

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

149

17^{ème} année
Juillet-Août 2015
Prix: € 8,95

NUMÉRO 'VACANCES'
SUPER EPAIS
100 pages

12 réseaux

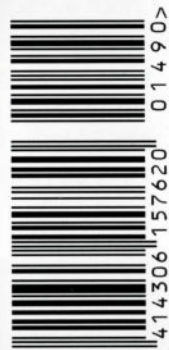
DE DIVERS PAYS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

- ANTWERPEN-OOSTKAAI • DE TRAMSTRAAT 1930 • VALLESCURA • CITY LIMITS
- MINI GREMBERG • HELENENSIEL • LE TRAIN DE GYPSE DE STADTOLDENDORF
- WARREN LANE • LA GARE DE JENESAIZOU • AM BAHNHOF
- ST. JULIOT • VAN LINGEN TOT GEFREES

EMMANUEL NOUAILLIER: DES MURS EN BOÎTES...

TEST ÉCLAIR: LA SÉRIE 73 DE PIKO • UN SET DE WAGONS NS CHEZ ROCO

LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS – AGENDA & PETITES ANNONCES



P 208597

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 € 75 (11 n°) ou € 140 (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'EU: versez € 90 (pour un an) ou € 174 (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@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.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 & ABBONEMENTS
abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS

info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

MODERATEURS

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.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 75€ (11 n°) ou 140€ (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 90€ (11 n°) ou 174€ (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 105€ (11 n°) ou 202€ (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@modelspoormagazine.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 150: 28/08

In the summertime...

Les lecteurs plus âgés se rappelleront sans aucun doute ce hit intitulé 'In the summertime', interprété par Mungo Jerry à l'été 1970. Son refrain disait: «In the summertime, when the weather is hot...» («En été, lorsque le temps est chaud...»). Au moment où nous écrivons ces lignes (à la mi-juin), le temps est cependant loin d'être 'hot': l'été semble bien loin, les températures sont sous la norme et le soleil absent: un temps rêvé... pour du modélisme. Mais comme les belles chansons, le mauvais temps ne dure pas éternellement...

Dans ce numéro super-épais d'été, nous nous sommes focalisés sur des réseaux miniatures. Au cours de l'année écoulée, assez d'articles pratiques susceptibles de vous inspirer pendant les journées (de vacances) pluvieuses ont déjà été publiés. Emmanuel Nouaillier nous a quand même écrit un bel article de pure pratique, décrivant un joli assemblage pouvant servir d'idée ou de projet, et qui peut littéralement trouver place dans vos bagages. Une idée nouvelle pour un prochain concours de modélisme?...

Ceci dit, ne soyons pas pessimistes: vous pourrez bientôt boire un bon verre au frais, en lisant l'un des douze reportages consacrés à des réseaux et que nous vous proposons dans ce numéro. Quasi toutes les échelles de réduction sont illustrées, de la voie Z à la voie 1. Ils sont d'inspiration belge et néerlandaise, mais pour renforcer l'ambiance 'vacances', nous avons également lorgné au-delà de nos frontières: vous découvrirez aussi des réseaux d'inspiration allemande, française, italienne, britannique et même américaine, tous aux thèmes les plus variés. Vous y trouverez sans aucun doute de quoi vous inspirer pour votre propre projet, ou simplement apprécier ce que vos collègues modélistes ont réalisé.

Mais la période estivale est – ou devrait être – en premier lieu le moment rêvé pour consacrer un peu plus d'attention aux 'vrais' chemins de fer. Pourquoi en effet ne pas effectuer un voyage d'agrément en trains réguliers? Un paysage est en effet totalement différent lorsqu'il est vu d'un train. Par ailleurs, quantité de petites exploitations musées valent la peine d'être visitées, en Belgique ou à l'étranger: vous pourrez vous y imprégner de l'ambiance d'antan, ou faire plus ample connaissance avec des locomotives, des voitures et des wagons de tous types. Peut-être aussi est-ce l'occasion idéale pour transmettre à vos enfants ou petits enfants le virus du train, d'une façon ludique et amusante? En outre, votre visite à l'une ou l'autre de ces lignes-musées réjouira leurs collaborateurs, tout en contribuant à assurer la pérennité de l'exploitation. Car sans visiteurs, pas de ligne-musée, mais un Ravel, tout au plus...

Quoiqu'il en soit, qu'il pleuve ou qu'il fasse beau, la rédaction vous souhaite à tous de joyeuses et de profitables vacances. Nous espérons vous revoir tous en septembre à l'occasion de notre 150^{ème} numéro, qui fera date!...

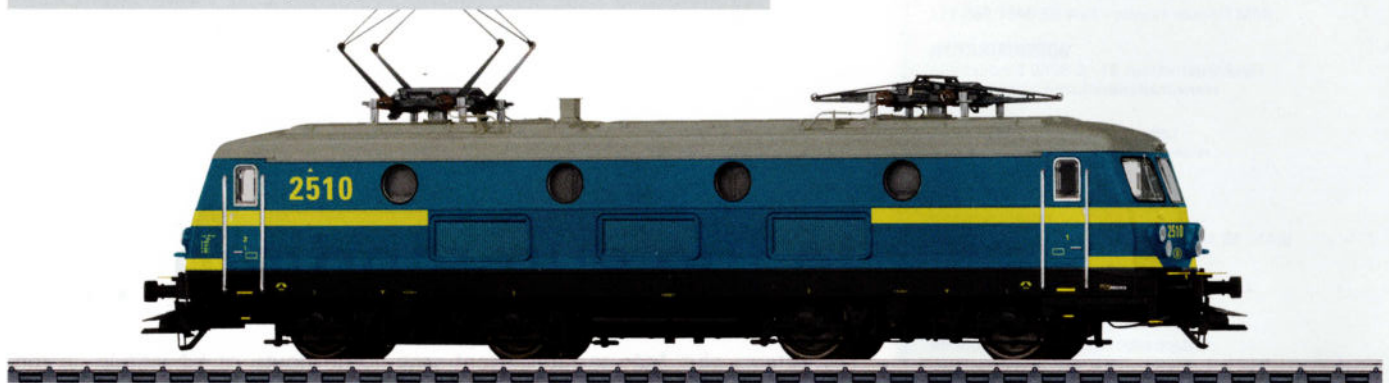
Guy Van Meroye



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge

Maintenant chez votre détaillant !

Locomotive polyvalente série 25



37246 Locomotive électrique.

Modèle réel: Locomotive polyvalente série 25 des chemins de fer belges (SNCB/NMBS) en livrée bleue. Version avec deux double lampes en bas. Numéro d'immatriculation 2510. État de service vers 1990.

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 - inversion en fonction du sens de marche - et des deux feux rouges de fin de convoi en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien. Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal et autres détails rapportés. Attelages interchangeables avec tabliers frontaux. Longueur h.t. 21,0 cm.

Série unique.

€ 329,99 *

• Avec nombreuses fonctions sonores.

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

Poids lourd belge.



37206 Locomotive diesel.

Le pays de la bière et des bandes dessinées est le pays de rêve pour la Vossloh G 2000 BB. La puissante locomotive diesel-hydraulique dans la version rare des chemins de fer nationaux belges (SNCB) en livrée gris clair/vert avec filet gris terre d'ombre. Comme ses sœurs, elle se présente avec de nombreux highlights tels que postes de conduite éclairés, décodeur mfx+ et nombreuses fonctions d'exploitation et sonores.

Modèle réel : Locomotive diesel lourde Vossloh G 2000 BB avec cabine de conduite symétrique. Locomotive de la ATC AngelTrainsCargo, Antwerpen, louée comme série 57 aux chemins de fer belges (SNCB). Livrée de base gris clair/vert avec filet gris terre d'ombre. Numéro d'immatriculation de la loco 5704. État de service vers 2010. Longueur h.t. 20,0 cm.

Série unique.

€ 299,99 *

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Ecl.cab.cond.	x	x	x	x
Bruit.loco.diesel	x	x	x	x
Tonalité d'avertissement	x	x	x	x
Ecl.cab.cond.	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Fanal cabine 2		x	x	x
Sifflet de manœuvre		x	x	x
Fanal cabine 1		x	x	x
Commdé directe			x	x
Sablage			x	x
Bruitage d'attelage			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.



Tramstraat 1930 - PAGE 24



Vallescuro - PAGE 32



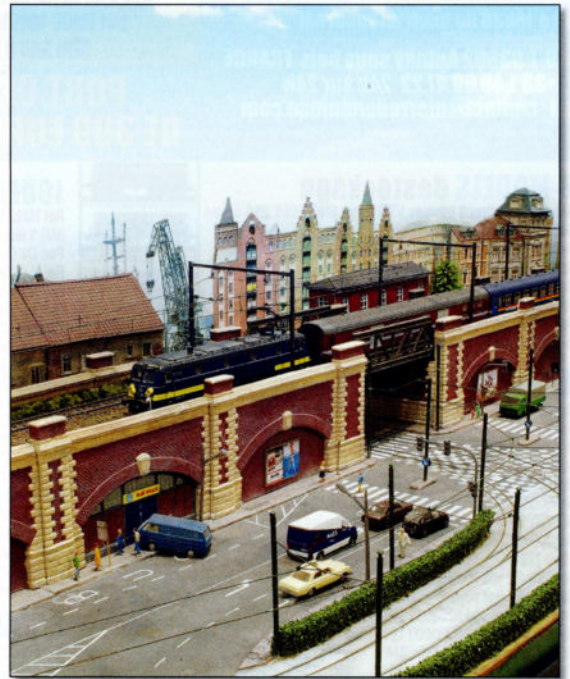
Le train de gypse de Stadtoldendorf - PAGE 56



Des murs en boîtes... - PAGE 66



Warren Lane - PAGE 74



Une série 25-5 de la SNCB en tête d'un train international est en route vers Anvers-Central. Photo: Andrew Burnham.

TESTS ÉCLAIR

- LA SÉRIE 73 EN H0 DE PIKO PAGE 14
- UN SET DE WAGONS NS CHEZ ROCO PAGE 15

PRATIQUE

- DES MURS EN BOÎTES... PAGE 66

SPÉCIAL 'RÉSEAUX'

- 'ANTWERPEN OOSTKAAI': ANVERS VU PAR UN BRITANNIQUE... PAGE 16
- 'DE TRAMSTRAAT': EINDHOVEN ANNO 1930 PAGE 24
- 'VALLESCURO': LA BELLA ITALIA EN MODÈLE RÉDUIT..... PAGE 32
- 'CITY LIMITS & STATION GLADSTONE' PAGE 38
- 'MINI GREMBERG' PAGE 46
- 'HELENENSIEL': DE LA VOIE Z À LA MER DES WADDEN PAGE 52
- LE TRAIN DE GYPSE DE STADTOLDENDORF:
UN VÉRITABLE RÉSEAU-MUSÉE PAGE 56
- 'WARREN LANE': DES CONTENEURS À PERTE DE VUE... PAGE 74
- 'LA GARE DE JENESAIZOU' PAGE 80
- 'AM BAHNHOF': À DÉGUSTER TRANQUILLEMENT..... PAGE 86
- 'ST. JULIOT': UN SURPRENANT MICRO-RÉSEAU PAGE 90
- DIORAMA 'VAN LINGEN NAAR GEFREES':
UNE NOUVELLE EXTENSION AU 1:32' PAGE 94

RUBRIQUES

- EDITORIAL PAGE 3
- NOUVEAUTÉS PAGE 7
- RECENSIONS PAGE 97
- AGENDA PAGE 98



Tél : +33 1.48.60.44.84

de 9h à 18h30 du lundi au vendredi

B.P 49 F 93602 Aulnay sous bois FRANCE

Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h

Email : contact@pierredominique.com

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.

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

FULGUREX

Nous avons négocié pour vous les 6 derniers (pas un de plus) TAR Fulgurex ; afin de vous les proposer aux prix de 1849€ pour la seule version Nord et 1799€ pour les versions SNCF au lieu de 2179€



B-MODELS destockage

- Ref 45208 Coffret 2 trémies VTG (gris) SNCB 55€ 29€ épuisé
Ref 45210 Idem 55€ 29€ épuisé
Ref 45225 Coffret 2 trémies USINOR (brun) SNCF 59€ 39€
Ref 45225 Idem (autre N°) 59€ 39€
Ref 45226 Idem USINOR LONGWY (gris) 59€ 39€
Ref 45227 Idem (autre N°) 59€ 39€
Ref 45228 Idem CNM (brun) SNCF 59€ 39€
Ref 45229 Idem (autre N°) 59€ 39€

ACME

- Ref catalogue 2015 10€
Ref 55103 3 voit TAC Belgique/Italie Express Nocturne SNCB/FS 2x couchettes 16 rose/bleu +1x MU lits rouge/bleu 189€ 169€
Ref 20100 Voit «Bord Restaurant» CFR 59€ 55€
Ref 50032 Fourgon Postal UIC-X 1976 XMPR FS 59€ 52€
Ref 70077 Cof train rapide Milan-Rome-Naples E444 + 2 voit voyageurs 359€ 319€
Ref 70078 Cof 3 voitures pour train rapide Milan-Rome Naples Rapido 905 FS 199€ 179€

- Ref 55116 2 voit couchette FS 119€ 109€
Ref 55116 4 voit voyageurs DB 249€ 225€
Ref 50291 Voit 1°cl AZ2000 1931 FS 55€ 49€
Ref 50391 Voit 2°cl BZ31000 1931 FS 55€ 49€
Ref 55104 Cof 2 voit EUROFIMA Express Nocturne SNCB 1x1°cl Memling & 1x2°cl Eurofima orange 125€ 112€ (A RESERVER)
Ref 55105 Cof 2 voit UIC-Z Express Nocturne 2°cl XMPR FS 122€ 109€ (A RESERVER)

- Ref 50631 Voiture Eurofima 1°cl FS 62€ 55€
Ref 50701 Voit restaurant X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 50711 Voit 1°cl X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 50722 Voit 2°cl X 1970 Grigio Rosso Fegato FS 59€ 55€
Ref 40053 Wag couvrt Kgps Msc FS 38€ 32€
Ref 40054 Wag couvrt Ghms FS 38€ 32€
Ref 45046 3 wag couverts Interfrigo ep IV FS 109€ 99€
Ref 45049 idem 109€ 99€
Ref 45070 3 wag couverts Interfrigo (banane) ep IV FS 109€ 99€
Ref 50523 Fourgon type X1975 Grigio Ardesia FS 64€ 55€
Ref 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€
Ref 50653 Voit 1°cl ep IV FS 52€ 49€
Ref 50663 Voit mixte 1°/2°CL FS 52€ 47€
Ref 50753 Voit X 1968 1°CL FS 52€ 46€
Ref 50770 Voit type 1975 1°cl FS 52€ 59€
Ref 50813 Voit voyageurs 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€
Ref 52525 Voit Apmz 119.5 1°CL DB 62€ 55€
Ref 52361 Voit restaurant Quick-Pick DB rouge crème ep IV 77€ 70€
Ref 52411 Voit lits Z Eurofima ep V SBB 52€ 46€
Ref 52740 Voit restaurant Z1WR PKP 62€ 58€
Ref 52801 Voit 1/2°cl CL Y SZ 52€ 46€
Ref 52802 Voit 1/2°cl CL Y SZ 52€ 46€
Ref 52941 Voit 1°cl ZSSK 59€ 55€
Ref 52942 Voit 2°cl ZSSK 59€ 52€
Ref 50960 Voit lits type MU NS 62€ 56€
Ref 50965 Voit lits MU CIVL 62€ 56€
Ref 50966 Voit lits Mun OBB 65€ 55€
Ref 55036 Cof 2 voit 2°cl Type X1979 livrée XMPR TRENITALIA FS 109€ 99€
Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl Ep IV DB 179€ 165€
Ref 55079 Cof 3 voitures 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris) FS 179€ 159€
Ref 55090 Rame couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€
Ref 55095 2 voit Berlin-Warszawa Express 1°CL & 2°CL DB PKP 123€ 105€
Ref 55097 2 voit Type Z CD (2°CL + 2°CL/fourgon) 125€ 105€
Ref 55102 3 voitures
Pelerin 189€ 179€ A nouveau dispo !
Ref 55110 Cof 2 voit Thello 2°CL FS XMPR 117€ 105€
Ref 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€
Ref 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€
Ref 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€
Ref 60421 Cof 2 diesel BR245.001 + BR245.002 DB (1 motorisée+1 dummy) 269€
Ref 60435 Electrique E 636.082 ep III FS 189€
Ref 70069 Rame ETR 250 Arlecchino FS 419€ 389€
Plus de 100 réf dispo sur notre site
Nous avons récupéré une seule rame complète TGV Eurostar (réf 70021+70022+70023) 999€ Au plus rapide !

JOUEF - SUPER PROMO jusqu'à -50%

- Ref HJ2201 Autorail Z24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments Nord Pas De Calais SNCF 299€ 189€
Ref HJ2196 Autorail X73500 Photovoltaïque Poitou Charente 189€ 119€
Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie 189€ 119€
Ref HJ2199 Autorail X73597 Bretagne 189€ 99€
Ref HJ2131 Autorail X73500 Basse Normandie 179€ 129€
Ref HJ2132 idem Lorraine 179€ 129€
Ref HJ2185 Vapeur 141 R 1257 Fuel 299€ 199€
Ref HJ2191 Vapeur 141 R 307 Charbon 299€ 229€
Ref HJ4094 Fourgon ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4095 Fourgon ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4092 Voit 2°cl ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ4093 Voit 1°/2°cl ex DR SNCF 45€ 32€
Ref HJ2249 Autorail électrique Z24500 TER SNCF, Rhône Alpes - 2 éléments 249€ 139€

ROCO - Promo SNCB

- Ref 62822 Diesel série 60 livrée d'origine verte SNCB 229€ 129€
Ref 62890 Locom N°6001 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62891 Idem N°6006 verte SNCB 205€ 129€
Ref 62892 Idem Dig Sound 339€ 169€
Ref 62893 Idem N°6005 bleu SNCB 219€ 129€
Ref 62894 Idem Dig Sound 349€ 159€
Ref 62895 Idem N°6002 verte SNCB 229€ 129€
Ref 62896 Idem N°6003 verte SNCB 225€ 129€
Ref 62995S Dig Sound 349€ 159€
Ref 62996 Idem N°6004 verte/jaune SNCB 225€ 129€
Ref 62996S Dig Sound 349€ 159€
Ref 62998 Diesel 210.006 avec jupe verte jaune SNCB 225€ 129€
Ref 66040 Cof 2 wag parois latéral coulisante SNCB 55€ 39€
Ref 66996 Wag tombereau Eaos IFB bleu SNCB 29€ 20€
Ref 66997 Idem brun 29€ 20€
Ref 67128 Cof 8 wag marchandises NS 55€

ARNOLD DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES X73500 JUSQU'A -40%

- Ref HN2098 X 73639 TER neutre 149€ 99€
Ref HN2099 idem L. Roussillon 149€ 99€
Ref HN2100 X73712 Rhône Alpes 149€ 99€
Ref HN2101 X73904 Alsace 149€ 99€
Pour deux réf ci-dessus au choix 198€ 189€
Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€
Pour quatre réf ci-dessus au choix 396€ 349€
Ref HN6135 Wagon céréalière Guyomarch SNCF 39€ 20€
Ref HN6191 Idem Cooperi SNCF 33€ 20€
Ref HN6192 Idem Coopagri Bretagne SNCF 33€ 20€
Ref HN6193 Wag tombereau SGNV SNCF 26€ 20€
Ref HN6196 Wag citerne Simotra 26€ 20€
Ref HN6210 céréalière Transcerciale CTC 33€ 20€
Ref HN6211 Idem Cie du Midi 33€ 20€
Ref HN6212 Idem Cargill SNCF 33€ 20€
Ref HN6219 Idem Soufflet bombé SNCF 33€ 20€
Ref HN6220 Wag trémie Transcerciales SHGT SNCF 33€ 20€
Ref SET2 Au choix 2 réf ci-dessus 66€ 39€
Ref SET3 Au choix 3 réf ci-dessus 99€ 57€
Ref SET4 Au choix 4 réf ci-dessus 132€ 74€
Ref SET5 Au choix 5 réf ci-dessus 165€ 90€
Ref SET6 Au choix 6 réf ci-dessus 198€ 105€
Ref SET7 Au choix 7 réf ci-dessus 231€ 119€
Ref SET8 Au choix 8 réf ci-dessus 264€ 132€
Ref SET9 Au choix 9 réf ci-dessus 297€ 144€
Ref SET10 Au choix 10 réf ci-dessus 330€ 155€ soit 15.5€ l'unité !!!

REE Echelle N Promotions

- Ref NW001 Cof 2 wag citernes OCEM 29 SGTL gris/noir SNCF 47.5€ 25€
Ref NW003 Idem Ermewa SA Genève gris SNCF 47.5€ 25€
Ref NW005 Idem Adams rouge 47.5€ 25€
Ref NW007 Idem Simotra SNCF gris clair 47€ 25€
Ref NW009 2 wagons citerne OCEM 29 SGTL SNCF 47€ 25€
Ref NW025 trémie Ep.IV "SIMOTRA" 29€ 19€ Reste 10 pces
Ref NW026 Idem Sella-Liblanca 29€ 19€
Ref NW027 3 trémies ex T1 Ep.IV "ARBEL/SCRC" 79€ 55€ Epuisé
Ref NW030 Idem Arbel/Stemi 79€ 55€ Reste 10 pces
Ref NW031 Idem ep V Nacco 79€ 55€

MODEL POWER Echelle N

- Ref 8481 2x lampadaires double 14€ 9€

LS Models N

- Ref 72027 Cof 2 voitures AB-30 TTC ep V SNCB 109€ 79€

HOBBYTRAIN N

- Ref H23909 Fourgon C734 ep III vert SNCF 45€

REE- Echelle HO nouveautés dispo

- Ref MB033 Draisine 5M132 OUEST rouge et crème, toit crème logo ancien ep III-IV 155€
Ref MB033S Idem Dig sound 265€
Ref MB034 Draisine 6.007 EST rouge et crème, toit crème logo encadré ep IV 149€
Ref MB034S Idem Dig sound 265€
Ref MB035 Draisine 6.119 Sud-EST rouge et crème, toit crème logo encadré de l'équipement ep V 155€
Ref MB035S Idem Dig sound 265€
Serie I
Ref WB334 Wag kangourou Ep.III + Remorque "MAFFRE" bache double essieu 62€
Ref WB336 Wag kangourou Ep.III + Remorque Rouge tôlé simple essieu 62€
Ref WB337 Wag kangourou Ep.III + Remorque "MOTEURS BAU-DOIN" bache double essieu 62€
Ref WB338 Wag Kangourou Ep.III-IV + Remorque "ECLAIR" tôlé simple essieu 62€
Ref WB339 Wagon kangourou Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlé simple essieux 62€
Serie II
Ref WB341 Wagon kangourou Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlé simple essieu 65€
Ref WB342 Idem Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlé simple essieu 65€
Ref WB343 Idem Ep.III + Remorque "BAILLY" tôlé simple essieu 65€
Ref WB344 Idem Ep.III + Remorque Argenté tôlé simple essieu 65€
Ref WB345 Idem Ep.III + Remorque Jaune bache verte double essieux 65€
Ref WB346 Idem Ep.IV + Remorque "CALBERSON" bache double essieux 65€
Ref WB347 Idem Ep.IV + Remorque "IBM" tôlé simple essieu 65€
Ref WB348 Idem Ep.IV + Remorque "RENAULT" tôlé simple essieu 65€
PROMO
Ref CB016 Panhard Movic - rem. "Kodak" 35€ 26€
Ref FB002 Set de 4 remorques Parking 59€ 39€
Reste 10 pces
Ref VB021 Fourgon Postal OCEM ep IV jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
Ref VB022 Idem 57€ 42€
Ref VB024 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB025 Idem ep II EST bordeaux/noir/toit gris 57€ 44€ Epuisé
Ref VB026 Idem Nord 57€ 44€ Reste 8 pces
Ref VB027 Idem PO 57€ 44€ Reste 8 pces
Ref VB028 Idem PLM 57€ 44€ Epuisé
Ref VB029 Idem ep III bordeaux 57€ 44€ Epuisé
Ref VB031 Fourgon Postal ambulancier OCEM ep IV jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
Ref VB032 Idem 57€ 42€
Ref VB034 Idem ep IV Bordeaux/toit gris 57€ 44€
Ref VB035 Idem jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
Ref VB036 Idem 57€ 42€
Ref VB037 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref VB038 Idem ep IV-V 57€ 42€
Ref WB138 Cof 2 tombereaux OCEM 29 ep II MIDI 65€ 55€
Ref WB220 Cof 2 wag citerne OCEM 19 Shell SNCF 65€ 42€
Ref WB294 Cof 2 wag primeurs ep II PLM 67€ 42€
Ref WB295 Wag primeur ep II PLM maron/toit noir 34€ 22€
Ref WB296 Cof 2 wag primeurs ep IIIA SNCF 67€ 42€ Epuisé
Ref WB297 Cof 2 idem maron/toit noir SNCF 67€ 42€ Epuisé
Ref WB298 Wag primeur ep IIIB SNCF 34€ 22€

MTH Echelle O

- Ref 22-3528 Vapeur 150 X SNCF Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) - Epoque IIIa 1699€
Ref 20-3528-1 Vapeur 150 X SNCF Proto-Sound 3.0 (Hi-Rail Wheels) - Epoque IIIa 1699€

SUD EXPRESS promotions

- Ref SUVF401813DCS Idem 369€ 299€
Ref SUVF401913DC Diesel Euro 4019 VFLI 259€ 215€
Ref SUVF401913DCS Idem 369€ 319€

RIVAROSSA Exclusivité Italia

- Ref HR2471 Vapeur 141 T Gr 940.053 FS 299€ 259€
Ref HRS2509 Diesel ALN 668 1207 Inox FS 169€
Ref HRS2512 Cof 4 éléments ETR 401 Pendolino (bleu) FS 455€
Ref HRS2513 Idem Dig Sound 575€
Ref HRS2556 Autorail diesel ALN 668 livrée militaire 169€
Ref HRS2557 Idem Dig Sound 285€
Ref HRS2588 E402B.138 Trenitalia Treno Multiclient FS 145€
Ref HRS2589 E402B ex France FS 145€
Ref HRS6219 Wag bache Rivarossi edition spé. Hornby Club 35€

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

NE MANQUEZ PAS NOS SOLDES A PARTIR DU VENDREDI 26 JUN 2015 18H

ROCO (HO)

Une série 20 SNCB verte

Le modèle de la série 20 de Roco date de 1992; quasi toutes les livrées et les matricules ont depuis lors été reproduits. C'est au tour maintenant de la 2018, qui sort en livrée verte d'origine à bandes blanches, d'époque IV. Cette loco a été repeinte en livrée bleue au cours des années '80. Comparé à la version précédente de 2013, ce modèle est techniquement identique. La peinture a été réalisée de façon quasi



parfaite. Roco consacre toujours beaucoup de soin aux détails et les qualités de roulement de ce modèle sont excellentes. Tant la version 2-rails (réf. 72665) que celle pour 3-rails (réf.

78666) sont disponibles. La version analogique de base sans décodeur coûte 199,00 euro. La version sonorisée est proposée avec un supplément de 75 euro. (PE)

DE TRAMFABRIEK (H0M)

Le tram à vapeur 'Sanders' à parois frontales fermées de la TNHT

La nouveauté chez Tramfabriek est une variante de formes du tram à vapeur de la compagnie TNHT de la Hollande du Nord. La fameuse usine Backer & Rueb réalisa cette machine en 1895 pour la ligne allant d'Amsterdam à Edam. A cette époque, elle était prévue avec de grandes ouvertures de tous les côtés, afin de garantir une bonne vue sur le trafic au machiniste. Le trajet en Hollande du Nord traversait un paysage ouvert et en hiver, ce n'était certainement pas du gâteau. Des fenêtres furent donc installées sur les faces d'about de ces engins, ainsi que des jupes sur les faces latérales, afin d'améliorer quelque peu le confort du personnel. Sven van der Hart vient de sortir un modèle de cette loco sous le label de la



firme Tramfabriek: il peut être obtenu sous forme de kit ou de modèle déjà peint. Ce kit contient une impression en 3D, constituée de trois parties: la caisse, la chaudière avec accessoires détaillés et la toiture. Une motorisation est livrée au choix pour H0e, H0m ou H0. Quelques petites pièces éparses sont également livrées, comme des plaques de constructeur gravées en laiton. Un tel kit est disponible pour 129 euro, un modèle peint pour 349 euro. Pour plus d'infos, rendez-vous sur <http://tramfabriek.nl>. (GVM)



GOOVERMODELS (HO)

Un locotracteur série 91 SNCB

Nous avons reçu à la dernière minute une 1^{ère} photo du locotracteur de la série 91 reproduit par Goover Models: il sera disponible au cours des prochaines semaines pour ceux qui l'ont commandé en prévente. Si ce n'est pas votre cas, vous pouvez toujours le commander via le site Goovermodels.be. Ce modèle est vendu aussi bien entièrement assemblé que sous forme de kit, via le magasin online de cette firme; il n'a été réalisé qu'en nombre réduit d'exemplaires. Ce petit modèle est mû par un moteur Machima et pourvu de phares à Leds et d'un boîtier pour attelages normalisés. Outre les livrées des époques IV et V les mieux connues, une version d'époque III (comme type 230) et d'époque VI (en livrée 'new look') sont également disponibles. Goover Models prévoit également la sortie d'un modèle de série 90, dont les deux premiers matricules – les 9008 et 9011 du CFV3V – seront vendus par Hobby Trains Van Daele à Marchienne-au-Pont. La version de base de ce modèle coûte 119,00 euro (89,00 euro pour le kit). Pour 5 euro de plus, vous aurez droit à une version avec décodeur. Nous espérons publier un test approfondi de ce modèle dans notre prochaine édition. (PE)



NMJ (HO)

Le type 202 de la SNCB

Après les critiques louangeuses de la première variante d'un 'gros nez' SNCB (la 5407) reproduite par NMJ, cette firme norvégienne poursuit sur sa lancée avec la sortie de deux nouveaux modèles, cette fois du type 202 (future série 52). Le modèle portant le matricule 202.020 représente l'engin préservé par le PFT et porte un marquage le situant aux époques V et VI. Quant au modèle de la 202.003, vous pouvez l'utiliser à l'époque III. NMJ n'a toutefois pas tenu compte des critiques minimales émises en vue d'amélio-

rer (encore) le modèle: les mains courantes de part et d'autre des portes n'ont pas été modifiées. De même, on retrouve encore une main courante sur les nez qui n'a pas lieu d'être. Sur la 202.020, les mains courantes sont par contre correctes, car il s'agit d'une locomotive d'origine... luxembourgeoise (l'ex 1602 des CFL)! Ces 'gros nez' sont disponibles en 2-rails (réf. 90401 et 90402) et en 3-rails Märklin (réf. 95401 et 95402) pour respectivement 206,71 euro et 237,68 euro. (PE)

Stoomtrein Dendermonde-Puurs asbl. organise la neuvième édition de

LE PAYS DE L'ESCAUT

Dendermonde
STOOMTREIN
Puurs

EN VAPEUR

"SCHELDELAND IN STOOM"

SA 4 & DI 5 JUILLET 2015

BAASRODE - NOORD

- Visite de la locomotive à vapeur AD05 du Chemin de fer des Trois Vallées
- Plusieurs locomotives à vapeur en action entre Baasrode et Puurs
- Oldtimers • Vapeur vive voie étroite
- Vente de littérature ferroviaire à Puurs
- Animation enfants et adultes
- Petite restauration et buvette à Baasrode et Puurs
- Ouvert de 10h à 18h

Plus d' information www.stoomtrein.be




- Grand parking à Baasrode 
- Correspondance SNCB à Puurs
- A Dendermonde: de Lijn vers Boom et Bruxelles a un arrêt à la gare de Baasrode-Noord 

Photo: Henry van Morts

VZW Stoomtrein Dendermonde-Puurs
Fabriekstraat 118, 2030 Dendermonde
Seinbaakkaai 1, 2030 Puurs
+ 32 (0) 32 33 62 23
www.stoomtrein.be • info@stoomtrein.be















ADDON PARTS

NEWS • July 2015

US WWI Propaganda Posters


Type 1 (1914 - 1918) 35-0123



Add On Parts 35-0123 WWI US Propaganda Posters 1:35


Boys AT Rifle Ammo Boxes

35-0116



British POW Cans

(North Africa/Italy)
35-0117



MORE INFO: WWW.ADDONPARTS.COM

RETAILERS WELCOME

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

+500m²






Herman verschooten
 Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
 +32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be
 ma-w-o-d-o-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
 zaterdag 10u - 18u
 dinsdag gesloten

JOUEF (H0)

Un céréalier 'Uapps'

Il arrive rarement que Jouef sorte un de ses modèles en version belge: pour autant que nous nous en rappelons, les derniers étaient les rames Thalys et les voitures TEE 'Mistral 69'. Il est donc assez étonnant que cette firme ait opté pour le wagon céréalier 'Uapps' immatriculé

en Belgique et utilisé par la firme française de transport TMF/CITA, à l'époque V (réf. HJ6130). Ce modèle est entièrement gris, y compris ses bogies. Le marquage sur ces modèles (du type SNCB 6906 B0) est correct. Malgré le fait qu'ils ne soient autorisés à circuler que sur le réseau

français, ces wagons ont déjà été aperçus à Schaerbeek, notamment. Ce modèle est très solide, y compris les mains courantes présentes en toiture et la rambarde sur la plateforme. Ce modèle unique est en vente pour 36,02 euro la pièce. (PE)



ROCO (H0)

Une 1043 des ÖBB

Roco a fait bénéficier d'un lifting son modèle de la loco électrique de la série 1043 autrichienne. Ce furent les premières locomotives des ÖBB à commande par thyristors; elles furent livrées par la firme suédoise ASEA en 1971. Cette série resta toutefois limitée à dix engins, qui ont principalement circulé en tête de trains de marchandises entre Villach et Tarvis. Neuf de ces engins furent revendus en 2001 aux SJ (les chemins de fer suédois), car la 10^e avait été radiée suite à

un accident. Le modèle Roco qui vient de sortir fait partie des engins de présérie 1043.01 à 03, ce qui veut dire sans frein électrique et avec des formes de toiture et de coffres à batteries différents. Ce modèle est pourvu d'un dispositif pour attelage court, de phares à Leds et d'un volant d'inertie; quelques pièces fournies séparément sont à placer par l'acheteur lui-même, ce que nous n'avons pas encore réussi à faire lors de la prise de cette photo... (GJT)



FLEISCHMANN (N)

Un 'Eaos' du type 1415 A1 SNCB

Ces derniers temps, beaucoup d'attention est consacrée aux échelles de réduction autres que le H0. Ceci vaut aussi pour l'échelle N (1:160), où Fleischmann propose un nouveau modèle d'un tombereau du type 'Eaos' de la SNCB. Ce wagon a été construit selon des plans UIC au cours des années '70 et peut parfaitement être utilisé comme modèle belge, puisqu'il a existé sous le type 1415 A1 SNCB, aux époques IV et V. Les bogies corrects sont du type Y25. Le prix à l'unité est de 15,90 euro (réf. 828328). (PE)



JÄGERNDORFER COLLECTION (N)

La 1042.638 des ÖBB

Le fabricant autrichien Jägerndorfer Collection sort un modèle de la locomotive électrique de la série 1042.531 à 1042.707 des ÖBB, construite entre 1969 et 1977, d'une puissance de 4.000 kW et apte à 150 km/h. Ce type de loco était utilisé jusque Francfort, Munich et Nuremberg. Mais très vite, les locos à thyristors de la série 1044, à la fois plus puissantes et plus rapides, reprirent ces services aux 1042.

Ce modèle est très finement reproduit, tant en ce qui concerne sa caisse, la gravure des bogies, du toit et des pantographes, ainsi que pour les inscriptions. La livrée orange 'sang' est très réussie. Seul point mineur: le sigle des ÖBB sur les faces d'about manque un peu de relief. Pour ce modèle, vous devrez déboursier plus de 200 euro. (BM)



FLEISCHMANN (N)

Un wagon nettoyeur 'Tbis' des NS

Pour le nettoyage de vos rails, Fleischmann vient d'équiper un wagon néerlandais 'Tbis' à l'échelle N d'une gomme pour rails (réf. 833402). Cette gomme est suspendue sous le modèle et est pressée sur les rails au moyen d'un ressort. Ce modèle peut être incorporé en permanence dans une rame de wagons afin que l'état de propreté de vos rails reste constamment à niveau. Ce wagon est dénommé 'Fleischmann Clean' et ressemble beaucoup au 'Roco Clean' en H0; il est en vente au prix de 33,90 euro. (PE)

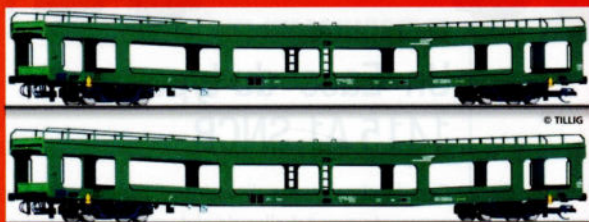




Les catalogues **NOUVEAUTES ESU**
 "2015" sont disponibles.
 Voir svp: www.loksound.be
 ou demandez les à votre détaillant !



Les catalogues **NOUVEAUTES TILLIG**
 "2015" sont disponibles.
 Voir svp: www.modeltrainservice.com
 ou demandez les à votre détaillant !



**Votre
 annonce
 dans**
Train Miniature ?
 magazine

contactez
guy.vanmeroye@modelspoormagazine.be

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

Silhouette

Le lien à la nature
miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs



JOUEF (HO)

Un TGV Duplex de la SNCF

Un set de départ complet n'est intéressant que lorsqu'il est proposé à un prix attractif. Jouef l'a bien compris en proposant une rame TGV Duplex pour à peine 115,00 euro (réf. HJ1033). Pour ce prix, vous recevrez deux remorques à deux niveaux et deux motrices, dont une est motorisée. Le set comprend encore un ovale de voie, un transfo et un régulateur à main. Le détaillage des modèles est réduit à un strict minimum. Ce set est clairement destiné à un public jeune et moins aux amateurs chevronnés, qui ont souvent des exigences plus élevées dans le domaine de la finition des modèles. (PE)



MÄRKLIN (HO) Des voitures IC à deux niveaux DB

Afin de pouvoir associer le modèle de la BR 146.5 de la DB aux voitures ad hoc, Märklin sort un set unique de quatre voitures à deux niveaux peintes dans la livrée IC actuelle blanche, avec bande rouge médiane latérale (réf. 43476). Une voiture de 2^e classe est pour-

vue d'un logo 'vélo'. Sur les plaques d'itinéraire digitales, on peut lire la destination de Stuttgart Hbf. Tous les modèles sont pourvus de vitrages teintés et d'attelages courts. La voiture-pilote présente des phares blancs et des feux rouges. Ce set est proposé au prix de 169,95 euro. (PE)



VISSMANN (HO)

Une draisine Röbel

Viessmann sort un modèle de la draisine à grue contemporaine de la firme Röbel (réf. 26110). Ce véhicule spécial est mû par un petit moteur installé diagonalement sous la benne de chargement et est pourvu de deux longs et étroits volants d'inertie. Ce moteur est relié par cardan aux deux essieux. La platine électronique avec décodeur sons et haut-parleur est dissimulée sous la cabine. La sonorisation est également disponible en mode analogique. Ce modèle est en outre pourvu de phares s'allumant selon le sens de marche et d'un boîtier pour attelages normalisés. La grue ne peut être manipulée qu'à la main. Ce curieux modèle est en vente au prix de 263,95 euro. (PE)



METCALFE (OO/HO)

Un portail de tunnel pour voie unique

Comme alternative aux portails de tunnel en plastique, voici un kit à assembler en carton de Metcalfe. Son assemblage nécessite un peu plus de travail que les portails prêts à l'emploi, mais n'est-ce pas cela justement le modélisme? L'entrée et les murs de soutènement sont constitués de différentes couches de carton découpées au laser, la couche finale imitant la pierre. Un tel set à assembler contient deux portails (réf. P0 243). (GVM)



VELLEMAN-KIT

Des signaux lumineux routiers

Velleman est surtout connu pour ses kits à assembler électroniques. Un de ses nouveaux modules est un set de signaux lumineux routiers. Ce set contient tous les composants nécessaires pour équiper un carrefour complet. Les Leds peuvent être montées sur une seule platine, mais vous pouvez aussi les intégrer dans un signal lumineux et les relier par fils à la platine. Vous pouvez aussi remplacer les Leds par d'autres. La durée de la phase rouge est réglable. L'alimentation est assurée par une pile de 9 V, livrée conjointement. Un tel set coûte 7,99 euro. (PE)

GOOVERMODELS Les teintes SNCB

Trouver des peintures aux teintes exactes SNCB a toujours été un problème dans le passé. Pour y remédier, Goover Models a ajouté la plupart des teintes SNCB existantes à sa gamme de produits. Ces peintures sont vendues dans des potiquets de 35 ml. Cette peinture est à base de cellulose et est diluée au thinner cellulosique: elle ne peut donc être utilisée que dans

un local bien aéré. Sa qualité est très bonne et sa finition est mate. Pour l'instant, seul un nombre réduit de teintes est disponible, dont le vert classique, le jaune, le bleu, le turquoise et le rouge. Chaque potiquet coûte 4,50 euro. Pour plus de teintes et d'informations, consultez le site web www.goovermodels.be. (PE)



art

du modélisme

*est aujourd'hui également
disponible en version
numérique interactive
pour iPad!*

Disponible
à partir de
€ 5,49



Pour vivre cette expérience
de lecture tout à fait inédite,
il vous suffit de télécharger
cette édition numérique
sur l'iTunes Store:

- Contenu interactif
- Photos des modèles à 360°
- Photos pleine page en pas à pas
- Fonction 'Zoom' permettant d'étudier les effets de patine
- ...et bien plus encore!

Disponible dans
l'App Store

www.artdumodelisme.fr

25
ans
à votre
service

Ferivan
Modelbouw

Production Tram & Bus,
Vente & Avis



Pour nos offres actuelles, visitez notre site internet

www.ferivan.be
Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

TECHNO  **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

vive la poste Belge - anno 1960



www.aumo.be

Aerographie

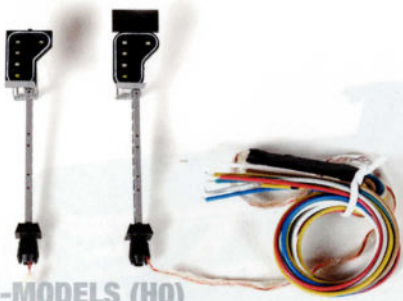
Tout pour l' aérographie,
aéroglyphes, compresseurs,
peintures, pigments, cabi-
nes de peinture, washes,
outils, pièces etc...



ArtoBi

WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.



B-MODELS (HO)

Des signaux lumineux belges

Depuis un certain temps, des nouveaux signaux lumineux belges sont en vente chez B-Models. Les versions précédentes nécessitaient trop de travail pour les rendre aptes à la vente, raison pour laquelle Kristof Van Biervliet décida d'en concevoir une nouvelle version, améliorée. Tous les types de signaux électriques sont disponibles, y compris les signaux pour contrevoies et les signaux nains. Seuls les signaux présentant un chiffre de vitesse lumineux ne sont pas encore disponibles. Tous sont en outre disponibles avec une cible à coins droits ou arrondis, au choix. Ces signaux sont équipés d'une platine à Leds SMD auxquelles de très fins fils ont été soudés; ces fils sont canalisés de façon invisible à l'intérieur du mât, vers le bas. Ils courent ensuite dans une gaine de contention souple et transparente.



PB MESSING MODELBOUW (HO) La gare de Beringen-Mines

Le mois passé, nous vous montrions la maquette terminée de la cabine de signalisation de Beringen-Mines. Depuis lors, tous les bâtiments sont prêts et peuvent être proposés par PB Messing Modelbouw sous forme d'un set à assembler. Toutes les maquettes ont été fraisées dans du polystyrène, à l'exception de quelques pièces. Outre le bâtiment de la gare – non encore achevé sur cette photo – d'autres

bâtiments ferroviaires font également partie de cet environnement ferroviaire. Afin de réduire le prix de chaque maquette, Paul Bellon envisage de ne fraiser que les petits détails. Le périmètre des grandes pièces serait fraisé en demi-relief dans la plaque. Les prix ne sont pas encore connus, mais si vous êtes intéressés, vous pouvez toujours prendre contact via l'adresse www.pb-messingmodelbouw.com. (PE)

MODELSPOORMAGAZINE

Action '201.010 avec wagons de levure' (HO)



Les intéressés par cette action ont reçu fin mai l'invitation par mail à payer leur commande sur le compte bancaire de Meta Media Groep. Malheureusement, ce mail a été considéré comme un 'spam' par certaines adresses email. Si vous vous étiez inscrits et que vous n'avez pas encore reçu ce mail, vérifiez dans votre boîte 'courrier indésirable' et

effectuez tout de suite le paiement. Si vous ne retrouvez pas notre mail, envoyez-en un immédiatement à l'adresse info@modelspoor-magazine.com: les commandes non payées seront annulées à la fin juillet. Sur cette photo, vous pouvez voir un prototype de wagon pour le transport de levure, tel que ceux qui composeront ce set. (LD)



complexe avec écran lumineux supplémentaire vous coûtera 31,90 euro. (PE)

BACHMANN SCENECRAFT (OO)
Une halle aux marchandises

Cette nouvelle halle aux marchandises en demi-relief de Bachmann Scenecraft peut servir de base pour une remise destinée à figurer sur n'importe quel réseau en HO. Cette maquette est réalisée en résine à l'échelle OO (1:76) et vendue prête à l'emploi (assemblée). Les murs de briques sont légèrement patinés. Le toit est constitué d'ardoises. Cette maquette a comme dimensions 258 mm de largeur, 77 mm de hauteur et 109 mm de profondeur. Son prix de vente est de 69,00 euro (réf. 44-238). (PE)



Composition: GVM, avec la collaboration de PE, BM et GJT.
Remerciements à Het Spoor pour la mise à disposition de certains modèles.



La série 73 en H0 de Piko



QUELQUES MOIS APRÈS LA SORTIE DE SON MODÈLE DE LA SÉRIE 82, PIKO VIENT DE SORTIR CELUI DE LA SÉRIE 73, PLUS PRÉCISÉMENT LA 7384. ET PIKO NE S'EST ÉPARGNÉ AUCUNE PEINE POUR MODIFIER SON MODÈLE, QUI EST BIEN PLUS QU'UNE 82 SIMPLEMENT REPEINTE EN 73...

Si vous désirez consulter une présentation complète des locomotives de manœuvres des séries 73 et 82, nous vous renvoyons volontiers à notre numéro 145. La 7384 fit partie de la dernière série des 20 locos de ce type construites par BN en 1976 et 1977. Ce modèle Piko est attribué à l'atelier de Kinkempois (NK), ce qui le situe à l'époque IV. Sa peinture et son marquage sont très réussis et particulièrement fins. Les fines rambardes sont également très bien réalisées. Sans la prétention de vouloir être exhaustif, voici les différences que nous avons relevées par rapport à une série 82:

TAMPONS: ceux de la 73 ont un coin coupé, tandis que ceux de la 82 sont des rectangles arrondis et troués;

TRAVERSES DE TÊTE: celles de la 73 sont d'un autre type et présentent à hauteur du marchepied avant une plaque d'attention, établie en jaune et noir;

RAMBARDES AVANT (CÔTÉ 'LONG CAPOT'): droites sur la 73, tandis que celles sur la 82 sont courbées et d'une forme différente;

RAMBARDES LATÉRALES: à l'avant de la 73, elles ont quatre supports verticaux, tandis que sur la 82, ils en ont cinq. Sur la 73, ces rambardes courent jusqu'à la cabine, tandis que sur la 82, elles sont arrondies à leur extrémité;

SABLIÈRES AVANT: sur la 73, elles présentent un petit escalier à deux marches, tandis que sur la 82, il y a trois marches, établies à différentes hauteurs;

KLAXON: sur la 73, il est dédoublé de chaque côté de la cheminée, tandis que sur la 82, il est unique;

COFFRES: sur la 73, on ne compte qu'un seul coffre sous le long capot (à droite), tandis qu'il y en a deux sur la 82;

ORIFICES DE REMPLISSAGE: il y en a deux (à droite) sur la 73, mais un seul sur la 82.

D'un point de vue mécanique, la série 73 est toutefois identique à la 82. Ce modèle est disponible en version analogique (réf. P964440), en courant alternatif (réf. P96441) et en DCC sonorisée (P96447): nous avons testé la version DCC sonorisée.

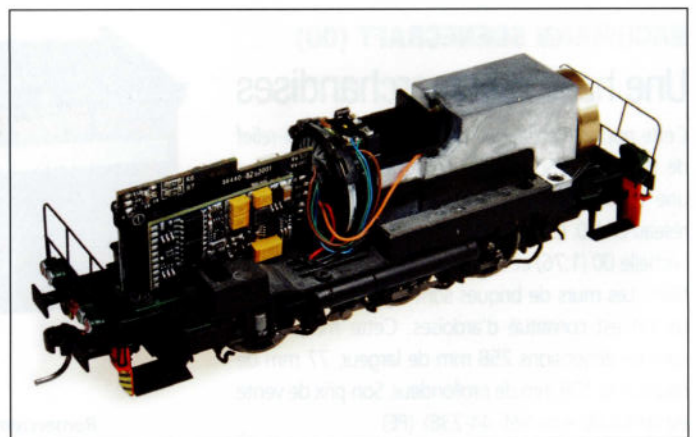
Piko a fait appel à la firme ESU pour l'installation du décodeur sons. Ce dernier ne compte pas moins de 21 fonctions, dont notamment celle qui émet des crissements de roues dans les courbes. Lors de l'enclenchement de la touche 'manœuvres', les feux blancs vont s'allumer automatiquement des deux côtés de l'engin.

Le roulement de ce modèle est très souple; rouler lentement ne pose aucun problème

et se passe même mieux qu'avec la 8217, que nous avons testée avec le décodeur Lok-Sound PluX22. Malheureusement, le comportement de la 7384 sur un réseau n'est pas toujours optimal: contrairement à la 8217, la 7384 est particulièrement sensible aux petites irrégularités (aiguillages, croisements) ou à la moindre saleté présente sur les rails. En DCC non sonorisée, les phares clignotent un peu, mais généralement, le modèle poursuit sa route. Parfois cependant, elle s'arrête net. Lorsque le son est enclenché, ces heurts dans la marche sont par contre très gênants et gâchent le plaisir qu'une sonorisation d'un modèle est censée procurer. Comme il s'agit quand même d'un modèle valant 250 euro, on pouvait quand même s'attendre à autre chose. En outre, il ne s'agit apparemment pas d'un cas isolé, car plusieurs propriétaires d'une 73 ou d'une 82 se plaignent d'une prise de courant défaillante de leur modèle. Sur le forum TMM, quelques modélistes ont déjà imaginé plusieurs solutions pour améliorer la tenue en ligne de leur modèle: nous y reviendrons sans faute.

Extérieurement par contre, ce modèle de série 73 est un vrai bijou: à Piko maintenant de hisser sa partie technique à un même niveau de qualité pour obtenir un comportement sur rails sans problèmes, à la demande (et sous la pression) des clients mécontents, des commerçants et de l'importateur T2M!

Texte et photos: Guy Van Meroye.



Un set de wagons NS chez Roco pour un petit prix

ROCO SORT UN SET DE WAGONS NS CONTENANT HUIT MODÈLES DIFFÉRENTS POUR LE PRIX TRÈS INTÉRESSANT DE 54,90 EURO. IL S'AGIT D'ANCIENS MODÈLES, MIS À UNE NOUVELLE SAUCE: NE VOUS ATTENDEZ DONC PAS POUR CE PRIX À DES MAINS COURANTES RAPPORTÉES, À DES BOYAUX DE FREIN ET D'AUTRES FINASSERIES DE CE GENRE... PAR CONTRE, VOUS OBSERVEREZ UN MARQUAGE TRÈS FIN, UN NOUVEAU CHÂSSIS TRÈS BIEN RÉALISÉ, AVEC DES ROUES AU ROULEMENT SOUPLE ET UN MÉCANISME POUR ATTELAGES COURTS, FONCTIONNEL.

Ce set néerlandais (réf. ROC671228), qui a été livré fin mai en magasins, contient un tombereau NS-GTMK, un fermé NS-CHOK, un réfrigéré NS-CHV, un wagon de particulier, un fermé des ÖBB avec texte 'Mag Nederland niet verlaten', un plat de la DRG portant la même mention, un tombereau de la DRG du type 'O' Halle (pourvu d'autocollants 'NS Binnenland' et enfin, un tombereau allemand du type 'Ommu' portant la mention 'Allied Forces'.

De ce set de huit wagons, seuls quatre sont donc vraiment néerlandais: les autres sont des étrangers, restés sur le territoire

des Pays-Bas après la Libération de 1945. Vu les nombreux wagons néerlandais se trouvant du 'mauvais' côté de la frontière lors de la fin de la guerre, on trouva normal à cette époque de réquisitionner ces wagons étrangers au profit des Pays-Bas.

Afin d'éviter toutefois que ces wagons ne franchissent à leur tour une frontière et d'être confisqués par leur propriétaire initial, une flèche fut peinte sur les flancs des wagons concernés, portant la mention 'Mag Nederland niet verlaten' ('Ne peut pas quitter les Pays-Bas'). En 1951, cette curieuse situation fut rectifiée (admi-

nistrativement et financièrement parlant) avec la DB (de l'Allemagne de l'Ouest). La peinture et le lettrage furent modifiés après que ces engins puissent à nouveau franchir les frontières.

Nous comprenons évidemment que pour un prix de moins de 7 euro par modèle, ils n'aient pu être peints en livrée NS et marquages d'origine, mais ceci réduit la période d'utilisation à celle pendant laquelle ces wagons ont été confisqués, soit entre 1945 et 1951. Si vous désirez les utiliser au cours d'une période ultérieure, vous pouvez toujours repeindre ces modèles ou simplement leur marquage, et ensuite bien les patiner. Ceci dit pour un tel prix, n'hésitez pas à les acquérir...

Gerard Tombroek



1. Un tombereau du type GTMK des NS.

2. Un fermé du type CHOK des NS, un ex DRG du type 'Oppeln'.

3. Un wagon réfrigéré du type 'CHV' des NS.

4. Ce wagon de particulier autorisé sur le réseau NS a été utilisé pour le transport d'os. Les volets peuvent s'ouvrir.

5. Ce wagon est du type 'G' de la BBÖ et a été confisqué par les NS.

6. Un wagon du type 'Rw', confisqué par les NS. Un sachet rempli de ranchers est fourni conjointement. Le marquage 'Mag Nederland niet verlaten' devait éviter que le propriétaire d'origine de ce wagon puisse le récupérer.

7. Un tombereau ex DRG du type O 'Halle'.

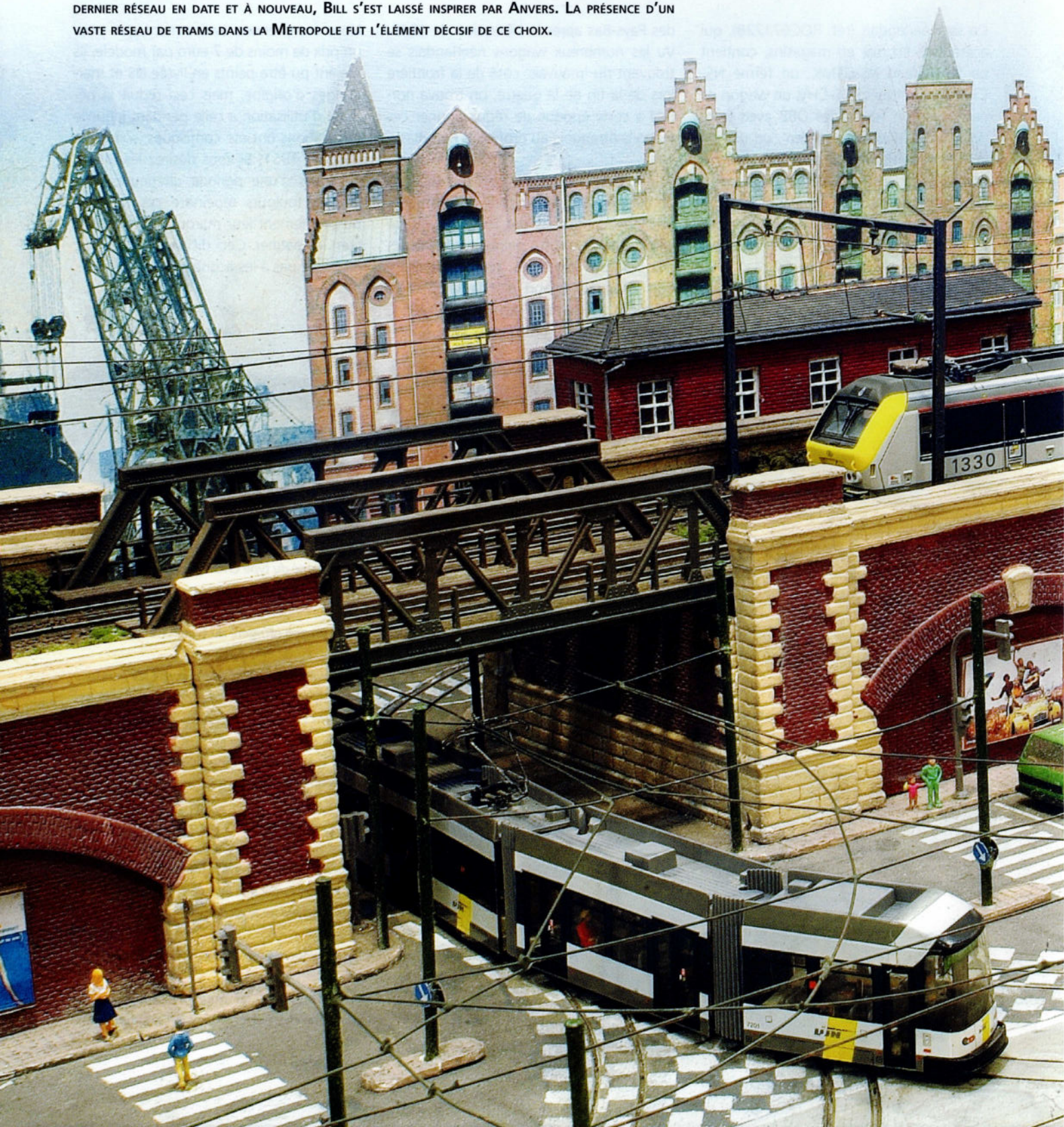
8. Outre les NS, les troupes alliées ont aussi confisqué des wagons, témoin ce 'Ommu' allemand...

Antwerpen Oostkaai

 HO/H0m
1:87

Anvers vu par un Britannique...

LE NOM DE BILL ROBERTS VOUS DIT-IL QUELQUE CHOSE? NORMAL: VOUS LE CONNAISSEZ SANS DOUTE ENCORE GRÂCE À 'ST. LAURENT EN ARDENNES' ET 'SINT CLARALEI', DEUX RÉSEAUX D'INSPIRATION BELGE QUI ONT ÉTÉ PUBLIÉS DANS CETTE REVUE ET AVEC LESQUELS BILL A AUSSI PARTICIPÉ À DE PRÉCÉDENTES ÉDITIONS DE NOTRE 'GRANDE EXPO' À MALINES. 'ANTWERPEN-OOSTKAAI' EST SON DERNIER RÉSEAU EN DATE ET À NOUVEAU, BILL S'EST LAISSÉ INSPIRER PAR ANVERS. LA PRÉSENCE D'UN VASTE RÉSEAU DE TRAMS DANS LA MÉTROPOLITE FUT L'ÉLÉMENT DÉCISIF DE CE CHOIX.





Une loco électrique de la série 13 en tête d'une longue rame de wagons de minerai est en route du port d'Anvers vers le bassin sidérurgique luxembourgeois. Au niveau de la rue règne un trafic urbain typique.

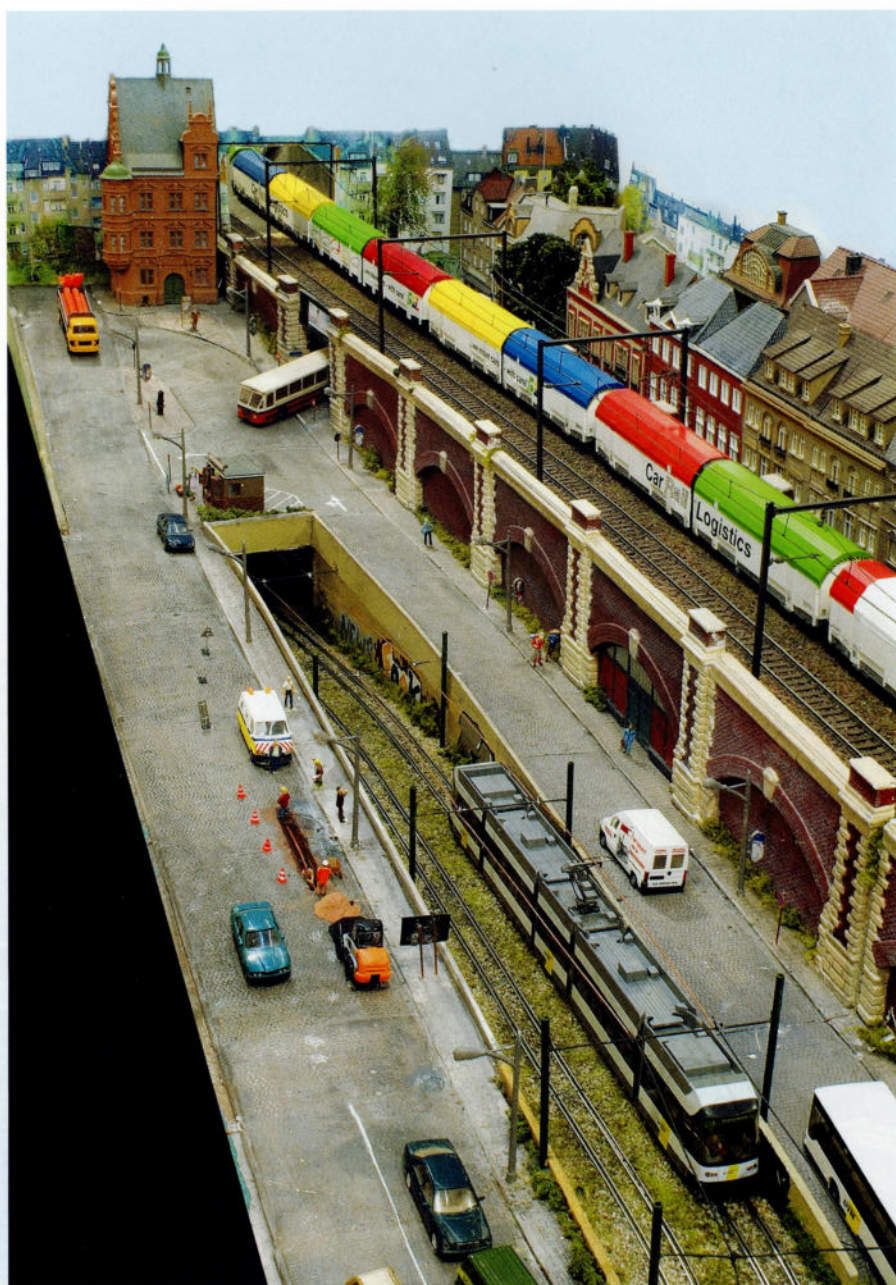
Ce sont surtout les environs de la gare centrale et les voies surélevées entre Anvers-Central et Berchem qui lui ont servi d'exemple. La dénomination d'Oostkaai (Quai de l'Est), Bill l'a trouvée dans la liste des rues de la ville d'Anvers; les bassins du vieux port avaient tous un quai 'ouest' et un quai 'est'. 'Anvers-Oostkaai' n'est donc pas une reproduction fidèle, mais plutôt une impression basée sur ces voies surélevées et sur le réseau des trams d'Anvers.

Une exploitation 'tram'

La base pour ce nouveau réseau fut 'Sint Claralei', son précédent réseau qui, après une chute malencontreuse, fut à ce point endommagé qu'il en était devenu irréparable. Les bacs de module ont été décapés jusqu'au cadre et recouverts d'une nouvelle plaque de MDF, elle-même recouverte d'une couche de matériau isolant. Le réseau, réparti sur un certain nombre de segments, présente une partie visible de 8 m de longueur et de 110 cm de profondeur. Cette grande taille

► La motrice *Hermelijn* en direction d'*Hoboken* pénètre dans le tunnel du pré-métro en direction de la ville. Sur la voie surélevée, on aperçoit un long train-bloc *Car Logistics* transportant des pièces d'automobiles.

▼ Fin des années '90, des locomotives *Diesel* étaient encore utilisées en tête de trains de marchandises. Une *60 'proto' (Roco)* remorque un train du trafic diffus.





◀ Une vue d'ensemble du réseau. Une loco 25-5 (Trix) est en route vers Anvers-Central; sur une autre voie, on peut voir une rame réversible de voitures M4, avec une série 23 en tête.

▼ Trois modes de transport sur une seule photo: à l'avant, une motrice Hermelijn sur la ligne 2 en direction d'Hoboken. Derrière, un bus Mercedes 0405 articulé De Lijn. Sur le viaduc ferroviaire, un autorail de la série 41 (Mehano) est en route vers Anvers-Central.



est nécessaire, car Bill a reproduit toute une exploitation 'tram' au niveau de la rue.

Sur ce réseau, les circulations de trams sont certainement aussi importantes que celles des trains: les visiteurs trouvent même qu'elles sont plus intéressantes. Bill a joliment reproduit un certain nombre de caractéristiques du réseau des trams d'Anvers, comme l'entrée de tunnel du pré-métro et les voies de tram mariées aux carrefours. Les voies de tram ont été réalisées au moyen de rails Peco code 80 qui ont été soudés tous les 3 cm sur des bandelettes recouvertes de cuivre. Du côté intérieur des rails, un second rail a été soudé: il sert à ménager une gorge d'environ 1 mm pour le passage des boudins des roues. Cette façon de faire imite très bien les rails à gorge posés en voirie; de plus, cela réalise un bord intéressant lors du comblement de l'espace entre les deux rails. Les voies posées sur la partie recouverte et

dans le tunnel du pré-métro sont des voies 12 mm de Peco, en H0m.

'With a little help from my friends...'

Pour la construction des voies et celle (relativement compliquée) des aiguillages, Bill a pu compter sur l'aide de son ami John Jesson. Très vite toutefois, il apparaît que cette façon de construire à quatre rails provoquait inévitablement des courts-circuits. Tout comme en exploitation réelle, Bill a opté pour une prise de courant par caténaire. Cette caténaire est raccordée au pôle positif du transfo, les deux rails étant raccordés au pôle négatif. Le pantographe des motrices de tramways est donc fonctionnel.

La caténaire est construite au moyen de mâts ronds en laiton dans lesquels un trou d'un mm est foré à 20 mm du sommet. Entre deux mâts, une liaison transversale est tendue au moyen de fil de 0,7 mm de

diamètre, de marque Sommerfeldt (réf. 91). Le fil de contact est simplement fixé aux fils transversaux. Le tracé des voies de tram a été conçu par Ian Hogben et forme en réalité un ovale plié plusieurs fois sur lui-même, pour donner l'impression qu'il s'agit d'un réseau étendu, à deux sens de circulation. Lors d'expositions – au cours desquelles deux motrices circulent simultanément – un automate fait arrêter une motrice quelques instants sur la partie recouverte. Bill Roberts dispose pour son exploitation de deux motrices Hermelijn à plancher bas en version anversoise, c'est-à-dire unidirectionnelles. Ces modèles ont été acquis sans moteur chez Jocadis et pourvus d'une motorisation Halling. Cette dernière parut toutefois ne pas être capable de résister à une circulation intensive lors d'expositions, les engrenages en nylon passant de vie à trépas après un certain temps. La motorisation d'origine a été déposée et John Jesson l'a



Bill Roberts a trouvé l'inspiration pour son talus ferroviaire entre Anvers-Central et Berchem.

remplacée par un bogie moteur Bull, d'un empattement de 20 mm. Les autres bogies ont été transformés et pourvus d'un châssis en laiton dans lequel les essieux tournent librement. Cette transformation a permis de bien meilleures qualités de roulement, des marches lentes et réalistes étant désormais possibles. Le seul inconvénient est que la transmission du bogie moteur est désormais visible à travers les vitres de la caisse médiane de la motrice, un inconvénient de peu de poids par rapport aux nombreux avantages procurés par l'amélioration de la motorisation.

Un décor urbain

Pour rendre 'Antwerpen Oostkaai' le plus réaliste possible, Bill a réalisé un important travail de recherche, de nombreuses photos étant prises lors de ses visites de la ville. Les panneaux de direction typiques qui situent ce réseau de tram en Belgique sont l'œuvre d'Ian Hogben, qui les a tous réalisés à la main. Les graffiti visibles à l'entrée du tunnel sont basés



Ce réseau regorge de petits détails vivants: un bus vient de renverser un cycliste et les secours sont rapidement sur place.

sur ceux existant réellement dans la trémie du pré-métro à la Belgiëlei. Les rues pavées ont été confectionnées au moyen de moules Anita Decor, tout comme les arcades du talus ferroviaire. Les bâtiments sont le résultat du

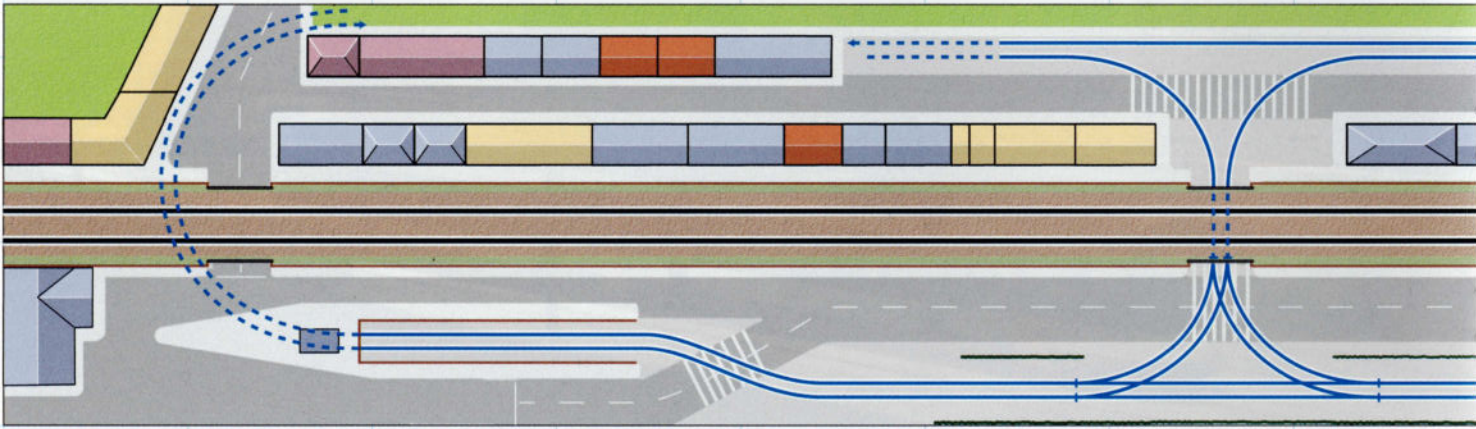
mélange habituel de maquettes Kibri, Vollmer et Auhagen transformées et modifiées, les deux ponts ferroviaires étant de Peco et de Noch. La remise à locomotives est une ancienne Jouef, acquise pour une bouchée



▲ Ce réseau se situe à la fin des années '90. Voici donc un petit anachronisme: une motrice sur la ligne 6, cette nouvelle ligne qui relie le quartier de Luchtbal à Kiel (Olympiade) n'ayant vu le jour que le 27 octobre 2007...

▼ A l'avant-plan, un arrêt de tram où deux motrices Hermelijn se croisent. Sur les voies en talus, on aperçoit une BB 43700 de la SNCF: depuis la libération du trafic marchandises en Belgique, des locomotives étrangères sont désormais visibles sur notre réseau.





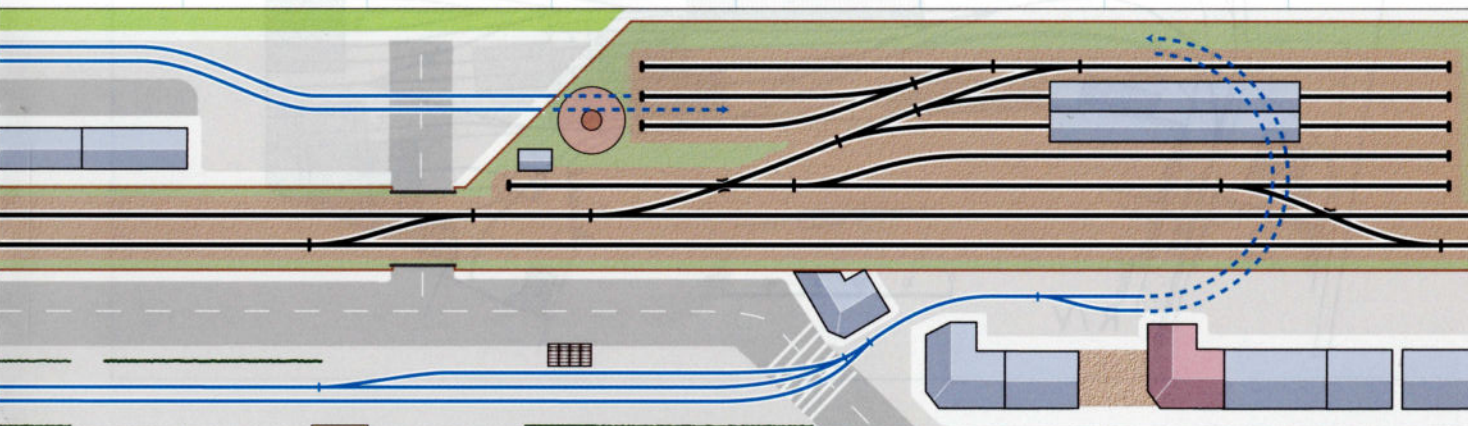
Des trains de conteneurs sont indispensables: en voici un remorqué par une loco de l'opérateur privé DLC, le premier opérateur privé qui fut actif en Belgique. La G2000 est un modèle Mehano.

de pain lors d'une bourse. L'arrière-plan a été réalisé sur base de photos d'un DVD de Noch et restitue l'impression d'un port, à l'arrière-plan. Certains bâtiments sont inspirés d'un DVD de Jowi.

L'exploitation ferroviaire

Outre l'exploitation tramviaire au niveau de la rue, un trafic ferroviaire se déroule sur les voies surélevées. Avec une partie visible d'une longueur de 8 m, des compositions

réalistes sont donc possibles. La ligne principale est à double voie et équipée bien entendu de caténaires. Ces caténaires sont également le résultat d'une fabrication 'maison', faite de profilés en laiton. Les mâts ver-

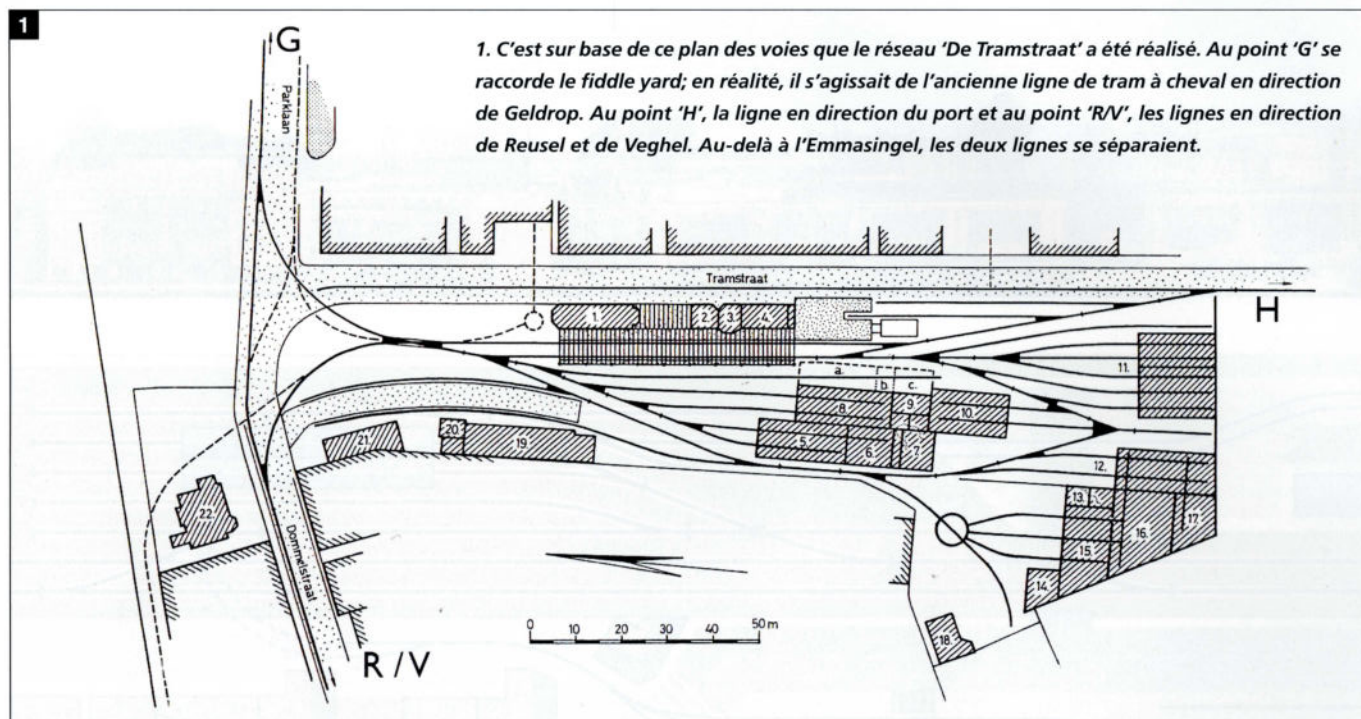


Un tram articulé moderne serpente à travers les rues étroites de la ville. A l'arrière-plan, on aperçoit la remise aux locomotives, un peu inspirée de l'ancienne remise d'Anvers-Dam.

Les rails sont faits d'un boulon M4 en laiton sur lequel un profilé en 'H' de 4 mm a été soudé. Les traverses sont en profilé en 'T' de 3 mm. Les consoles disposées entre les mâts horizontaux et les traverses sont constituées d'un fil d'un mm Sommerfeldt (réf. 92). Une imitation de la caténaire compound belge a été envisagée, mais finalement, le choix de Bill s'est porté sur une caténaire simplifiée faite d'un seul fil de contact, sans fil porteur auxiliaire. Ce fil de caténaire a été confectionné sur un gabarit; pour le fil de contact, du fil Sommerfeldt de 0,7 mm a été utilisé (réf. 91), tandis que le fil porteur et les pendules sont réalisés avec du fil Sommerfeldt de 0,5 mm (réf. 90). Les portiques sont peints ensuite avec de la 'German grey' de Tamiya; le fil de contact est peint en 'black green' de Tamiya. Le trafic ferroviaire se situe à la fin des années '90, afin d'y faire circuler du matériel SNCB de diverses livrées. Enfin, le matériel roulant provient des marques commerciales bien connues.

Texte: Bill Roberts; **adaptation:** GVM
Photos: Andrew Burnham, Continental Modeller.





1. C'est sur base de ce plan des voies que le réseau 'De Tramstraat' a été réalisé. Au point 'G' se raccorde le fiddle yard; en réalité, il s'agissait de l'ancienne ligne de tram à cheval en direction de Geldrop. Au point 'H', la ligne en direction du port et au point 'R/V', les lignes en direction de Reusel et de Veghel. Au-delà à l'Emmasingel, les deux lignes se séparaient.



De Tramstraat Eindhoven 1930

EINDHOVEN FUT FIÈRE DE SA GARE DE TRAMWAYS: AU DÉBUT DU 20^e SIÈCLE, SON BÂTIMENT DE GARE ET SON IMMENSE VERRIÈRE SE TROUVAIENT FACE À UNE SÉRIE D'IMPOSANTES MAISONS DE MAÎTRE, DANS LA TRAMSTRAAT. LORSQUE L'HEUREUX MODÉLISTE GÉRARD HENDRIKS (HABITANT EINDHOVEN) PRIT CONNAISSANCE DANS LE LIVRE 'STOOMTRAMS IN OOST-BRABANT' DE L'EXISTENCE DE CETTE GARE DE TRAMWAYS, IL DÉCIDA DE LA REPRODUIRE EN RÉALISANT LE MOINS DE COMPROMIS POSSIBLE. GÉRARD AVAIT TOUTEFOIS BIEN RÉALISÉ QUE QUASI TOUT DEVRAIT ÊTRE FAIT 'MAISON'...

Au départ d'Eindhoven, deux lignes de trams furent posées par la Tramweg Maatschappij 'De Meijerij': Eindhoven – St. Oedenrodé – Veghel et Eindhoven – Reusel frontière. A Reusel, cette ligne se raccordait à la ligne belge menant à Turnhout. Les lignes venant de Reusel et de Veghel aboutissaient toutes deux du même côté en gare d'Eindhoven: le passage d'une ligne à l'autre nécessitait donc un changement de front, en gare.

La réalisation de la ligne Veghel – Eindhoven – Reusel (frontière) rencontra beaucoup de difficultés. La première concession fut demandée dès 1880. Plusieurs sociétés essayèrent ensuite de faire décoller le projet de la ligne de tram. Finalement, ce fut la TM De Meijerij, fondée le 7 janvier 1896, qui réussit le challenge, la ligne étant inaugurée en grandes

pompes le 30 juin 1897 entre Eindhoven et la frontière belge, tandis qu'Eindhoven – St. Oedenrodé – Veghel le sera le 18 août de la même année. L'écartement des rails était de 1.067 mm, désigné aux Pays-Bas l'écartement du Cap, mieux connu en Belgique sous l'appellation 'Hollands spoor'...

En Belgique justement, un vaste réseau de lignes vicinales avait déjà été déployé. La ligne Turnhout – Zwaneven – Arendonck fut ouverte en 1893, suivie en 1894 par Arendonck – Reusel frontière. En Belgique, cette ligne était exploitée par l'AMB, l'Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen. Pourtant située en Belgique, cette ligne avait également un écartement de rails de 1.067 mm et fut raccordée à la ligne de tram néerlandaise. Il n'y eut tou-

tefois jamais de trams directs franchissant la frontière de part et d'autre: la législation néerlandaise l'interdisait. Les trams belges pénétraient toutefois sur le territoire des Pays-Bas sur une distance de 150 m jusqu'à la gare de Reusel-frontière (de la société De Meijerij), où les voyageurs disposaient d'une correspondance entre les deux sociétés. C'est ainsi que quatre fois par jour, il était possible au départ d'Eindhoven de se rendre à Turnhout en traversant la Campine, moyennant un seul changement de convoi à Reusel. Après 1919, les lignes vicinales anversoises furent converties à l'écartement métrique, la norme à la SNCV. Dès cet instant, toutes les marchandises durent être transbordées manuellement à la frontière.

Le réseau des lignes de la Meijerij grandit régulièrement: à son apogée en 1915, il ne comptait pas moins de 120 km. Au début des années '30 toutefois, l'autobus plus confortable et le camion (plus flexible d'utilisation) ravirent de plus en plus le trafic des trams à vapeur. Ce dernier cessa son trafic voyageurs en date du 15 mai 1935, le trafic marchandises étant arrêté à son tour le 10

2. Quatre aiguillages triples sont présents au total sur le site de la gare: par aiguillage, ils nécessitent à chaque fois deux kits à assembler de la marque Tillig.





3

3. Une vue classique en 1930: une none voilée conduit un groupe d'écoliers.

4. Dommelstraat. Le directeur Kroon du tram à cheval vers Geldorp, inauguré en 1888, ne supportait pas que son concurrent passait cinq fois par jour sous ses fenêtres... Il fit encore circuler son tram jusqu'en 1907; il sera repris ensuite par la firme De Meijerij.

janvier 1937. Du côté belge par contre, la cessation des activités sur la ligne n'intervint que le 15 mai 1949.

Le site

Avant même 1940, les voies de la gare de tramways d'Eindhoven furent déposées et une grande partie des bâtiments démolie. Pour une part, ces bâtiments ont cédé la place à de nouvelles habitations. Quelques bâtiments subsistants servirent encore jusque dans les années '70 comme garage pour autobus ou pour l'entreposage de messageries. En 1929 pourtant, on avait encore foi dans l'avenir du tram à vapeur, car une plaque



4



5. Dans l'immeuble au coin de la Dommelstraat et de la Tramstraat se trouvait autrefois l'usine textile van Ignatius de Haes.

6. Eindhoven était fière de sa gare de tram, avec sa grande marquise!





8





7. Une petite plaque tournante pour wagon menant à l'usine textile de Haes fut posée en 1929.

8. Caché derrière les arbres, on peut apercevoir le bâtiment principal de l'usine à savons De Lelie. Le nom de cette marque était symbolisé par un lys français.

9. Une vue prise de l'église Pater, dans la Tramstraat. Le haut bâtiment fait partie du complexe de la fabrique de savons à vapeur De Lelie van Redelé, construite en 1898. Cette usine ferma définitivement en 1969.

tourner pour wagons avait été posée à côté du bâtiment de la gare, menant au raccordement de l'usine textile 'de Haes', sise dans la Tramstraat. Cette petite plaque tournante est visible sur le dessin d'origine du site. Et c'est ce dessin qui motiva indirectement Gérard Hendriks à reproduire ce site à cette époque, pour son réseau 'De Tramstraat'.



Sur ce site compact d'à peine 210 m sur 70 de la Tramstraat, on pouvait y voir beaucoup de choses: un grand bâtiment de gare avec une marquise surplombant les quais, une halle aux marchandises, une remise pour locomotives et pour voitures, une forge, une tournerie, un atelier de peinture et de menuiserie, un silo à charbon, un château d'eau, etc. Le tout était relié par des aiguillages parfois alambiqués, un triangle de voie et une plaque tournante pour locomotives, outre la petite plaque pour wagon dont question ci-dessus. La reproduction de ce site au 1:87^e a conduit à réaliser un réseau en forme de 'L' (en fait, un 'L' couché dont le petit jambage dépasse vers le haut à gauche). Le spectateur regarde vers le côté extérieur du 'L'. Une liaison avec la gare-fantôme n'existe que sur le court jambage du 'L': c'est en direction de Geldrop, une ancienne ligne de tramways à cheval, qui sera reprise plus tard par De Meijerij. La voie commune des lignes vers Reusel et Veghel se termine donc au bord du réseau.

Les voies proviennent de la gamme Tillig, en H0m. Cette gamme comporte notamment des aiguillages à assembler, qui vinrent bien à point pour les quatre aiguillages triples que compte la gare. Des 32 aiguillages présents sur ce réseau – les quatre triples compris – seuls quatre sont manœuvrés électriquement, afin de permettre une exploitation automatisée. Tous les autres aiguillages sont manœuvrés à la main au moyen de tiges 'tirez-poussez'. Un interrupteur raccordé à chacune de ces tiges permet la polarisation des pointes de cœur.

Une fraiseuse

Le travail le plus important lors de la réalisation du réseau 'De Tramstraat' fut la confection des bâtiments. Les maisons de la Tramstraat étaient encore relativement neuves, en 1930: les premières d'entre-elles ne sortirent de terre qu'après la construction de la ligne de tramways. Le défi consista à les reproduire, une par une. Quelques bâtiments existent encore de nos jours; en



10

11





10. Différents types de locomotives ont circulé sur le réseau de tramways De Meijerij; pour les reproduire, une fabrication 'maison' fut la seule option viable. Les plus importantes étaient les 18 trams à vapeur du constructeur Backer & Ruep, connues aux Pays-Bas sous le sobriquet de 'Bakkertjes'.

11. En 1916, une liaison menant à la place de la gare des Staats Spoorwegen fut posée dans le jardin de l'habitation du directeur!

12. Le tram en provenance de Geldrop arrive par la Parklaan. La rangée des trois maisons a été construite en 1906 et existe toujours.

13. De Meijerij acheta en 1927 deux de ces autorails français à deux essieux. Suite à leur grand empattement, ils occasionnaient régulièrement des dégâts aux anciennes voies du tramway.



ce qui concerne le bâtiment de gare, un plan d'origine ayant servi lors d'une transformation a pu être retrouvé. Pour le reste, d'anciennes photos ont été utilisées. Pour la fabrication des maquettes de maisons, Gérard a reçu l'aide d'un ami modéliste (www.jmmodels.nl) qui dispose d'une fraiseuse CNC. Afin de pouvoir utiliser cet appareil, toutes les façades ont été dessinées en AutoCad. Trois à quatre couches furent

souvent nécessaires: la façade extérieure en pierres, les chambranles extérieurs et intérieurs, et parfois même une couche supplémentaire pour rendre le mur extérieur plus épais. Après fraisage, les pièces furent peintes, collées les unes aux autres et patinées. Pour les toits, des plaques Auhagen ou Slaters ont été utilisées. Les bâtiments plus simples pour lesquels des parties identiques de façades étaient nécessaires ont

été moulés en résine. Les modèles d'origine ont également été assemblés au moyen de parties de façades fraisées. Gérard a par ailleurs décrit la façon de réaliser les maisons et les bâtiments sur le site <http://www.depassarel.nl/>: difficile d'y ajouter encore quoi que ce soit...

Texte & photos:
Gerard Tombroek.





Vallescuro

La Bella Italia en modèle réduit

LES CHEMINS DE FER ITALIENS SONT TRÈS PEU CONNUS AU BENELUX. TOUT LE MONDE CONNAIT LES MODÈLES RÉDUITS DE RIVAROSSA ET LIMA D'ANTAN, MAIS CES MODÈLES D'INSPIRATION ITALIENNE SONT RAREMENT DISCUTÉS DANS LA PRESSE. ET POURTANT, DU MODÉLISME FERROVIAIRE DE HAUT NIVEAU EST ÉGALEMENT PRACTIQUÉ EN ITALIE. PREUVE EN EST LE RÉSEAU PLEIN D'ATMOSPHÈRE DE 'VALLESCURO', UN RÉSEAU D'EXPOSITION À L'ÉCHELLE HO, CONSTRUIT DAVIDE VOLPE. CE RÉSEAU A FAIT SES DÉBUTS INTERNATIONAUX À RAIL EXPO 2014 À PARIS, ENSUITE À ON TRAXS! ET SERA PEUT-ÊTRE ENCORE VISIBLE LORS D'AUTRES EXPOS INTERNATIONALES.

Davide Volpe, membre du club turinois de modélisme ferroviaire Arcamodelismo, a choisi sa région natale du Piémont (dans le nord-ouest de l'Italie) et sa caténaire triphasée comme source d'inspiration pour la construction de son réseau. En italien, le Piémont veut dire 'au pied de la montagne'. Ces montagnes sont les Alpes, qui contribuent à la production d'hydroélectricité. Cette électricité disponible en abondance et la pénurie de charbon ont fait que les chemins de fer italiens (FS) ont très tôt été électrifiés, dès 1902.

1. Malgré la profondeur réduite (50 cm), Davide Volpe a réussi à prévoir les voies selon une grande courbe et d'une contrecourbe, de façon à ce qu'elles ne soient jamais parallèles au bord du réseau. Ceci procure à ce réseau une meilleure dynamique. La loco à vapeur Gr640 approche de Vallescuro en tête d'un train mixte, ce qui était habituel sur les lignes secondaires italiennes. L'église a été bâtie sur le modèle de celle de Portofino.

2. La traction à vapeur était encore présente dans les années '50, comme en témoigne cette Gr640 en tête d'un train mixte. A l'arrière-plan, on peut voir la rangée de maisonnettes dont les façades ont été délavées par le soleil, ainsi que des platanes plus vrais que nature...

1







Du triphasé

L'Italie opta pour une électrification en courant alternatif triphasé. Avec ce système, une caténaire double est nécessaire (phases 1 et 2), outre les rails (phase 3). Les caténaires et les pantographes de ce système sont donc très compliqués. Ce système fut utilisé en Italie jusqu'en 1976, même si pour de nombreuses lignes, la conversion en 3 kV courant continu avait déjà été entamée dès les années '30. Outre la complexité des caténaires, le nombre réduit de niveaux de vitesse constituait également un inconvénient: en Italie, les trains de voyageurs ne pouvaient circuler qu'aux vitesses suivantes: