt une petite bouteille de Königliches Scharzbier de Bohême, pour trinquer à la santé de sa séance-photos réussie!...

se raccorde à la voie principale: cette voie accessoire mène à un raccordement industriel fictif, constitué en réalité d'une gare-fantôme disposée derrière l'arrière-plan.

Longeant la halle aux marchandises (où le chargement peut s'effectuer tant par l'about

que latéralement) se trouve un long chemin où de nombreuses activités ont lieu: on y trouve notamment un marchand de charbon.

Le bâtiment principal avec hall de vente des billets est situé sur une vaste place de la gare, où stationnent également les bus.

Texte et photos:
Gerard Tombroek.



Stefanowo

Une aventure polonaise transposée en H0

C'EST EN HIVER 2000 QU'ERNST-JAN GOEDBLOED PARTICIPA POUR LA PREMIÈRE FOIS À UN SAFARI-VAPEUR EN POLOGNE. CETTE AVENTURE DÉBOUCHA SUR LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU D'INSPIRATION POLONAISE, QUE NOUS ALLONS VOUS DÉVOILER ICI. MAIS LAISSONS ERNST-JAN – CONNU COMME COLLABORATEUR CHEZ ARTITEC – EXPLIQUER LUI-MÊME SES AVENTURES EN POLOGNE, AINSI QUE LA CONSTRUCTION DE SON RÉSEAU.

La première fois, la Pologne fut pour moi une véritable aventure. Au cours de la dernière semaine de l'année 2000, je fis le voyage des Pays-Bas vers la Pologne en train, accompagné d'un ami. A Poznan, il nous fallait changer de train pour Wolsztyn, où nous allions voir de la vapeur. Mais ne connaissant pas la langue et ayant déjà loupé notre train, ce devint moins drôle, surtout dans le noir... Une costarde SU45 en tête d'une rame de quatre voitures à double étage était à quai, et après qu'il fut clair que c'était notre train, nous avons embarqué à son bord. Après qu'un 'Odjezd!' sonore soit crié, nous avons démarré dans un tintamarre de moteur Diesel...

En cours de route, nos billets ont été contrôlés par une garde qui avait un peu du phy-

sique de l'actrice Julie T. Wallace (dans 'The living daylights')... Après avoir jeté un regard dubitatif sur nos billets (des 'Interrail'), elle les poinçonna, ou plus exactement, les annota. Là-bas, les billets sont encore écrits à la main, et non imprimés! Mais le stylo ne faisait pas partie de l'équipement standard des contrôleurs sur ces trains locaux, raison pour laquelle chaque contrôleur avait le sien. Lors d'un long arrêt intermédiaire, notre locomotive fut dételée. Le machiniste grimpa sous la loco et après quelques coups de marteau et quelques cigarettes grillées par nos contrôleuses, la machine fut à nouveau accouplée et nous sommes repartis. Quand vous ne connaissez que les trains néerlandais, inutile de dire que ce genre de pratique a de quoi surprendre!

Arrivés à Wolsztyn, nous nous sommes rendus à l'hôtel du dépôt. A cette époque, la réservation par internet n'était pas encore une pratique habituelle, et nous n'avions donc pas réservé. Pour la 1^{ère} nuitée, il y avait de la place, mais pour la suivante? Heureusement, il sembla que des invités s'en allaient le lendemain, donc c'était 'Njema problema'... Et nous sommes donc endormis dans le dortoir du personnel de Wolsztyn.

Stefanowo

Quelques jours plus tard, nous avons rencontré deux frères néerlandais accompagnés du fils de l'un d'eux: ils voulaient suivre un train vers Zbaszynek et nous avons pu les accompagner. Nous n'avions encore jamais pratiqué ce genre de 'sport', donc... Tandis que nous foncions à travers les chemins ensablés, je devais péniblement remplacer ma pellicule: c'était encore du temps de la photographie analogique. Nous avons pris les dernières photos de ce train à proximité d'une petite gare appelée Stefanowo; après toute cette

La SP42 071 dépose quelques wagons de charbon près du site du marchand.



La Ty5 42 sort de la gare de Stefanowo, en tête d'un train de voyageurs. La voiture postale est de fabrication 'maison', la Ty5 étant une transformation d'un modèle Roco des années '50.



La Ty45 379 manœuvre un train de marchandises à Stefanowo, tandis que la Tki3 attend l'ordre de départ.





Une vue de la gare de Stefanowo. La toilette portative 'Dixie' est sans doute là suite à des travaux de rénovation.



Tandis que la SP42 071 manœuvre près du marchand de charbon, la SN61 55 entre en gare, en provenance de Zbaszynek.

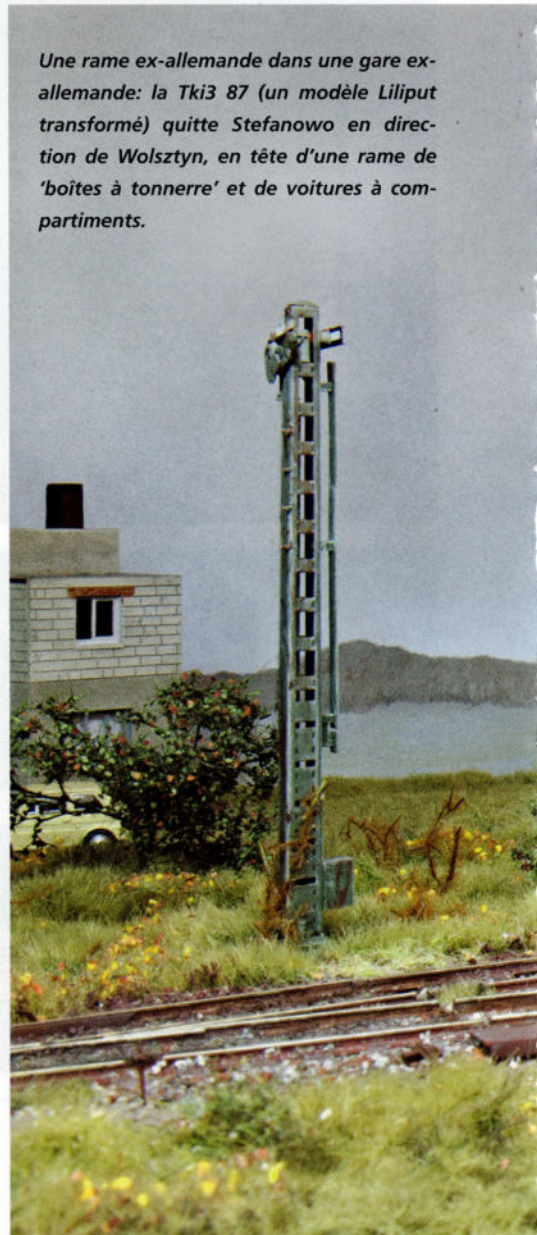
agitation, mon regard s'est attardé sur la petite gare: il fallait absolument la reproduire en modèle réduit, raison pour laquelle j'en pris de nombreuses photos.

Stefanowo est une petite gare avec deux voies de passage et une cour à marchandises. Elle se trouve le long de la ligne Zbaszynek – Wolsztyn (- Leszno). Sa desserte varie selon l'horaire en vigueur: par jour, il peut arriver qu'il y ait un (!) seul croisement en gare, ce qui justifie le fait que la gare doit être desservie: en effet, les aiguillages et signaux doivent être manœuvrés au moyen des leviers ad hoc. Aidé par Floris Dilz, nous nous sommes donc lancés dans la reproduction de Stefanowo en modèle réduit. La reproduction n'est pas fidèle à 100 %: elle contient également des

éléments typiques des alentours, comme le marchand de charbon. Il n'y en a pas à Stefanowo, mais bien dans d'autres gares le long de la ligne vers Wolsztyn. Le charbon est en effet très présent en Pologne. Il manque également une station-service à Stefano, mais on y trouve par contre un beau petit bâtiment typiquement polonais réalisé sur base d'une photo, que j'ai un jour dessiné et fait imprimer.

Au boulot

Les segments sur lesquels le réseau est construit avaient été acquis par mes soins il y a quelques années déjà. Ils étaient destinés à un réseau modulaire qui avait été démantibulé. Lorsque Floris et moi-même avons décidé de construire un nouveau réseau, nous avons rapidement ressorti ces anciens bacs



Une rame ex-allemande dans une gare ex-allemande: la Tki3 87 (un modèle Liliput transformé) quitte Stefanowo en direction de Wolsztyn, en tête d'une rame de 'boîtes à tonnerre' et de voitures à compartiments.

de modules du grenier et nous sommes mis à dessiner un plan de voies. Les parties situées à coté et derrière les segments de paysage, donc les parties nécessaires pour boucler et qui ne sont pas visibles des regards, ont été construites de neuf. Après une cession de travail, toute la pièce de vie de mon habitation était occupée par ce réseau: pour atteindre la TV, il fallait littéralement danser la lambada... Mais toutes les voies étaient posées et les circulations étaient possibles.

Le paysage pouvait désormais être entamé. Le matériel à cet effet provient en grande partie de MiniNatur, remplacé ci et là par de l'Hekiflor. Pour les teintes de vert, aucune discussion possible: il fallait du 'Spätherbst', à savoir des teintes automnales, le plus gris et le plus maussade qui puisse être obtenu. Peu de couleurs sont donc présentes sur ce



réseau, tout comme en réalité. Après que les rouleaux aient été découpés, la pose a pu débuter, centimètre carré après centimètre carré à planter dans une base de Styrodur. Quant aux buissons, ils ont été confectionnés avec du 'Filigranbüsche' de MiniNatur. Pour les sentiers faits de sable, nous avons finalement trouvé le matériau nécessaire qui ressemble de façon convaincante au sable, à savoir... le sable lui-même! Mais du sable blanc, quand même. Il a par après été mis à bonne teinte en le peignant. Les champs ont été confectionnés au moyen d'un tapis herbeux vert pétant, du style de ceux qui étaient utilisés naguère pour déposer les voies et une maisonnette... Ce tapis a été aspergé d'un mélange de colle pour bois et d'eau, le côté fin étant ensuite peigné pour obtenir les formes voulues. Ensuite, la teinte voulue a été obtenue au pinceau.

L'arbre présent sur le quai est de fabrication 'maison'. Le tronc est un tube en plastique, dans lequel des tiges de laiton en été enfilées, ces dernières supportant les grosses branches. Beaucoup de Miliput a été utilisé ensuite pour modeler le tronc et les branches. Le tronc a été peint et les branches dénudées ensuite recouvertes de bouts de 'Filigranbüsche', pour obtenir l'arbre tel qu'il est. Un bout de 'Filigranbüsche' a été collé vers le bas pour simuler une branche cassée, ce qui d'après moi cadrerait bien avec ce paysage maussade...

La construction

Les bâtiments sont tous de fabrication 'maison', réalisée sur base de photos. Certains bâtiments étaient mieux documentés que d'autres: de la station-service, nous n'avions en tout et pour tout qu'une seule photo,

mais du bâtiment de la gare, nous en avions beaucoup. La maison d'habitation a été assemblée sur base de photos de différentes bâtisses: une sorte de 'moyenne', en quelque sorte. Le petit édicule d'aisance (le WC, quoi...) sur le quai est une reproduction réduite du bâtiment original: c'est de la 'compression sélective'. Quant à la maisonnette du garde-barrières, il s'agit d'une version 'kit-basching' du PN 'Münsterland' de la marque Artitec.

La cabane du marchand de charbon est une caisse de wagon que j'avais assemblée il y a quelques années sur base d'une carte en sty-rène, le toit étant fait d'un bout de lamelle. La partie inférieure a été remplacée par quelques profilés en 'U', car le véhicule ne doit plus pouvoir rouler. Ici et là, l'ensemble a été égayé d'une cheminée, de petits rideaux, etc.



Un 'Zuk' attend son chargement sur le site du marchand de charbon. A l'arrière-plan, un wagon 'Gags' garé le long de la cour à marchandises.

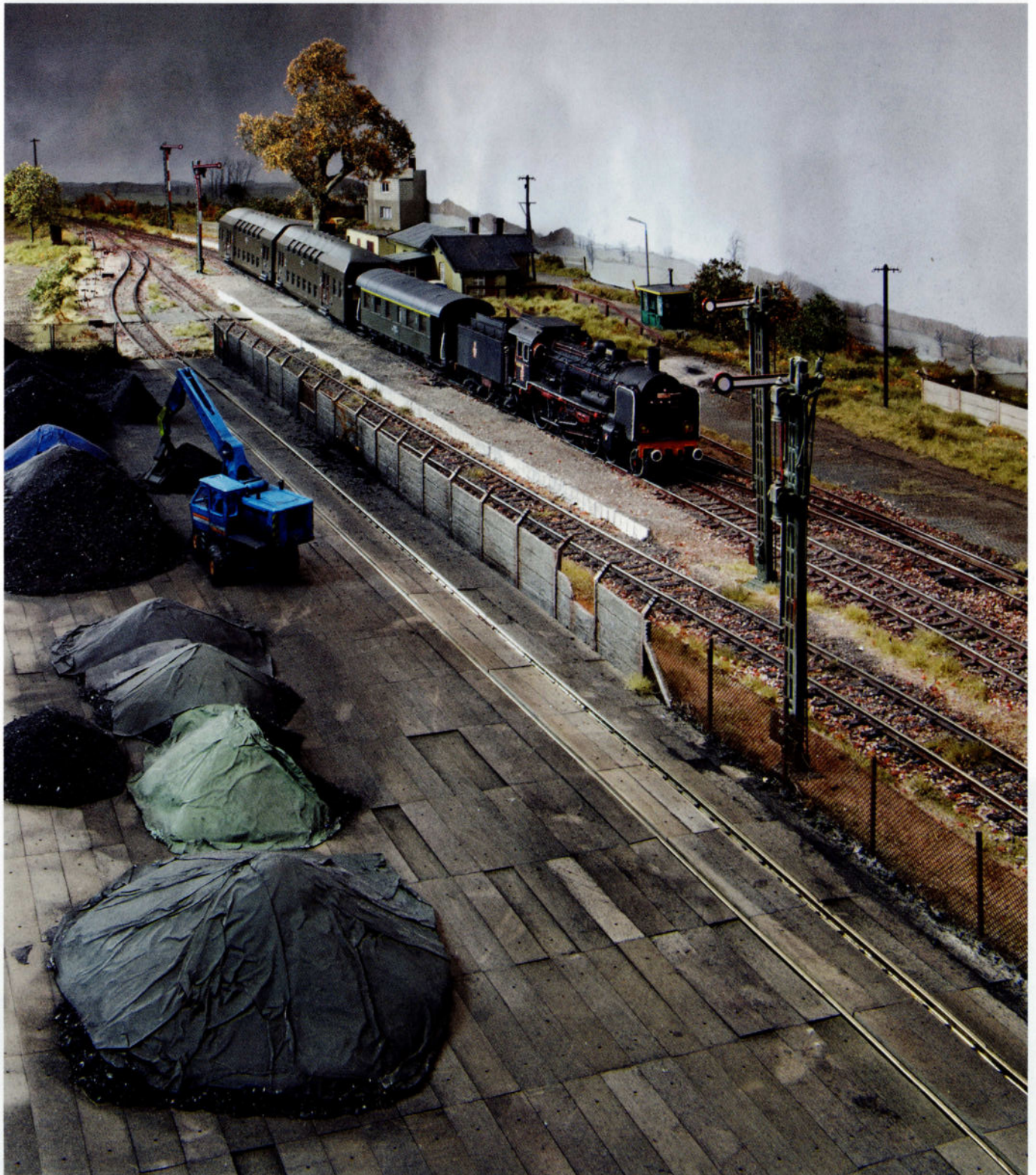


La Ty45 379 franchit le passage à niveau près du marchand de charbon.

Le grillage sur le quai est de fabrication 'maison'. Son dessin du moins est de ma main, sa fabrication ayant été réalisée au moyen de la fraiseuse sur mon lieu de travail, lors de périodes calmes: c'est bien, quand votre employeur stimule votre créativité... L'autre grillage visible est de la marque Artitec. Le portail du marchand de charbon est également fait 'maison'.

Les plaques de béton chez le marchand de charbon ont été fraisées et ensuite peintes en brun au pinceau et revêtues d'une couche de gris de façon différente, pour obtenir des différences de teinte. Ces plaques ont ensuite été collées une par une. Je n'en ai pas compté leur nombre mais il y en a sûrement... le double de la moitié! Mais c'est un hobby, n'est-ce pas...?

Les tas de charbon ont été confectionnés avec du Styrodur. Une partie a été recouverte d'une feuille d'aluminium – pour figurer une bâche – peinte ensuite. Les autres ont été recouverts de poussière de charbon. Quelques manipulations ont été nécessaires pour obtenir un bel ensemble de ces tas de charbon. Avec un peu de poussière restante, le site a été décoré au doigt, pour que l'ensemble paraisse bien.



La Ok1 288 démarre son train de voyageurs de Stefanowo vers Zbaszynek.

sale. Pour la cabane du marchand de charbon, c'était encore humide depuis le traitement du sable. Le traitement du charbon a provoqué l'apparition d'une tache huileuse caractéristique, une chance après ce coup dur, dira-t-on...

Les pierres typiques menant vers les passages à niveau ont été réalisées avec des tigettes de styrene de 2 mm sur 2. Elles ont été confec-

tionnées avec un Dremel garni d'une tête abrasive, après quoi elles ont été découpées à bonne mesure. D'abord peintes en gris, elles ont ensuite été brossées à sec avec une peinture blanche.

L'arrière-plan a été réalisé par Floris au moyen d'un carton gris, plusieurs fois lessivé à la peinture blanche. Les arbres et d'autres détails y ont été peints. Le but était d'obtenir un

arrière-plan grisâtre, représentant l'horizon typique polonais: c'est toujours une source d'étonnement que de voir à quel point le paysage de ce pays peut être maussade, alors que l'on y utilise parfois des couleurs à faire mal aux yeux!

Les trains

Le matériel qui circule sur ce réseau est le

La OL 49 59 'Parowóz' attend le signal du départ à Stefanowo, le long du quai.





La Ty2 730, résultat de la transformation d'une type 52 de Roco, arrive à Stefanowo en tête d'un train de marchandises venant de Zbaszynek.

Le résultat soit de fabrication 'maison', de transformation partielle, ou encore de modèles d'origine, patinés. A l'heure où nous écrivons ces lignes, tout le matériel n'a toutefois pas encore été patiné, mais suffisamment déjà pour assurer un certain service. L'époque représentée peut varier depuis les années '70 jusqu'à nos jours: les tractions vapeur et le Diesel sont toutes deux présentes. Pour les voitures et les wagons aussi, la variété est de mise. Le but est de faire circuler un maximum de matériel qui y a circulé en réalité. Du ma-

matériel nouveau sort régulièrement sur le marché, mais heureusement, il en reste encore pas mal pour réaliser des transformations.

Ce qui est frappant par contre, c'est le fait que le matériel transformé (principalement par Floris) apparaît plus tard chez les fabricants: ce fut ainsi le cas pour les 'Ryflak', ainsi que pour les voitures à double étage. Par contre, la Ol49 n'a pas encore fait l'objet d'une production, bien que Floris en ait déjà réalisé deux... Peut-être en faudrait-il une 3ème, pour ne pas faire mentir les statistiques...?

De nos jours, les trains à vapeur ne circulent plus entre Wolsztyn et Zbaszynek, et depuis le 1^{er} avril 2014, il n'y a même plus de trains réguliers au départ de Wolsztyn. Les doubles étages – qui en hiver, étaient chauffés au point de vous faire suer en T-shirt – ont été remplacés par des rames légères de production polonaise, qui ne sont pas toutes de qualité comparable. Et même l'environnement est en train de changer fortement. Heureusement qu'il nous reste nos photos et nos réseaux...

Réseau et texte: Ernst-Jan Goedbloed
Photos: Gerard Tombroek



La N61 55 devant le bâtiment de la gare.



The Gresley Beat King's Cross sans sa gare...

VOUS NE POUVIEZ PAS LE LOUPER, PENDANT EUROSPoor 2013: L'ÉNORME RÉSEAU BRITANNIQUE EN 4 MM 'THE GRESLEY BEAT' DE CLIFF PARSONS. IMMÉDIATEMENT APRÈS ÊTRE ENTRÉ DANS LE HALL D'EXPOSITION, C'ÉTAIT LE PREMIER RÉSEAU MODÈLE VISIBLE PAR LE PUBLIC ET OÙ BEAUCOUP DE MONDE... RESTAIT COLLÉ. L'ENDROIT ÉTAIT EN EFFET STRATÉGIQUE, COMME CELA SE VOYAIT ENCORE À LA FIN DE LA JOURNÉE: DE NOMBREUSES PERSONNES QUI SE DIRIGEAIENT VERS LA SORTIE Y FAISAIENT ENCORE UN ARRÊT PROLONGÉ!

Difficile à croire que ce magnifique réseau 'The Gresley Beat' soit la propriété d'une seule et même personne. Pendant les expositions, Cliff Parsons sait toutefois s'entou-

rer d'un groupe d'amis qui l'aident lors de son montage et pour l'exploitation de ce réseau particulièrement vaste. 'The Gresley Beat' est une interprétation très libre d'une

partie de la gare londonienne de King's Cross, entre 1923 et 1939. La gare située dans le quartier londonien de King's Cross fut érigée à la fin du 19^{ème} siècle par la célèbre compagnie ferroviaire LNER (London and North Eastern Railway). Sir Herbert Nigel Gresley fut ingénieur en chef à la LNER entre 1923 et 1939. Ce fut un concepteur renommé de locomotives à vapeur: les plus célèbres d'entre-elles en Grande-Bretagne portent son nom, dont la 'Flying Scotsman'

2



1



1. On entre sur 'The Gresley Beat' via le tunnel d'Oakley Park en venant de gauche.

2. Les convois accèdent et circulent sur la ligne principale située au niveau inférieur, tandis que sur le niveau supérieur voit défiler un trafic marchandises varié. Ces convois sont de savants mélanges de modèles en kits assemblés et de modèles prêts à rouler.

et les Pacific carénées du type A4: 'The Gresley Beat' est donc à considérer comme un hommage à ce brillant ingénieur.

Ce réseau a été conçu en tenant compte de son futur public. En l'aménageant sur plusieurs niveaux, le public jouit d'un bel aperçu sur le site. Les voies principales passantes sont au niveau inférieur: on peut régulièrement y



3



4



3. La signalisation mécanique des chemins de fer britanniques était (comme en Belgique et aux Pays-Bas) basée sur l'utilisation de chandeliers: le machiniste sortant d'une installation recevait ses ordres au moyen de palettes distinctes sur un même signal.

4. Ce réseau est barré à 1/3 à peu près de sa hauteur par le viaduc du North London Railway. Cette astuce visuelle procure une profondeur supplémentaire au tableau et allonge la ligne principale.

voir circuler des trains de banlieue venant de la gare King's Cross (où s'y rendant), en alternance avec d'autres trains de voyageurs célèbres: à distance, on pouvait voir la réac-

tion du public lorsque le 'Silver Jubilee' ou le 'Coronation' défilait sous leurs yeux... Simultanément, de longs convois de marchandises circulent au niveau plus élevé.

Les trains venant du nord via le tunnel d'Oakley Park débouchent de gauche: ils transportent des légumes, de la viande, du poisson, des messageries et du charbon



5. Une petite loco esseulée près d'une colonne hydraulique fait voir comment 'Gresley Beat' est conçu. C'est une habitude britannique que d'utiliser un arrière-plan bas, de manière à ce que les opérateurs puissent commander leurs convois en regardant par-dessus l'arrière-plan. Lors des expositions, ce n'est pas trop gênant, mais pour les photos! Nous avons donc retravaillé les arrière-plans sur les photos suivantes...

6. Le 'LNER Streamlined express Silver Jubilee', ce train express caréné, força le respect: ce train légendaire remporta pas moins de quatre records du monde le 27 septembre 1935, en roulant à une moyenne de 112½ mile par heure entre King's Cross et Grantham (dans le Lincolnshire).

la plus réaliste et détaillée possible, sur base des plans d'origine. Le problème est que cette remise fait 900 mm de longueur et qu'elle compte huit voies: elle occupe donc beaucoup d'espace. Un espace avec lequel – même sur un réseau géant – il faut composer. Mais les modélistes sont par nature inventifs et au lieu de huit voies, cette remise n'en compte que quatre. Un truc optique que peu d'entre-nous repéreront, car la remise paraît toujours très grande. Un truc pratique se niche aussi dans la construction du toit: la partie centrale est facile à ôter, de façon à ce qu'une loco qui ne veut plus bouger puisse toujours être extraite de la remise...

vers Londres. Derrière ces voies marchandises se trouve le site pour garer les rames à voyageurs. Bien qu'il n'y ait pas de gare sur 'The Gresley Beat', vous avez l'impression que juste après le tunnel à droite, derrière l'usine à gaz, se trouve King's Cross... En fait, c'est là que se trouve l'immense gare-fantôme.

Une partie importante de ce réseau est

constituée par le dépôt des locomotives. L'atmosphère y est fiévreuse: des locomotives y vont et y viennent en permanence de et vers la gare de King's Cross. Les locomotives entrantes sont virées sur la plaque, réapprovisionnées en charbon et en eau, leur feu est nettoyé, etc. Elles sont ensuite éventuellement garées dans la longue remise. Dénommée 'Top Shed', cette dernière a été reproduite de la façon



7. Requiem in pace...



8. 'The Percy arms' fut la première maquette réalisée par Geoff Taylor, pour la scène londonienne sur 'The Gresley Beat'.
Les briques sont constituées d'une plaque Slaters, mais tout le reste est fait main.



9. En plaçant la scène de rue londonienne sur un coin du réseau, le public peut l'admirer de plus près.



10. Le cheval et la charrette du marchand de charbon sont issus d'un kit. Les fines grilles sont gravées en laiton. La fenêtre au-dessus du marchand est ouverte en partie: comme toutes les fenêtres, elle est constituée de deux parties.

Geoff Taylor

Tout comme la plupart des autres maquettes, cette remise à locomotives est de la main de Geoff Taylor. L'élément qui attire le plus les regards est indiscutablement la rue au-dessus du coin à droite. Après que Geoff ait construit les différents bâtiments constituant le dépôt, Cliff Parsons lui demanda

s'il voulait bien combler ce coin au moyen d'une rue londonienne typique avec ses habitations en cave, un pub, ses jardinets d'arrière-cour, ses rues et ses trottoirs. La seule chose dont Geoff disposait était quelques photos et les principales dimensions des portes et des fenêtres. C'est l'imagination de Geoff Taylor qui a fait le reste, pour com-

bler ce coin. L'ensemble a été construit sur une planche de base dédiée, qui a été fixée sur 'The Gresley Beat' après réalisation. Pour avoir une idée de comment se présenterait ce quartier de ville, des dessins à échelle réduite des maisonnettes ont d'abord été réalisés et collés ensuite sur une maquette en carton. Les dessins ont été changés de place



11. Entre les maisons de la scène londonienne, on peut apercevoir la ligne principale, tout en ayant une belle vue sur le dépôt des locomotives.



12. A droite, 'Gresley Beat' forme un angle de 90 degrés. Sur ce coin se situe le vaste dépôt de locomotives, qui est déjà un réseau à lui tout seul...

13



13. Le dépôt de locomotives est dominé par le silo à charbon et par... sa remise, longue de 90 cm.

14



14. La locomotive à vapeur 'Dominion of New Zealand', une Class 4-6-2 du type A4 du 'London North Eastern Railway', une réalisation magistrale de Sir Nigel Gresley.

sur cette maquette jusqu'au moment où une disposition plaisante à l'œil fut obtenue. Sans n'avoir jamais été dans le quartier de King's Cross, Geoff a pourtant pu en recréer l'atmosphère. La manière dont il a assemblé

les différents bâtiments a été décrite dans les livres de Geoff Taylor: 'Creating Model Buildings' et 'More Model Buildings': ces livres sont en vente chez leur auteur (rendez-vous sur le site www.gtbuildingsmodels.co.uk).

'The Gresley Beat' en tournée

'The Gresley Beat' a pour la première fois été exposé au 'Hull Modelrailway Show' en 2004. Depuis lors, ce réseau a pu être admiré de temps à autre lors de grandes expositions en Angleterre, ainsi qu'à Eurospoor en 2013. Le déménagement de ce réseau est à chaque fois toute une opération pour laquelle deux camions sont nécessaires. Ce réseau est en effet constitué de dix segments, dont quatre de 240 cm sur 160 et six de 210 cm sur 160. Comptez en outre les supports et les frises lumineuses, ainsi que 30 mètres de rideaux ininflammables, six alimentations, douze allonges électriques, quatre caméras de surveillance et les moniteurs associés!

L'énorme gare-fantôme permet de garer 50 rames complètes et douze locomotives. Lors de chaque exposition, 80 locomotives différentes sont utilisées; elles sont toutes régulièrement entretenues et leurs roues sont nettoyées, afin de garantir un fonctionnement sans faille. Comptez encore 400 wagons de marchandises et 160 voi-

15



15. C'est une fameuse bâtisse que ce silo à charbon, avec son ascenseur pour wagon; mais vider ainsi ce wagon était bien plus facile à faire qu'à la pelle...

16. Le réseau est fini à droite par une colline sur laquelle une grande usine à gaz a été reproduite. Un élément typiquement britannique: le petit canal courant le long de l'usine à gaz...

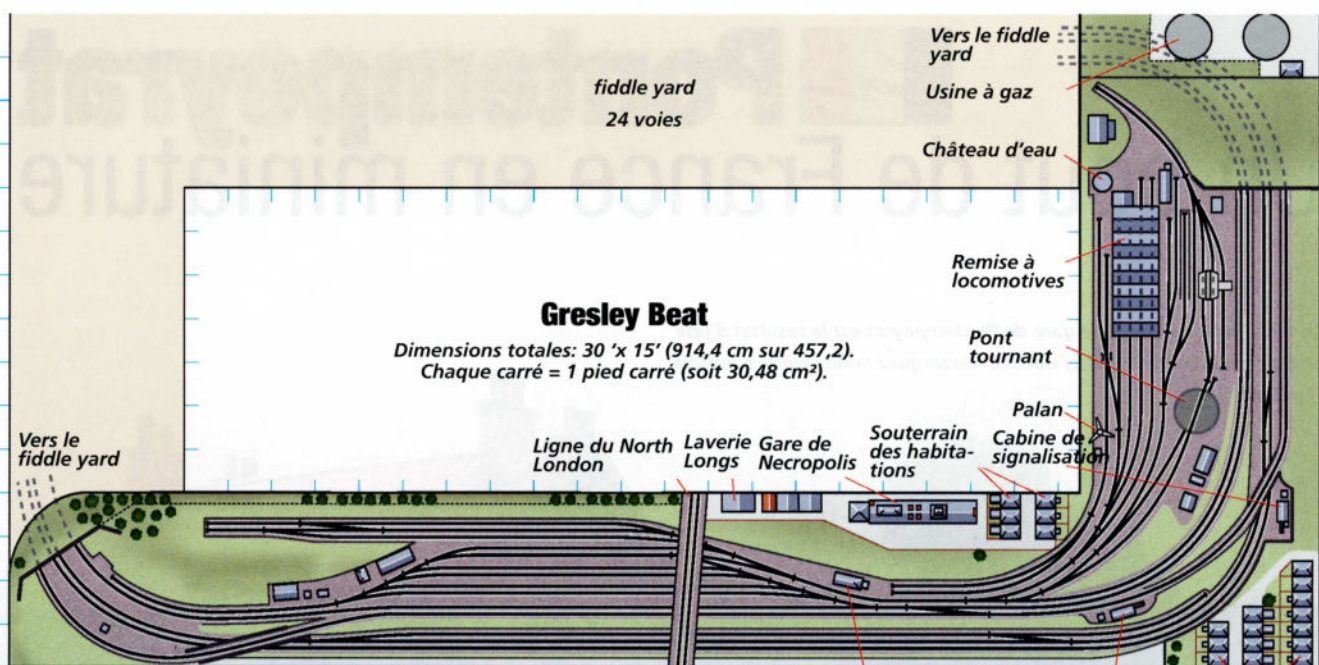
16



tures à voyageurs, ainsi que deux trains de secours. Tout ce matériel roulant est équipé d'attelages à trois liens: cela prend quatre heures rien que pour préparer ce matériel... Quant au montage du réseau, il faut compter six heures.

'Les pierres noires...'

Cliff Parsons a travaillé douze ans à la réalisation de ce réseau, souvent aidé par des amis. Ce réseau peut franchement être qualifié de 'monument didactique', car il fait voir comment fonctionnait un chemin de fer au cours de l'Entre-deux-guerres. De nos jours, de plus en plus de jeunes ne savent même plus ce qu'est le charbon: "A quoi servent ces pierres noires que l'on voit là...?" Et ne parlons pas du fonctionnement d'une machine à vapeur... Maintenir dans la mémoire collective l'histoire



17

17. Ce type de château d'eau était présent dans beaucoup de dépôts de locomotives. Pour confectionner la tour ronde, une fine plaque de styrène a été enroulée sur une gaine en carton, un second plastique étant collé par-dessus. L'ensemble forme une véritable cage qui ne s'ouvrira pas. Les marches de l'escalier qui court le long de la tour ont été découpées une par une dans une plaque Evergreen. Nous croyons volontiers Geoff Taylor lorsqu'il nous dit à quel point ce fut difficile d'obtenir la courbure voulue le long de son escalier!

de notre bonne vieille traction à vapeur: c'est un des buts que Cliff Parsons s'est fixé avec ce réseau. Ce qui ne l'a pas empêché d'avoir un penchant pour le modélisme en tant qu'hobby. Et cela pourrait encore durer des années, car aidé par toute une équipe, il a comme projet d'ériger un Centre de modélisme ferroviaire dans l'ancien atelier de traction d'Ashford (dans le Kent), où

'The Gresley Beat' et trente autres réseaux d'exception seraient exposés en permanence (voir www.aimrec.co.uk/). Ce Centre n'existe pas encore, mais inutile de dire que nous suivrons de très près cette affaire!

Texte et photos: Gerard Tombroek.

Plan: Remerciements à Railway Modeller.



Pontempeyrat Un bout de France en miniature

1. Le beau petit bâtiment de gare de Pontempeyrat est le résultat d'une fabrication 'maison' de Michel Gachet. Remarquez la fine clôture autour du jardinet.



S'IL Y A BIEN UN PAYS OÙ LE MODÉLISME FERROVIAIRE A CONNU UNE FORTE ÉVOLUTION CES DERNIÈRES ANNÉES, C'EST LA FRANCE. LONGTEMPS, NOS COLLÈGUES MODÉLISTES FRANÇAIS ONT DÛ SE CONTENTER DE MODÈLES D'UNE QUALITÉ RELATIVE, MAIS AU COURS DE LA DÉCENNIE ÉCOULÉE, ILS ONT À LEUR TOUR ÉTÉ CHOYÉS PAR UNE PRODUCTION DE QUALITÉ, RÉSULTAT DES MARQUES ROCO, LS MODELS, JOUEF-HORNBY ET REE, POUR NE CITER QU'EUX. PARALLÈLEMENT À LA QUALITÉ DU MATÉRIEL, LE NIVEAU DES RÉSEAUX S'EST ÉGALEMENT AMÉLIORÉ: DES RÉSEAUX RÉALISÉS PAR DES FRANÇAIS FONT DÉSORMAIS AUSSI PARTIE DE CEUX QUI ATTIRENT TOUS LES REGARDS, LORS D'EXPOSITIONS DU GENRE. ET DU POINT DE VUE PRÉSENTATION (FRISE, ÉCLAIRAGE, ETC.), LES ALLEMANDS ET MÊME LES BRITANNIQUES SONT LOIN DERRIÈRE!

Un de ces magnifiques réseaux que nous avons pu voir dernièrement à On traXS! est 'Pontempeyrat' de Michel Gachet. Il a opté pour la reproduction à échelle réduite de la gare de Pontempeyrat, située le long de la ligne à voie unique Bonson – Sembadel



2. Un train de voyageurs composé d'une rame de voitures à trois essieux (LS Models) venant de Bonson arrive à Pontempeyrat. En tête, une locomotive-tender du type 242 TC de la SNCF.

du PLM, dans le département de la Haute-Loire. Cette simple petite gare, disposée à flanc de colline, ne compte qu'une seule

voie d'évitement et est installée dans une courbe d'un rayon de 500 m.

3

3. Un train de voyageurs venant de Bonson en tête d'une rame de trois voitures à trois essieux du PLM.



Juste avant le petit bâtiment, la voie court sur un ensemble d'arcades de pierres. Reproduire tout le site à l'échelle aurait nécessité une longueur de 570 cm au 1/87^e, trop long pour la pièce du train de Michel. Grâce à une compression réalisée avec

art, l'ensemble a pu être intégré dans un réseau d'une longueur totale de 360 cm seulement.

Ce réseau est composé de trois segments de 120 cm, chacun étant pourvu d'un

arrière-plan fixe, d'un plafond avec éclairage intégré et d'une frise. Les segments sont en large courbe et se raccordent à chaque extrémité à deux courbes de 180° qui mènent à une gare-fantôme, cachée à l'arrière. Ces segments sont construits au

4



5



6



moyen de multiplex de 10 mm d'épaisseur et sont raccordés par des boulons et des pines de centrage. Cet ensemble de segments qui forme une 'caisse' est un type de construction de plus en plus souvent utilisé pour la construction de réseaux d'exposi-

tion, non seulement pour sa facilité d'assemblage, mais aussi pour la protection contre des dégradations pouvant survenir lors du transport et de l'entreposage. Le petit panneau de commande avec les interrupteurs pour aiguillages et pour l'ali-

mentation des sections de voie est intégré dans le segment supportant le bâtiment de la gare. La commande est analogique au moyen d'un 'controller' walk-around Gaugemaster, enfilé sur le panneau de commande.



4. En direction de Bonson, l'extrémité du quai est disposée sur un mur de soutènement; au-delà, la ligne est soutenue par des arcs et des arcades de pierres. La locomotive à vapeur est une 140 J du fabricant en petites séries Eric Seibel. Grâce à la clairière, le visiteur jouit d'une belle vue sur les trains en circulation.

5. La clairière du bois de sapin offre de belles échappées visuelles sur les convois circulant sur ce réseau.

6. En hiver, la neige peut tomber en abondance en Haute-Loire; un chasse-neige est alors utilisé pour garder les voies praticables. La BB 63000 est encadrée par deux chasse-neige faits 'maison'.

7. Une belle vue sur la large courbe dans laquelle s'inscrit le site de la gare de Pontempeyrat. La voie d'évitement est clairement peu utilisée.

8. Grâce au défrichage du bois à l'avant-plan, les visiteurs peuvent jouir d'une belle vue sur le site de la gare.

Michel a opté pour de la voie Peco en code 75 sur traverses métalliques. Les deux aiguillages sont des Tillig en code 83, entraînés par des moteurs Conrad. Ces aiguillages ont été fortement 'francisés' et pourvus d'un excentrique fonctionnel: l'aù-

teur a scrupuleusement reproduit la réalité des chemins de fer français.

Tout ce réseau ne compte qu'un seul bâtiment: la petite gare, réalisée par Michel en plâtre, issu de moules faits 'maison' en

carton-plume, ce dernier matériau reproduisant par ailleurs la structure granuleuse des murs. Les pierres d'angle du bâtiment sont faites de feuilles de structure Redutex, les portes et les fenêtres étant issues de la gamme Architecture de France. Les



9



10



11

9. Les arcades de pierres s'enfoncent loin dans le bois: le chemin de fer a en effet été aménagé le long du flanc de la colline. Un autorail X 2800 (Roco) en version bleue et grise arrive de Bonson.

10. Un autorail Picasso circule sur les arcades.

11. Un autorail Berliet RDB 300 au milieu des bois en Haute-Loire: une vue qui rappellera des souvenirs de vacances chez certains...

arcs en pierre et les murs de soutènement ont été réalisés en plâtre moulé. Outre le bâtiment de la gare, on trouve quand même sur ce réseau quelques petits bâtiments annexes, réalisés en plasticard.

Si le nombre de bâtiments et d'ouvrages d'art y est réduit, la végétation et le nombre d'arbres en particulier ne l'est pas, sur ce réseau: on y trouve plus d'une

centaine de sapins! Ceux-ci furent en réalité plantés dans la région au cours de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, pour fournir du bois de mine. Ces arbres ont été façonnés par Michel lui-même. Leur base est constituée d'un tronc conique travaillé à la râpe et dans lequel des petits trous ont été forés. Des branches y ont ensuite été enfichées, ces dernières étant garnies de feuillage. A l'avant du réseau, une zone

CEs RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS



a été déboisée: les troncs restés en place et les chutes de bois en témoignent. Cette clairière dans le bois offre de belles échappées visuelles sur les convois.

Ce réseau se situe à la fin des années cinquante du siècle dernier. On peut encore y voir la traction vapeur à l'œuvre, mais aussi des locomotives Diesel de ligne du type BB 63000. Sur un réseau français,

les autorails ne peuvent évidemment pas manquer: des modèles de plusieurs types différents y sont visibles. Tout ce matériel est joliment patiné au moyen de poudres à pigments, les véhicules étant attelés au moyen d'attelages miniatures. Il est impossible par contre de manœuvrer sur 'Pontempeyrat', car la formation des rames se réalise à l'abri des regards dans la gare-fantôme. En fait, ce modèle consti-

tue une grande vitrine de 360 cm de long dans laquelle des trains passent au milieu d'un magnifique paysage, sous les yeux des spectateurs. On y voit du mouvement en continu, ce qui attire bien entendu les curieux, lors des expositions...

Texte: GVM
Photos: Gerard Tombroek



CES RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS



1

1. Les trois ponts sur la rivière Meienreuss sont les points de mire de ce réseau représentant une partie de la ligne du Gothard; ils ont été reproduits à l'échelle, tel qu'ils existaient en 2003. Sur le pont du milieu, un Intercity passe avec douze voitures du type EW-IV, remorqué par deux Re 460. Des travaux sont en cours sur le pont inférieur.

La ligne du Gotthard

A PRÈS 'GAEVERBERG' PUBLIÉ DANS NOTRE N° 137, NOUS VOICI À NOUVEAU EN VISITE CHEZ UN MODÉLISTE QUI POSSÈDE UN RÉSEAU GÉANT: HUGO POPPE (DE TAMISE) EST L'HEUREUX PROPRIÉTAIRE D'UN VÉRITABLE PARADIS FERROVIAIRE SUISSE EN MINIATURE, INSTALLÉ DANS UNE ANNEXE DE SON HABITATION. HUGO EN A COMMENCÉ LA CONSTRUCTION EN 1998; C'EST LE SIXIÈME RÉSEAU QU'IL A CONSTRUIT PAR LE PASSÉ ET GRÂCE À L'EXPÉRIENCE À CHAQUE FOIS ACQUISE, ILS SONT TOUJOURS MIEUX ACHÉVÉS ET CONÇUS. APRÈS SEIZE ANS DE TRAVAIL, IL EST DÉSORMAIS QUASI ACHÉVÉ, EN TOUS CAS SUFFISAMMENT QUE POUR ÊTRE MIS EN VALEUR DANS NOS COLONNES.



Ce réseau a été construit en s'inspirant de la réalité, à savoir un tronçon de la ligne du Gotthard, qui traverse les Alpes suisses. Hugo a choisi le tronçon nord autour de Wassen, entre les km 55 et 67: c'est un trajet fascinant à reproduire en modèle réduit. Sur trois niveaux successifs, la ligne monte petit à petit et change par deux fois de direction dans des tunnels. On peut y voir en outre de nombreux ponts et tunnels. Les plans détaillés de cette

2. Des parcours 'nostalgie' en traction vapeur ont régulièrement lieu sur la ligne du Gotthard, ainsi que sur ce réseau, mais très rarement avec des locos étrangères. Cette belle 2810 avec des voitures d'époque II de l'ancienne DRG est prête au départ à Erstfeld. A droite en hauteur, on aperçoit encore le pont de Kellerbach et le pont-tunnel de Rohrbach, situé 140 cm au-dessus du niveau de la gare et constituant le point le plus élevé de ce réseau.

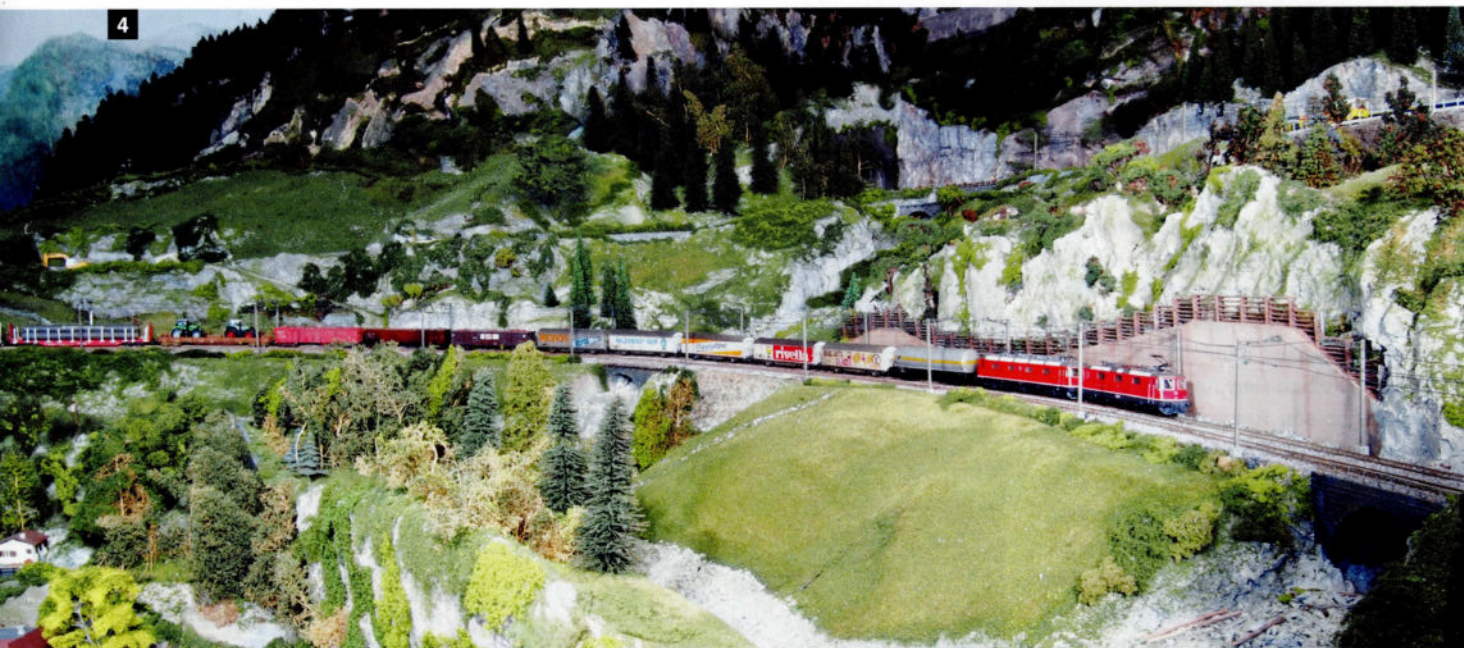
section de ligne viennent de la littérature spécialisée, où le constructeur a pu trouver toutes les données en rapport avec le tracé, les tunnels hélicoïdaux, les ponts et les tunnels.

A l'échelle 1/87^e, la longueur du trajet retenu aurait représenté une longueur de 138 m (!) et les dimensions du réseau auraient dû être de 38 m sur 10: impossible, évidemment. Hugo a



3. Quelques bâtiments autour de la petite église de Wassen: il s'agit généralement de fermes qui offrent également du logement.

Les paysans travaillent, tandis que les hôtes se reposent au milieu des vaches dans le pré...



5. La gare d'Erstfeld à vue d'oiseau. Avec ses neuf voies passantes, quatre voies de garage, sa remise à locos à six voies, son pont transbordeur et ses deux remises à deux voies, le plan des voies est réaliste, même si l'ensemble a été disposé selon une large courbe. Le bâtiment de gare n'est pas réaliste à 100 %, mais ses formes générales sont correctes. Il est composé d'éléments provenant de différents kits à assembler. Le bâtiment à l'arrière à droite existe vraiment et est de fabrication 'maison'.

donc opté pour reproduire tous les tunnels, les ponts et les galeries pare-avalanches exactement à l'échelle, mais en réduisant les distances qui les séparent d'un facteur de 2,5. Entre la petite église de Wassen et la gare par exemple, le village a été omis. La partie du tunnel du Pfaffensprung a été virée de 90° dans le sens des aiguilles d'une montre, afin de pouvoir intégrer l'ensemble dans l'espace disponible de 10,5 m sur 6,5.

Un autre compromis fut nécessaire pour l'implantation de la gare d'Erstfeld. Eu égard à son intéressant tracé des voies, Hugo voulait absolument représenter ce site. En réalité toutefois, il se situe à 12 km avant le tronçon retenu. Sur son réseau, il a été reproduit à l'avant à gauche, séparé du tronçon du Gothard proprement dit.

Ce réseau a la forme d'un grand 'U' inver-

4. Ce réseau a été conçu pour pouvoir y circuler avec de longs trains à travers un majestueux paysage. Une Re 6/6 et une Re 4/4 (ce qu'on appelle en jargon une Re 10/10) en tête de 22 wagons passent entre les tunnels de Wattinger et du Kirchberg, dans une large courbe.

6. Cette Ae 8/8 du BLS est utilisée sur ce réseau pour remorquer le train nettoyeur de rails: il attend sur la voie 7 d'être expédié en ligne. La caténaire Sommerfeldt est très détaillée. Tous les signaux sont fonctionnels.

7. Un train de conteneurs de 21 wagons remorqué par deux Re 484 de CFF Cargo se dirigeant vers l'Italie passe à la voie 3, tandis qu'un ICN patiente voie 4.



se d'une superficie de 60 m² et est installé dans un local de 68 m². Il reprend la gare d'Erstfeld et la partie de la ligne du Gothard entre Gurtellen et le tunnel du Maxberg. On y trouve trois tunnels hélicoïdaux, sept autres tunnels, quatre galeries pare-avalanches et douze ponts, dont un pont-tube. Les trois ponts qui se suivent sur la rivière Meienreusz et qui sont à chaque fois situés à un niveau plus élevé constituent le point de

mire du réseau. A gauche et à droite de ce réseau, des points de vue ont été aménagés pour procurer une vue 'panoramique' sur les 10,5 m que compte ce réseau. Tous les ouvrages d'art ont été reproduits à l'échelle, sur base de photos prises sur place ou d'informations glanées dans des magazines ferroviaires. Pour obtenir la longueur voulue des tunnels en colimaçon, des spirales de 1,6 m de diamètre ont été aménagés.

Le site de la gare compte neuf voies passantes, six voies de garage, une cour de chargement, une remise d'entretien à six voies, un pont transbordeur et deux remises de deux voies. Le bâtiment de la gare n'a pas été reproduit fidèlement à 100 %, mais son aspect est le même que le véritable bâtiment: il est composé de pièces issues de trois boîtes à assembler et reproduit le bâtiment principal, un restaurant et la halle aux marchandises y attenante.

8. Une Re 474 'Cargo' en tête d'un train de marchandises sort du tunnel hélicoïdal de Wattinger et emprunte le pont inférieur de Wattinger, en direction de Bâle et de l'Allemagne.

8





9. La gare vue du sud vers le nord, avec le détail de l'alimentation en courant des caténaies. Les portails de tunnel n'existent pas en réalité. En haut à droite, la gare de Wassen.

10. Ce réseau recèle de nombreux détails, non directement visibles: en voici un exemple, situé en hauteur dans les Alpes.

11. Les remises d'entretien, vues du ciel. Ces remises sont de fabrication 'maison', avec réutilisation de parties murales d'anciennes remises Märklin. Le pont transbordeur entre les remises à six et à deux voies est de fabrication 'maison' et est fonctionnel. Pour permettre l'accessibilité au site de la gare, trois modules à gauche des remises sont amovibles.



La même chose vaut pour la remise aux locomotives, pour lesquelles des pièces provenant des anciennes remises Märklin ont été réutilisées.

Les itinéraires possibles permettent d'accéder aux six voies principales en gare, tant en venant de gauche que de droite. A la sortie de gare vers la gauche, les trains pénètrent dans un tunnel pour entamer le trajet proprement dit du côté droit du réseau. Après une rampe continue le long d'un trajet sinueux fait de larges courbes à travers de nombreux tunnels et sur de magnifiques ponts, les trains disparaissent dans un pont-tube situé à 1,4 m de hauteur pour ensuite entamer une longue descente dans la partie cachée du réseau et déboucher en gare par la gauche et en ressortir par la droite. Les trains accèdent ensuite à la partie la plus élevée du réseau via un long trajet invisible et ressortent du fameux pont-tube dans la partie visible pour entamer une longue descente et entrer enfin en gare, par la droite.

En réalité, les trains accomplissent d'un seul tenant un trajet d'une longueur de 460 m, dont la plus grande partie n'est pas visible. A une vitesse équivalente de 80 km/h (la vitesse autorisée sur le Gothard), un train met une petite demi-heure à accomplir ce trajet en totalité. Ce dernier est divisé en 15 longues sections de block, protégées par un système de bloc-système automatique, partiellement TER, partiellement fait 'maison'. L'ensemble est piloté en mode analogique. Dans la partie non visible, on trouve également cinq gares-fantômes avec un total de 29 voies de garage, d'une longueur de trois à six mètres. Il n'y a pas d'échange automa-





12. Remorquée par une 'Re 10/10', une 'route roulante' chargée de 18 camions et accompagnée d'une voiture-couchettes pour les chauffeurs circule le long du lac de barrage du Pfaffensprung. A droite en bas, la sortie du tunnel du Pfaffensprung et au-dessus, l'entrée du tunnel de Legistein.

13. L'unité multiple constituée des Re 460 'Tilsiter' et 'Ciba' en tête d'un train de marchandises le long du Reuss, juste avant la galerie d'Hägrigerbach. Depuis 2005, les Re 460 ne sont plus utilisées qu'en service voyageurs. Le portique à signaux de bloc est de fabrication 'maison' et sert également à régler les changements de voie.

tisé des convois. Les occupations de voies sont transmises au panneau de commande. Chaque convoi a sa propre voie de garage, indiquée sur un plan d'occupation des voies.



14



14. Une 'route roulante' sur le pont d'Hägrigerbach surplombé par l'hôtel Bauernhof, reproduit sur base de photos. Le mur en béton protège la voie des coulées de neige et des avalanches, ainsi que de l'eau, lorsque la rivière Hägrigerbach sort de son lit.

15. La partie médiane et de droite du panneau de commande, d'un concept classique. Le

tracé des voies des deux gares, de la remise et des cinq gares-fantômes comptant au total 29 voies de garage, y est représenté. Tous les aiguillages sont commandés manuellement. La commande des convois s'effectue en mode analogique. Le trafic ferré peut être suivi par des Leds restituant l'occupation des voies en bloc-système, ainsi que celles des gares-fantômes.

Au total, ce réseau compte 680 mètres de voie courante et 102 aiguillages. Le matériel de voies est de Roco, Peco et Märklin 'K' (dans les gares-fantômes). La caténaire est de marque Sommerfeldt; elle n'est pas fonctionnelle. Les 40 signaux sont des marques Schneider et Henckens, les portiques à signaux et les signaux 'fleurs de sol' étant de fabrication 'maison'. La plupart des bâtiments sont de fabrication 'maison' ou sont assemblés au moyen de pièces provenant de kits différents. Vu la grande superficie de ce réseau, treize parties amovibles ont été aménagées dans le décor, afin d'en assurer l'accessibilité. Le point le plus haut des montagnes est à plus de deux mètres de hauteur par rapport au sol. Le paysage tridimensionnel se raccorde sans joint à l'arrière-plan, qui a été peint avec art par l'épouse d'Hugo Poppe.

La base du paysage est en carton fort. Ces paysages ont été réalisés en toile de jute recouverte de plâtre, tandis que les formations rocheuses le sont avec des écorces, du Styrodur et du plâtre. Pour les décors, tous les produits des marques connues ont été utilisés. Les 1500 arbres présents sont pour partie achetés, faits 'maison' ou des produits de la nature. Les ponts sont constitués de multiplex et recouverts de plaques murales Heki-dur. Les petits ponts sont de marque Faller. La construction

15



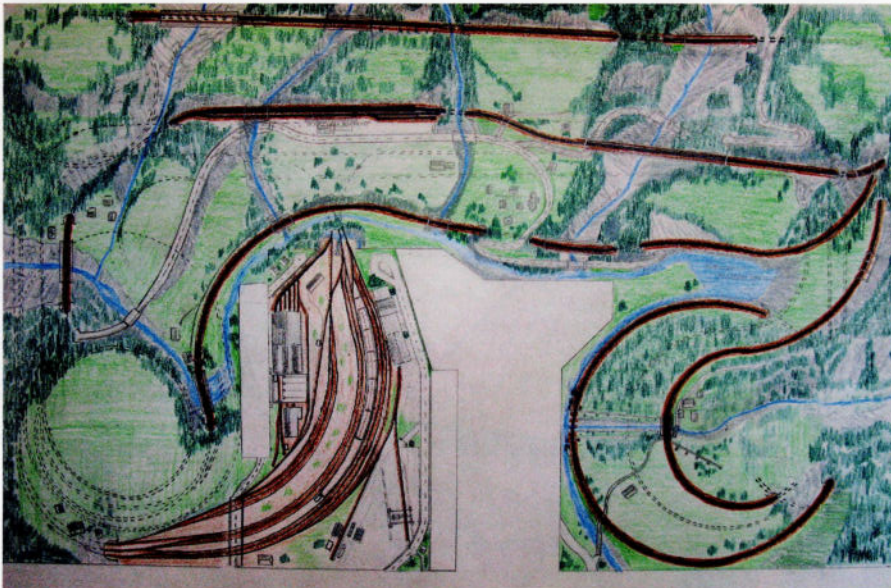
16



17



18



16. La légendaire 'Crocodile' fut longtemps le 'cheval de trait' par excellence de la ligne du Gothard: elle ne pouvait donc manquer sur ce réseau. Une Ce 6/8 III en tête de 20 wagons d'époque I, II et III descend le pont central de la Meienreuss.

17. Lors de la longue interruption du tunnel routier du Gothard suite à un incendie, des trains-autos ont été loués auprès du BLS, afin de pouvoir acheminer des autos par le tunnel ferroviaire. Voici une Re 460 'Danzas' remorquant un tel convoi, descendant le pont inférieur de la Meienreuss.

18. La 'crocodile' est arrivée au Pfaffensprung, 75 cm plus bas que le pont central de la Meienreuss, Le petit pont entièrement réalisé en bois mène à l'hôtel Bauernhof.

du pont-tube a entièrement été basée sur des photos prises sur place.

Tout le matériel roulant est d'inspiration suisse. Une grande variété de matériel est visible sur ce réseau: 29 rames distinctes sont en effet disponibles. On peut y voir pêle-mêle de la traction vapeur avec une A 3/5 ou une C 5/6, ou une ancêtre électrique comme la Ce 6/8 'Crocodile' ou une Ae 6/8, qui alterne avec des Ae 6/6, Re 6/6, Re 4/4 ou encore des modernes Re 460, Re 465, Re 474, Re 484, Re 485, etc. Même une rame ICN (Intercity

Neigezug) peut y circuler. Comme en réalité, de nombreux trains sont remorqués en unités multiples. Les trains de voyageurs comptent jusqu'à douze voitures, les trains de marchandises jusque 22 wagons. Des trains 'nostalgie' sont également visibles. Une partie de ce matériel a déjà été patiné, l'autre partie devant encore être traitée.

Après seize ans d'un travail intensif de construction et de pose des voies, de pose de centaines de mètres de câbles, de kilos de plâtre et de plantation d'un nombre in-

croyable d'arbres, ce réseau peut être considéré comme étant achevé. Un réseau ne l'est jamais complètement, bien entendu: il y a toujours l'une ou l'autre chose qui peut être améliorée ou détaillée. Mais l'essentiel est qu'Hugo Poppe puisse profiter de la vue de ses trains à travers les montagnes suisses: avec un peu de fantaisie, on s'y croirait vraiment!...

Texte: Hugo Poppe; adaptation: GVM
Croquis: Hugo Poppe
Photos: GVM



Sønder Omme

Des manœuvres à la danoise

UN DÉTOUR PAR LE DANEMARK POUR Y PHOTOGRAPHER UNE ANCIENNE LOCOMOTIVE, UN LIVRE SUR UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER ET DES VACANCES: VOICI LES INGRÉDIENTS QUI ONT SERVI À RÉALISER CE RÉSEAU D'INSPIRATION DANOISE...

Mon attirance pour le paysage danois survint vers la mi 2011. Mon épouse et moi-même allons sept fois environ par an en Suède: le voyage par auto nous fait donc passer par le Danemark. En avril 2011, nous ne sommes pas passés comme d'habitude via Puttgarden – Rødby, mais via Flensborg – Padborg, pour photographier la locomotive

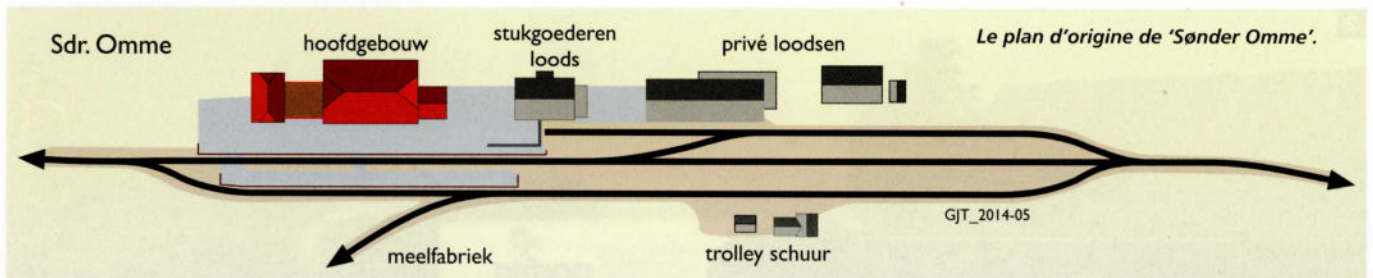
Diesel MT 167 des DSB en train de rouiller à Padborg. Après cette petite incartade, nous avons poursuivi au Danemark via Nyborg en direction d'Helsingborg. C'est ainsi que nous avons pu voir à quel point le Danemark était un beau pays. Il fut finalement décidé que nous passerions nos vacances au Danemark au cours de l'année suivante. Bien en-

tendu, une visite au musée des chemins de fer d'Odense était prévue au programme: un musée vraiment à conseiller. A la fin de sa visite, quelques livres furent acquis à la boutique, dont un sur le 'Trolldhedebanen', la ligne ferrée privée de la Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane (TKVJ). Ce livre reprend l'histoire complète de la ligne et est richement illustré de photos et de dessins. Je fus très vite attiré par les quelques plans de voies repris dans cet ouvrage. Petit à petit, j'ai eu l'idée de reproduire un petit bout de ce Danemark

1. La ME 1501 Hobbytrade avec des voitures Heljan.

1





au moyen d'un réseau conçu en parties distinctes, afin de pouvoir l'emporter à des expositions. Après beaucoup de calculs, de réflexion et de nouveaux calculs, deux plans de voies restaient en lice: 'Sønder Felding' et 'Sønder Omme'. Comme sur 'Sønder Felding', la voie servant de manœuvres pour le trafic de pommes de terre était situé hors du site de la gare, il ne fut pas retenu. Restait donc le plan de 'Sønder Omme': il est très sommaire, mais offre beaucoup de possibilités de jeu.

Le problème suivant se posa: l'ensemble de la voie du TKVJ avait été démolie en 1968, après la faillite l'année précédente de la société. Je me suis d'abord mis à la recherche d'infos sur plusieurs sites danois d'Internet, à la suite de quoi je décidai de quand même construire 'Sdr. Omme', mais se situant au cours de la période 1980/1995, ce qui permettait beaucoup plus de variété dans le domaine du matériel roulant. Avec l'idée "Comment cela se serait-il déroulé si les DSB avaient repris l'intégralité de cette

ligne? L'industrie se serait-elle encore développée, les villages auraient-ils grandi?" Je pouvais donc faire jouer mon imagination, du moment que je restais réaliste. Et la diversité du matériel des DSB était un élément accessoire, mais aussi bienvenu.

La réalisation

D'origine, le tracé des voies est rectiligne, mais j'ai opté pour inscrire l'ensemble dans une large courbe de six degrés, ceci afin de rendre l'ensemble plus théâtral, le visiteur





étant ainsi obligé de regarder depuis plusieurs points de vue différents, s'il veut tout voir. La frise disposée au-dessus du réseau dépasse ainsi de 7 cm par devant, pour donner l'impression que le réseau est plus large qu'il ne l'est en réalité. En outre, une latte de 22 mm d'épaisseur a été disposée entre le réseau et la paroi arrière, également pour créer l'illusion d'une profondeur. La partie décorée de ce réseau a une longueur totale de 345 cm à l'avant. Pour faire circuler les trains, un fiddle yard est prévu de chaque côté: ils ont 155 cm de longueur et comptent chacun trois voies. La profondeur du réseau varie de 45 à 30 cm.

A part les deux habitations, tous les autres bâtiments ont été construits sur base de photos. C'était déjà un défi en soi: je ne disposais que de deux photos de 8 cm sur 5 de la halle aux messageries. J'ai pu retrouver dans le livre les dimensions de la remise (20 cm sur 9,5),

2. La remise à pommes de terre, convertie en entrepôt pour produits frais et congelés.

3. La MT 167 Hobbytrade.

4. Une voiture-pilote Abns reproduite par Heris.

5. La MY 1024 de Roco entre en gare de Sønder Omme.

ainsi qu'un schéma reprenant les niveaux des sols et des fondations de l'ensemble du site, ce qui a permis de reproduire le mieux possible la remise en question. La remise à pommes de terre était à moitié visible sur une seule photo: elle a donc été allongée à ma façon et est devenue un entrepôt pour produits frais et congelés. J'ai modifié l'ancienne minoterie en une usine d'engrais chimique, histoire d'éviter conteneurs, wagons-citernes, emballages et autres véhicules de transport...





6

6. La MF 5203 Intercity des DSB chez Heljan.



7





7. A la place de la minoterie, c'est une fabrique d'engrais qui a trouvé place sur le réseau 'Sønder Omme'.



En outre, une usine de construction métallique (qui n'existe pas) a été ajoutée. Les deux habitations pour lesquelles des kits Danscale ont été utilisés, sont disposés à l'endroit correct. Seule la route qui les longe sort du réseau, de façon à pouvoir disposer une rangée de buissons et d'arbres. De cette façon, vous êtes à nouveau obligés de diriger vos regards vers l'arrière. Un terrain d'entreposage a pu ainsi être aménagé à côté du trolje skur (la grange du trolley) de Banetjenesten, l'Infrabel danois...

Le bâtiment à voyageurs constitua un autre casse-tête: à part deux photos, nous n'en savions rien. Donc, direction Sønder Omme, pendant les vacances d'été 2013. Outre l'appareil photos, nous avons emmené un bloc-notes et un mètre pliant. Après la prise de 80 photos environ, mon épouse prit le bloc-notes et se mit à noter toutes les mesures que je lui dictais. Elle les a ensuite traduites en croquis. Cette façon d'opérer a sensiblement facilité la construction de cette maquette de la gare.

La commande

La commande de ce réseau est très simple: les convois sont commandés par une Multi-

maus Roco. Nous en utilisons même deux: une pour Danielle (mon épouse) et l'autre pour moi. C'est en effet très plaisant lorsque votre femme est touchée du même virus que vous. C'est d'ailleurs mon épouse qui a confectionné toute cette commande, selon le principe "Je voudrais que cela fonctionne de cette manière, donc je veille à ce que cela fonctionne ainsi". Elle y connaît bien plus que moi, car c'est son travail quotidien, raison pour laquelle je n'interviens pas dans ce domaine. Les aiguillages sont commandés par une simple motorisation. Certains aiguillages sont en outre dotés d'un relais bistable qui commande simultanément le signal correspondant. Ces aiguillages sont commandés par des boutons interrupteurs disposés à l'avant des bacs du réseau.

Cette année, nous irons en vacances en Suède, avec l'idée de réaliser plus tard un réseau d'inspiration suédoise. Le Danemark devra bien se passer de nous pendant un an, même si On traXS! a été l'instigateur d'une belle présentation du réseau. Rendez-vous à la prochaine expo!

Réseau et texte: Steef et Danielle van der Straeten

Photos: Gerard Tombroek.



Neu Birkenfeld

La 3^{ème} vie de la petite gare de Spijkspoor



POUR BEAUCOUP D'AMATEURS MODÉLISTES, LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU MODÈLE COMPLET RESTE DU DOMAINE DU RÊVE, CAR LE TEMPS OU L'ESPACE POUR LE FAIRE LEUR MANQUE CRUELLEMENT. LE MANQUE DE PLACE EST PARFOIS RÉSOLU EN OPTANT POUR UNE PLUS PETITE ÉCHELLE DE RÉDUCTION COMME LE N OU LE Z, AU DÉTRIMENT TOUTEFOIS DU NIVEAU GLOBAL DE DÉTAILLAGE, RAISON POUR LAQUELLE LES 'VRAIS' CONSTRUCTEURS EN MODÉLISME NE SE SATISFONT PAS DES ÉCHELLES H0 ET N, MAIS OPTENT POUR DES PLUS GRANDES.

Cette introduction vous rappelle-t-elle quelque chose? Ce serait plausible: c'est ce que votre rédacteur a écrit mot pour mot en 1981 sous le titre: 'Le H0 sur un timbre-poste'. Il s'agissait d'un article traitant d'un réseau complet en H0 aux dimensions d'à peine 125 cm sur 75. Ce réseau avait été réalisé spécialement par les membres du club de modélisme Spijkspoor pour participer à plusieurs événements et permettre à un large

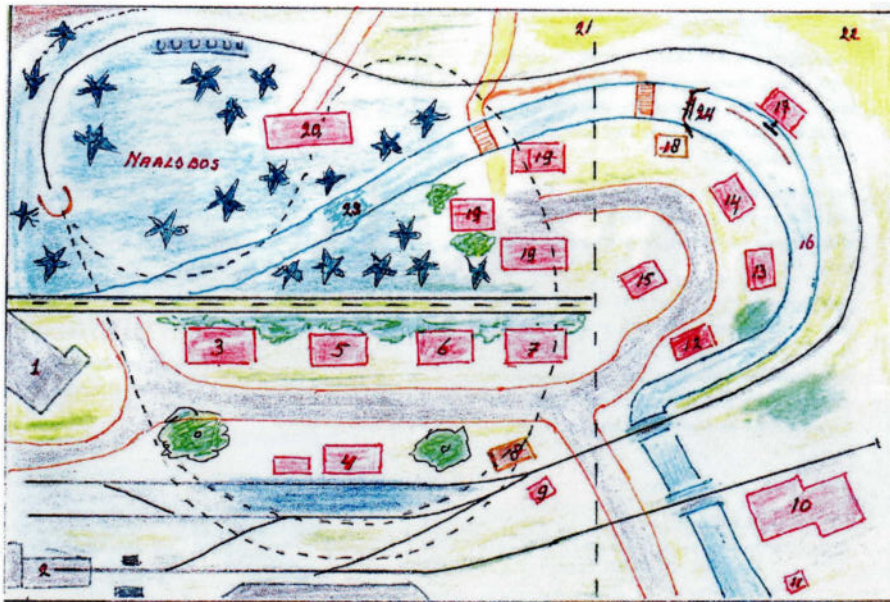
public de faire connaissance avec ce chouette hobby. Ils voulaient en outre démontrer aux modélistes qu'il était possible de construire un réseau sans concessions du point de vue échelle et détaillage à l'échelle 1:87 sur une surface très réduite.

'Altbach'

Son concept – que nous appelons de nos jours un mini-réseau – était une simple gare

terminus dans la localité d'Altbach, située quelque part dans l'Eifel. Ce site ne comptait qu'un nombre réduit de voies et une petite remise à locomotives, destinée à abriter une seule loco à vapeur pendant la nuit. En quittant Altbach, la ligne s'incurve selon un rayon d'à peine 25 cm; après avoir franchi un ruisseau et suivi une rive via un tunnel, elle trouve son chemin à travers un massif rocheux dans lequel une boucle de retournement a été intégrée, ainsi qu'une voie de garage.

Malgré le nombre réduit de voies, il fut possible de créer une activité ferroviaire variée sur 'Altbach'. Après quelques années et de nombreuses expositions, tout le monde avait appris à connaître ce réseau: il commença



1. La petite remise est prévue uniquement pour la nuitée d'une locomotive à vapeur. Elle est parfois utilisée également pour un petit entretien, comme à ce 'nez de cochon'. Pour la construction de cette remise, des petits bouts de bois ont notamment été utilisés.

donc sérieusement à 'gêner'. Le vendre? Le démolir? Hors de question. Comme le site avait intégralement été reproduit (avec son bâtiment de gare et sa rue du village) à un emplacement interchangeable, il pouvait – moyennant quelques légères adaptations – être repris dans 'Eifelbaan', un grand réseau à demeure auquel les membres du club travaillent tous les mardis soirs depuis 1973. La petite gare fut rebaptisée 'Birkenfeld' à cette occasion. Mais en 2011, la démolition menaçait à nouveau la petite gare... Le club

'Spijkspoor' dut quitter son local de club de l'Anjerstraat, avec comme conséquence la démolition complète de trente ans d'un travail laborieux. Heureusement, un – bien plus bel – emplacement fut trouvé pour ce club, qui offre en outre assez de place pour y installer le magnifique réseau 'Emsland-vennbahn' avec lequel Spijkspoor prend part depuis 2008 à la tournée des expositions.

Une réutilisation

Quelques membres purent toutefois sauver

le site de Birkenfeld des débris du réseau 'Eifelbaan' et y virent une base intéressante pour réaliser un nouveau réseau, avec lequel il serait aussi possible de participer aux expositions. C'est qu'il existe une demande dans ce domaine: le grand réseau 'Emsland-vennbahn' a fait une tournée qui l'a fait participer à toutes les grandes expositions connues, mais est trop grand (ou trop cher?) pour les expos de plus petites tailles. Pour une association active, il est en effet plus facile de faire 'acte de présence' avec un réseau plus petit...

Après que les poussières de ce déménagement se soient déposées et que le nouveau local du club ait été inauguré en juin 2013, le travail fut entamé sur le nouveau réseau 'Birkenfeld' qui finalement, a été construit par quelques membres seulement en moins de six mois, à raison de deux soirées par semaine, en règle générale. Dès les 11 et 12 janvier 2014, le 'Neu Birkenfeld' était déjà présenté au public par le MSC Spijkspoor lors des 'Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire' à la Broodfabriek de Rijswijk.

Peu de choses d'origine provenant de l'ancien réseau 'Birkenfeld' ou d'Altbach sont encore reconnaissables et en outre, le nouveau 'Birkenfeld' n'est même plus un mini-réseau: ce réseau à voie étroite à l'écartement de 9 mm (H0e) est constitué de trois segments de 125 cm sur 62. Deux d'entre eux sont accolés l'un à l'autre par le dos et leur long côté, séparés par une plaque d'arrière-fond. Le 3^{ème} segment leur est perpendiculaire, les trois segments formant ensemble un bloc de 187 cm sur 125.

Ces segments ont été construits en multiplex d'okoumé de 15 mm d'épaisseur. C'est du multiplex relativement lourd, afin que les segments puissent résister à un petit choc lors des transports. Avec un peu de bonne volonté, ces segments peuvent en outre être transportés dans une voiture break spacieuse. C'est tout autre chose que pour 'Emsland-vennbahn', pour lequel un (grand) camion de déménagement est requis!

L'Allemagne méridionale

En réalité, le concept suivi est encore le même que pour 'Altbach': seul l'ensemble est trois fois plus grand. En outre, 'Neu Birkenfeld' pourrait désormais se situer quelque part en Allemagne méridionale, au lieu de l'Eifel. Comme période choisie, c'est aux alentours de 1960.

On peut y voir une gare en impasse dont la ligne, au-delà de Neu Birkenfeld et avoir enjambé un ruisseau, suit le cours de la rivière pour disparaître ensuite dans une forêt de

résineux et dans un tunnel. La brasserie de l'endroit doit son nom au ruisseau, le Weißbach: la brasserie Weißbacher est desservie par un raccordement propre, établi depuis la gare.

Tout comme c'était le cas sur 'Altbach', une boucle de retournement et une voie supplémentaire de garage est établie dans la montagne. Cette boucle se situe exactement sous l'emplacement de Neu Birkenfeld et est accessible depuis la partie avant par une trappe. En effet, quand un défaut se manifeste, c'est généralement sous la plaque de base. Une intervention via cette trappe est suffisante dans la plupart des cas et épargne au desservant des séances de 'ramping' sous la planche...

Le matériel circulant sur 'Neu Birkenfeld' provient des marques Bemo, Piko, Weinert et pour partie, de fabrication 'maison'. Ce sont des attelages américains Kadée qui ont été utilisés: ils sont petits, fiables et peuvent être pré-décloués. Les circulations sont réglées manuellement: il ne s'agit que d'une ligne à voie unique et la plupart des opérations

3. La brasserie Weißbacher dispose de son propre raccordement. Un pont a dû être posé sur la Weissbach.



2. Le matériel roulant sur Neu Birkenfeld vient de Bemo, Piko, Weinert et de construction intégrale. Les attelages américains de Kadée sont utilisés. Ils sont petits, fiables, et permettent le pré-découplage



4



5



4. Tout comme la scierie, la brasserie Weißbacher a été réalisée par une amicale de Zutphen. Une cheminée Revell a encore été ajoutée à la brasserie, ainsi qu'un poste de transformation électrique Hornby.

5. Entre l'hôtel (à gauche) et le moulin à eau (à droite), on peut voir qu'un V51 est en route vers Neu Birkenfeld. Ce modèle Bemo est un vieux serviteur, qui a déjà servi sur 'Altbach'.

6. Pour les constructions, des maquettes Revell, Moede, Noch, Busch, Joswood et MBZ ont été utilisées, transformées ou non. Une partie de ces maisonnettes sont aussi de fabrication 'maison'.

6



se réalisent dans la gare terminus. Les remises en tête des locos et les manœuvres de wagons rendent son automatisation très difficile; en outre, rouler en manuel est amusant et augmente les contacts avec le public. Ceci dit, le mode d'alimentation suivi est le digital, piloté par une Lenz Digital, qui commande également les moteurs d'aiguillage Fulgurex.

Le club de modélistes ferroviaires Spijkspoor fondé en 1971 est un des plus anciens et des plus actifs des associations semblables aux Pays-Bas. Ce club dispose d'un vaste local à Spijknisse, où l'on travaille tous les mardis soirs et où l'on discute aussi 'chemin de



7. Outre une partie des voies, d'autres éléments sont également de la récupération, provenant du réseau 'Eifel', en particulier une grande quantité de sapins qui provient de la pépinière Anita Decor...



8. La verdure a été réalisée en grande partie au moyen d'un Grass master. Le champ de blé est un tapis prêt à l'emploi.



9. La scierie a été réalisée par un club d'amis de Zutphen: elle est unique et a été offerte lors de la bourse de Houten.

1950/'60. Prenez toutefois rendez-vous sur le site www.spijkspoor.nl pour prendre contact avec un des membres du comité ou pour annoncer votre visite.

fer' et d'autres choses, des sujets typiquement masculins: vous y êtes toujours le bienvenu... Outre 'Neu Birkenfeld' et 'Emsland-vennbann', vous pourrez également y voir

'Saarbaan', en cours de réalisation. Ce nouveau réseau de Spijkspoor a comme thème une double voie située quelque part dans le sud de l'Allemagne au cours des années

Texte et photos:
Gerard Tombroek.



1



San Rocco Torinese

Un hommage à la voie étroite italienne

LES CHEMINS DE FER À VOIE NORMALE – MAIS AUSSI CEUX À VOIE ÉTROITE – FURENT LONGTEMPS LE SEUL MOYEN SÛR, ÉCONOME ET FIABLE POUR TRANSPORTER LES GENS ET DE GRANDES QUANTITÉS DE MARCHANDISES. ENTRE LA 'GRANDE GUERRE' ET LES ANNÉES SOIXANTE DU SIÈCLE DERNIER, LE CHEMIN DE FER A CONTRIBUÉ D'UNE MANIÈRE INCOMPARABLE AU DÉVELOPPEMENT DE GRANDES RÉGIONS, TANT DANS LES PLAINES QU'EN MONTAGNE. EN ITALIE TOUT COMME AILLEURS EN EUROPE, DE NOMBREUSES LIGNES DE CHEMIN DE FER À VOIE ÉTROITE ONT DISPARU, LEUR FONCTION AYANT ÉTÉ REPRIS PAR LE TRANSPORT ROUTIER. AVEC LEUR RÉSEAU 'SAN ROCCO TORINESE' EN 0e, SES CONSTRUCTEURS MASSIMO ET ENRICO BONIFORTI ONT VOULU CONSERVER LE SOUVENIR DES BRUITS ET DE L'ODEUR DU CHARBON, DE LA VAPEUR, DE LA GRAISSE, DU FER ET DU BOIS, DES ÉLÉMENTS QUI ÉTAIENT SI CARACTÉRISTIQUES DES LIGNES LOCALES À VOIE ÉTROITE.

San Rocco Torinese est une petite gare fictive, construite sur base de souvenirs personnels et de dessins d'origine provenant des chemins de fer secondaires italiens à voie étroite. Avec un peu d'imagination, cela aurait pu être une petite ligne située 'quelque part' dans la région de Turin.

Sur une surface de 200 cm x 40, ce réseau avait à l'origine été conçu comme diorama pour étagère de bibliothèque, d'où ses dimensions relativement réduites et son peu de profondeur. Vous aurez sans doute déjà remarqué sur base des photos que ce réseau

déjà trop petit selon les normes H0 présente toutefois tous les avantages esthétiques de l'échelle 0, pourtant plus grande: ceci provient du choix de la voie étroite de 760 mm reproduite au 1/43,5°, soit le 0e.

'Zéro éé'

Le 0e (prononcez 'zéro éé') est un standard fixé par le Morop dans sa fiche NEM 010 qui reprend une voie étroite d'un écartement des rails moindre qu'un mètre à l'échelle 0. Cette définition est un peu plus large, car il existe plusieurs échelles répertoriées par la lettre '0': en France et en Grande-Bre-

1. Cette petite loco à vapeur réalisée sur base d'un modèle Magic Train a été réalisée en prenant comme exemple la 99 4652 du Öchsle, une ligne-musée allemande à l'écartement de 750 mm entre Warthausen et Ochsenhausen. Le wagon est la reproduction d'un exemplaire ayant existé au Ferrovia Domodossola Locarno; seul le grand tonneau de vin est imaginaire.

tagne, le rapport de réduction utilisé est le 1:43,5°, tandis qu'en Allemagne, il est de 1:45° et de 1:48° aux Etats-Unis. Quant au 'e', il provient de l'allemand 'eng' ou du français 'étroite', les langues officielles du Morop étant l'allemand et le français. Ce 'e' est également un concept assez large, car selon la fiche NEM 010, le 'e' reprend tous les écartements de rails entre 650 et 850 mm. Une fameuse coïncidence donc que ce soit l'écartement de 16,5 mm qui ait été retenu pour reproduire tous ces écartements à voie étroite, alors qu'il s'agit de celui correspondant... à la voie H0!



2. Massimo Boniforti auprès de son réseau 'San Rocco Torinese', lors d'On traXS! 2014.

3. Le wagon-citerne devant la halle aux messageries a été reproduit sur base d'un modèle existant aux chemins de fer à voie étroite de Sardaigne, les FFS (Ferrovie Settecentrali Sarde). Quant au wagon chargé de bois, il existe sur le réseau Ferrovio Domodossola Locarno; tous deux sont à voie métrique.

4. Le château d'eau est la reproduction du réservoir à eau en gare d'Esterzili, sur le réseau FCS (Ferrovie Complementari della Sardegna) de Sardaigne.



Les modélistes anglo-saxons n'appellent pas leur voie étroite du vocable '0e': il y est plus habituel de désigner l'écartement des rails, outre l'indice d'échelle. Nos collègues britanniques parlent donc du 0-16,5 et les Américains du On30. Le 'n' vient de 'narrow' (étroit) et le '30' du nombre d'inches (pouces). Converti en vraie grandeur, cela représente un écartement de 762 mm.

Avec cette variété d'échelles pour une même voie, on peut voir en Europe des réseaux construits selon le On30 américain sur lesquels circulent des modèles au 1:48^e provenant des USA, combiné avec du matériel européen reproduit au 1:45^e ou au 1:43,5^e! Généralement, cela ne pose toutefois pas de problèmes, car il s'agit souvent de 'Logging Lines' sur lesquels la fantaisie et l'imagination ne sont jamais absentes. La plupart de ces réseaux sont des petites lignes pleines d'atmosphère, car sont pleines de scènes incroyables et illustrent un matériel roulant souvent étrange et brinquebalant qui, avec un peu d'imagination, a peut-être pu exister quelque part dans le monde...

Une nouvelle tendance qui se fait jour en Europe est d'indiquer le rapport d'échelle selon la manière anglo-saxonne, en la combinant avec l'écartement exprimé en millimètres. Donc: 0-16,5 rend de façon claire la voie et l'écartement dont il s'agit.



5. La remise pour locomotives a été réalisée en se basant sur des plans d'origine de plusieurs bâtiments du Nord de l'Italie. Les arbres ont une hauteur réaliste; les branches ont été garnies d'un feuillage MiniNatur (de marque Silhouette).

La pratique

'San Rocco Torinese' représente donc une ligne italienne à l'écartement de 760 mm. En Italie, cet écartement est pourtant inhabituel: les standards dans ce pays sont plutôt 950 ou 1000 mm pour un chemin de fer à voie étroite. Le Morop désigne ces derniers par

l'indice '0m', où le 'm' veut dire 'meter' en allemand et 'métrique' en français. Dans ce concept, tous les écartements entre 850 et 1250 mm sont repris, et à l'échelle '0', l'écartement des rails est alors de 22,2 mm.



6. De très belles choses peuvent être construites à l'échelle 0e: de nombreux détails peuvent être reproduits (ce qui est impossible à plus petite échelle), alors qu'il reste possible de réaliser un réseau sur un espace encore relativement réduit.

7. Les voies proviennent de la gamme Peco à l'échelle 0e. Elles sont posées sur une assiette en liège, pour amortir les bruits. Le rayon minimal de courbure est de 420 mm.

8. Pour ce bâtiment de gare et son édicule d'aisance (!), les constructeurs se sont inspirés de bâtiments existants aux CP (les Chemins de fer de Provence), dans le sud de la France.

Le choix pour San Rocco Torinese de reproduire une voie étroite de 950 ou de 1000 mm aurait impliqué que pratiquement tout aurait dû être fait 'maison', alors que l'écartement de 760 mm (du 0e ou encore 0-16,5)

offrait de pouvoir utiliser les voies classiques H0, tandis que du matériel existant pouvait assez facilement être transformé ou servir de base pour une fabrication 'maison'. Bien pratique, tout ça... Que fait alors un modéliste?

Il ajuste quelque peu la réalité à... sa réalité. Bien que les chemins de fer italiens aient aussi connu leur exception dans ce domaine: la ligne du Grödnernbahn, fermée en 1960 et située dans l'actuel Sud-Tyrol italien, avait



9. Ce petit wagon à bords bas est la reproduction d'un véritable wagon roulant sur le réseau privé suisse du Montreux - Territet - Glion - Rochers-de-Naye (MTGN), où il circule sur voie métrique. Le wagon couvert est à voie de 600 mm et est visible sur le Chemin de Fer de la Vallée de l'Ouche (CFVO), en France.



10. La G 2/2 n° 4 à l'avant-plan est visible sur la ligne-musée du Blonay - Chamby. Son origine est italienne: le réseau Ferrovie Padane, où elle a été utilisée sur les lignes à voie métrique Rimini - Novafeltria et Codigoro - Porto Garibaldi. La voiture derrière la loco est une 'Giardiniera' de la ligne à voie métrique suisse CCB (Clarens - Chailly - Blonay).



11. L'autorail crème et bleu a été reproduit sur base d'un existant aux Ferrovie Domodossola Locarno. Ce modèle d'autorail à 760 mm a été obtenu par la transformation d'un engin de traction électrique à voie métrique par Massimo Boniforti.

bien un écartement de rails de 760 mm, car c'étaient les Autrichiens qui l'avaient posée. Une voie étroite italienne à l'écartement de 760 mm est donc plausible.

Se lancer dans le 0e a longtemps été facile grâce au 'Magic Train' de Fleischmann, mais qui n'est hélas plus produit. On peut encore heureusement en trouver sur l'une ou l'autre bourse. Seuls les rails H0 utilisés ne sont évidemment pas utilisables: l'espacement entre traverses en H0 est plus réduit que pour de la voie étroite en 0 et de plus, les dimensions des traverses en H0 sont trop petites. Ceci étant, les traverses posées sur les lignes secondaires étaient souvent dans un lit de sable et étaient à peine visibles. On peut donc se contenter de poser ces traverses au bon écartement. Découpez simplement les attaches entre traverses et éliminez environ la moitié en largeur. Faites alors disparaître la traverse profondément dans le sable et la verdure: c'est le plus réaliste. Si les traverses sont

trop visibles, elles peuvent alors être remplacées par des véritables traverses en bois, avec clous à l'échelle: c'est tout aussi réaliste. Si vous voulez vous faciliter la vie, vous pouvez aussi utiliser les voies spécifiques pour le 0-16,5 produites par exemple par Peco, ce qui a été fait pour 'San Rocco Torinese'.

Expositions

Afin de participer à des expositions de modélisme ferroviaire, 'San Rocco Torinese' peut être extrait de sa planche de bibliothèque et complété par une gare-fantôme, le tout formant alors un ovale. Des rideaux et des panneaux dissimulent la gare-fantôme: ceci aide à attirer les regards des spectateurs vers la partie décorée et d'en exclure l'environnement perturbant.

L'éclairage a été étudié de façon approfondie, car il est très important pour créer l'ambiance. Il doit être agréable, mais ne peut éblouir le spectateur. Chaque moment de la journée peut être recréé, grâce au type de source lumineuse utilisée, allant d'une belle journée ensoleillée à la froide et sombre soirée brumeuse d'automne... Grâce à l'emplacement et à la couleur des lampes utilisées, le lever et le coucher du soleil peuvent être simulés, ainsi qu'un beau petit soleil au zénith, le tout avec les ombres correspondantes.

Pour 'San Rocco Torinese', c'est la lumière d'une après-midi ensoleillée entre 15 et 17 h dans la plaine du Nord de l'Italie qui a été retenue: elle est obtenue au moyen de huit spots de 40 Watt halogènes, d'une température de 2800 degrés Kelvin.

Avec sa gare-fantôme et ses voies de raccord, 'San Rocco Torinese' mesure 300 cm x 100 et peut facilement être démonté pour participer à une exposition. La construction des bacs réalisée au moyen de lattes de bois et est très robuste et très rigide, grâce à un assemblage croisé et à la plaque de base en multiplex de 10 mm. L'ensemble repose sur des pieds métalliques amovibles. La possibilité de régler ces pieds est indispensable, car on ne sait jamais à quoi s'attendre dans une salle d'exposition. Un tel assemblage est effectivement plus contraignant qu'une simple table, mais c'est bien plus fiable: il n'y a rien de pire lors d'une expo que des trains qui roulent mal, la faute à une base défaillante, mise à mal lors de son transport!

Les aiguillages disposés sur la partie visible sont manœuvrés à la main. Pour ce faire, des excentriques d'aiguillages reproduits à l'échelle ont été réalisés: ils sont donc vraiment fonctionnels. L'accouplement du maté-



12. Devant la loco Diesel FLB 15 se trouve une MK 48 hongroise à voie de 760 mm du chemin de fer forestier du Szilvászvárad. Le lorry a été réalisé sur base d'un croquis des ÖBB; il est utilisé sur les lignes autrichiennes à voie de 760 mm des Ybbstalbahn et Mariazellerbahn. Le wagon tombereau est un 'Omm 55' de Rivarossi.

13. Un modèle de fantaisie, réalisé sur base d'une loco à vapeur japonaise, inconnue. Pour le châssis, c'est celui d'un modèle d'une type 64 (une 'P8' prussienne) en H0 qui a été utilisé.

14. La voiture derrière la Diesel FLB 15 est un modèle 'freelance' assemblé au moyen de deux voitures 'Magic Train'. Le modèle de la voiture ouverte est visible sur la ligne Trieste - Parenzo, sur la presqu'île de l'Istrie. Le tracé de cette ligne qui reliait l'Italie à la Slovénie est devenu de nos jours une route pour cyclistes...

métrique, mais pour servir sur 'San Rocco Torinese', l'écartement a été réduit à 760 mm, soit de la voie 0e.

De la patience...

Tous les bâtiments sont construits au moyen de plaques de polystyrène Evergreen. En outre, des matériaux correspondant à ceux utilisés en réalité ont également été utilisés. Pour le bois, du vrai bois a été utilisé, ainsi que pour les shingles; pour les briques et les tuiles, des céramiques ont été utilisées. Mais inutile de s'y appesantir: comme modéliste, vous connaissez déjà toutes ces techniques, grâce aux articles parus dans ce magazine... Le concept en est très simple: pour un bon résultat, vous avez besoin d'un bon matériau et il ne faut pas renâcler vis-à-vis du prix. La patience est également requise: il ne faut pas vouloir tout faire en un jour. Rome non plus ne s'est pas faite en un jour... Une observation attentive de la réalité ou l'étude de faits historiques et enfin, la modération dans la reproduction de certaines scènes contribuent à un réseau plein d'atmosphère. Il faut mieux éliminer un élément dérangeant que d'étouffer le paysage par des situations incongrues...

Cette première prise de connaissance de ce réseau réalisé par les modélistes italiens Massimo et Enrico Boniforti est vraiment alléchante: espérons qu'il soit rapidement exposé dans nos contrées dans un futur proche!

Texte et illustrations: Gerard Tombroek.
Remerciements à Massimo et Enrico Boniforti.



riel roulant se réalise également à la main: un simple crochet en bronze au phosphore est accroché au tampon central. Exception faite pour l'autorail qui est équipé d'un tampon central du type bosniaque, comme utilisé sur les chemins de fer à voie étroite d'Autriche.

Pour les voies de la gare-fantôme, des voies Profi-rail de Fleischmann ont été utilisées, ainsi que des aiguillages de la même gamme, ces derniers étant commandés à distance en mode digital. La commande des convois est également digital.

Le mode digital permet aussi de rouler au pas: vous avez alors l'impression de rouler avec une vraie locomotive, un effet encore amplifié par le fait que tous les engins de traction

sont équipés d'un décodeur sons de marque Zimo. Pour les locos à vapeur, des prises de sons véritables ont été réalisées auprès d'authentiques locos italiennes. Tout ceci contribue à un spectacle unique, ces sons n'étant pas disponibles dans le commerce. Malgré la plus grande échelle retenue, les haut-parleurs sont des H0, ce qui a laissé plus d'espace pour les aménagements intérieurs.

Le matériel roulant a été construit avec du bois et du styrène en prenant comme base des modèles H0 ou de la gamme 'Magic Train' de Fleischmann. Ils ont été réalisés au moyen des plans d'origine d'exploitants italiens ou d'Europe méridionale. La majorité de ce matériel d'origine est à écartement

La Ligne de la Bosse La saga d'un réseau exceptionnel

Loco-Revue hors-série 36, 100 pages, 15 euro (16,30 euro en Belgique)

Vous avez déjà pu faire connaissance avec cet étonnant réseau d'exposition du Club Ferroviaire de Franche-Comté, dans notre n° 135. Nos confrères de Loco Revue ont trouvé quant à eux que ce réseau méritait carrément un numéro spécial – un hors-série – de leur revue. Rien d'étonnant à ce que ce réseau modulaire de 22 m sur 6 (dans sa configuration maximale) soit l'occasion de nombreuses et magnifiques photos, surtout lorsque l'on sait que les membres du club attachent une importance particulière aux compositions qui ont vraiment

circulé sur 'La Bosse'. Un chapitre complet de cette édition est consacré à l'exploitation et aux compositions.

A travers ce récit, toute la genèse de ce réseau est décrite, depuis 1993: étude du concept, recherches et visites sur site et élaboration des premiers plans. Les modules sont ensuite détaillés un par un, agrémentés de nombreuses descriptions: pensons par exemple à la confection des bacs de modules, des rochers, arbres et plantes, jusqu'à la commande et l'éclairage. A remarquer en particulier les caténaires extrê-



mement fines et réalistes, avec comme point d'orgue, une grande sous-station de traction, entièrement reproduite à l'échelle!

Si vous en avez un peu marre des maisons allemandes à colombages et des locomotives à vapeur noires remorquant des 'boîtes à tonnerre', ce numéro spécial est vraiment à conseiller: c'est du modélisme ferroviaire de haut niveau qui vous est raconté depuis sa genèse, un récit que vous lirez d'une traite! (LD)

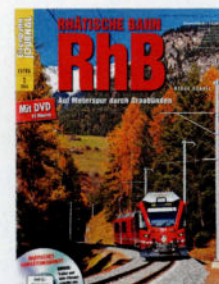
Rhätische Bahn Auf Meterspur durch Graubunden

Par Klaus Eckert, Eisenbahn Journal Extra 1/2014, édition VGB, ISBN 978-89610-393-2, format DIN A4, 116 pages avec DVD, 17,50 euro.

Les RhB (Chemins de fer rhétiques) dans le canton suisse de Graubunden sont sans aucun doute parmi les plus belles lignes de chemin de fer au monde, les lignes de l'Albula et de la Bernina étant en effet classées Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco.

Les RhB fêtent cette année le 125^{ème} anniversaire de la liaison entre Landquart et Klosters, ainsi que le centenaire de la ligne de l'Arosa. Klaus Eckert, un

connaisseur des RhB, consacre un numéro entier d'Eisenbahn Journal à cette compagnie ferroviaire très particulière. Au fil des 116 pages que compte cette brochure, l'histoire des Rhätische Bahn est racontée, tandis que les lignes les plus connues de ce réseau de 384 km sont passées en revue. Un des grands atouts de cette brochure est indiscutablement les magnifiques photos qu'elle contient, souvent imprimées sur deux pages. C'est ce qui



rend cet opuscule aussi intéressant pour ceux qui ne maîtrisent pas la langue allemande, mais qui aiment les trains dans des paysages somptueux. Un petit 'plus' vous est offert sous la forme d'un DVD gratuit de 85 min, reprenant des vues prises sur les RhB. (GVM)

De spoorweg Lage Zwaluwe-'s-Hertogenbosch 1886-2014

De Halvezolenlijn in beeld

Par Paul Henken, Editions Uquclair B.V. Rosmalen, ISBN 978-90-71513-83-4, format 23 x 23 cm, relié avec couverture cartonnée, 160 pages, prix: 28,00 euro.

La ligne de Lage Zwaluwe (via Waalwijk) vers 's-Hertogenbosch était appelée la ligne de la Langstraat, mieux connue dans le langage courant comme la 'Halve Zolenlijn': ce surnom lui était venu du fait que cette ligne traversait la région de l'industrie de la chaussure, une boutade des habitants de cette région. Ce livre ne met pas l'accent sur le matériel roulant et encore moins sur les locomotives (que l'on voit souvent), mais plutôt sur l'infrastructure. Le texte d'introduction est une description de la ligne en style 'télégraphique'. Les données s'y limitent souvent à l'essentiel, comme les dates d'ouverture et de fermeture des bâtiments et

des raccordements qui ont existé: on y indique de quand à quand le bâtiment principal a existé, et au besoin, la date de remplacement, d'extension ou de démolition dudit bâtiment. Pour vous donner une idée du style, voici un extrait: "Km 2,2550 spoor aansluiting Stoomzuivelfabriek Zevenberse Hoeke, links. Tussen 1928 en 1966 in gebruik. Opgebroken in 1967." Les photos légendées constituent par ailleurs aussi une source importante d'informations.

Evidemment, des trains sont visibles sur les photos publiées. Rien d'étonnant à ce que ce soit surtout des trains de marchandises locaux, puisque le ser-

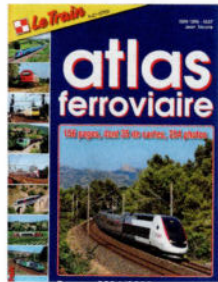


vice voyageurs a été arrêté sur la ligne de la Langstraat' dès 1947.

Il s'agit donc d'un ouvrage qui donne une image assez complète de la Halvezolenlijn. Il est également intéressant pour les modélistes grâce à la reproduction de croquis de quelques bâtiments, de ponts dans la zone nature des Moerputten et surtout, grâce aux schémas des voies de tous les sites de la ligne. La conception de ce livre est intéressante et appelle de nouveaux développements; si ses auteurs et son éditeur y ont pris goût, de nouvelles brochures du même style pourraient donc voir le jour. (GJT)

Atlas Ferroviaire France 2014/2015

Par Jean Tricoire, édition spéciale de *Le Train*, Editions Publitrains, ISSN 1296-5537, format DIN A4, couverture souple à dos collé, 156 pages, prix: 24 euro.



Ceci est la 6^{ème} édition de cet atlas ferroviaire bisannuel de France, une édition spéciale du magazine *Le Train*. Cette brochure ne compte pas moins de 156 pages, avec 254 photos couleurs et 35 nouvelles cartes (repliables). Cet atlas donne un bon aperçu de l'évolution des chemins de fer en France au cours de l'année écoulée, de l'utilisation du nouveau matériel roulant, des grands travaux d'infrastructure en cours et des opérateurs privés, de plus en plus actifs en France. Chacun des 21 départements français sont passés en revue, l'accent étant

chaque fois mis sur une ligne en particulier, sur son évolution ou son offre de transport. Cette brochure est en français, illustrée de magnifiques photos. Les 35 cartes de réseau sont reliées en fin d'ouvrage et ont une nouvelle présentation: elles sont de grand format, les différents types de lignes ou de courant électrique étant répertoriés. Les modélistes attirés par les chemins de fer français y trouveront sans aucun doute l'inspiration nécessaire pour leurs travaux.

Eisenbahn Romantik Unterwegs mit Lust und Leidenschaft

Verlagsgruppe Bahn, format 23 x 29,7 cm, 116 pages, dos collé, prix: 8,20 euro.



De nombreux amateurs ferroviaires connaissent sans doute la série allemande des DVD 'Eisenbahn Romantik', dans laquelle le présentateur et modéliste réputé Hagen von Orloff présente des reportages de lignes-musées du monde entier. Cette formule TV a été convertie en un périodique, ce qui vous permet désormais de profiter de ces chemins de fer d'exception de trois façons: en live, par DVD ou sous forme imprimée. Tout comme pour les DVD, la traction vapeur joue un rôle central là où c'est possible,

comme dans ce magnifique reportage sur le 'Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad' dans les Montagnes rocheuses des Etats-Unis. Les trains de luxe 'modernes' sont également passés en revue, comme l'Orient-Express et le Glacier-Express. Cette brochure contient de nombreux 'trucs' pour visiter ces lignes-musées (principalement en Allemagne), ainsi qu'un article sur le 'Hamburgse Miniatur-Wunderland'. L'édition suivante de ce nouveau périodique paraîtra le 1^{er} octobre 2014. (GVM)



Bahn Klassik 1 Zeitreisen 1951-1981 11 Sehnsuchts-Orte

Verlagsgruppe Bahn, ISBN 978-3-89610-405-2, format couché 29,5 x 21 cm, 100 pages, dos collé, prix (Belgique & Lux): 11,60 euro - Pays-Bas: 12,65 euro.

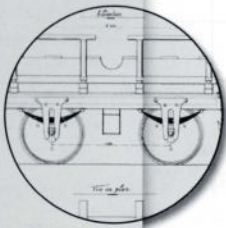
Voici le premier-né d'une nouvelle série produite par Verlagsgruppe Bahn, et qui continue une série d'articles entamée dans *Eisenbahn Journal*. Cette publication se veut être une rencontre entre les chemins de fer et l'Histoire de tous les jours. Dans cette brochure rédigée en allemand, le chemin de fer est abordé en tant que partie intégrante de la Société. Ce premier numéro se focalise sur la période 1951 à 1981, en faisant véritablement un voyage dans le temps. Les 'Sehnsuchts-Orte' dont question dans le titre sont des nœuds ferroviaires légendaires d'où les trains ont de nos jours entièrement disparu, ou qui ont subi une telle métamorphose qu'ils sont devenus méconnaissables. Souvent, une photo bien choisie en dit plus que de longs discours: un bel exemple en est le Mils-petal de 1951, où une photo prise à une traversée ferroviaire particulière dans la Ennepetal sert de point de départ pour une approche historique du trafic ferroviaire à cet endroit. Les auteurs font également le lien avec l'actualité de l'époque, grâce à une courte revue de ce qui fut important en Allemagne au cours de l'année en question (1951, en l'occurrence). Au total, onze endroits sont passés en revue, concernant les années 1951, 1957, 1960, 1963, 1965, 1966, 1968, 1971, 1975, 1979 et 1981. De nombreuses anciennes illustrations sont bien entendu en noir et blanc. Une bonne connaissance de la langue allemande est toutefois requise pour comprendre le contenu de cette brochure, qui est manifestement plus qu'un simple livre-photos... (GVM)

RECTIFICATION

TMM n° 137, en page 17.

Suite à une inversion malencontreuse de photos, une photo hors contexte a été publiée dans l'article concernant le test du modèle de la 8040 ESU, en page 17.

Voici la photo correcte illustrant la véritable 8040 sur le petit pont-levant de Balgerhoeke, le 19 avril 2004 (photo: Rik Vermeylen).



7^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2014

SAMEDI 18 OCTOBRE 2014
DIMANCHE 19 OCTOBRE 2014

NOUVEL EMPLACEMENT

BRABANTHAL - LOUVAIN - BELGIQUE



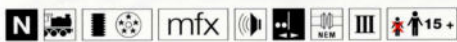
INFO:
www.modelspooexpo.com
expo@modelspoomagazine.com

Maintenant chez votre détaillant !

Locomotive à vapeur tender type 98



- Modifications réalistes.
- Cheminée inclinée.
- Toit de la cabine de conduite arrondi.
- Rehausse de la caisse à charbon plus basse.
- Construction très finement détaillée.
- Nombreuses fonctions d'exploitation et fonctions sonores commutables.



37163 Locomotive tender.

Modèle réel : Locomotive à vapeur tender pour trains marchandises série 98 (ex série 94.5) des chemins de fer belges (SNCB). Livrée verte avec boîte à fumée noire et cerclages de chaudière dorés. Numéro d'immatriculation 98.016.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation réglée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 5 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux - inversion en fonction du sens de marche - et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis. Longueur h.t. 14,6 cm.

Série unique.

€ 349,95 *

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Contact du générateur de fumée	x	x	x	x
Bruit.loco.vap.	x	x	x	x
Sifflet de locomotive	x	x	x	x
Commdé directe	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Sifflet de manœuvre		x	x	x
Echappement de la vapeur		x	x	x
Pompe à air		x	x	x
Pelletage du charbon			x	x
Grille à secousses			x	x
Injecteur			x	x
Bruitage du générateur			x	x
Bruitage d'attelage			x	x

Locomotive polyvalente série 140



37245 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 140 des chemins de fer belges (SNCB/NMBS) en livrée verte. État de service de l'époque III vers 1960.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation réglée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et des deux feux rouges de fin de convoi - inversion en fonction du sens de marche - en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges dans entretien (LED). Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoirs en métal et nombreux détails rapportés. Attelages interchangeables contre tabliers frontaux. Longueur h.t. 21,0 cm.

Série unique.

€ 329,95 *

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Feux de fin de convoi	x	x	x	x
Bruit.loco.électr.	x	x	x	x
Trompe	x	x	x	x
Commdé directe	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Bruitage des pantographes		x	x	x
Trompe d'avertissement aigu		x	x	x
Sifflet du contrôleur		x	x	x
Joint de rail			x	x
Aérateurs			x	x

* Prix de vente donné à titre indicatif et sans engagement.
Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve.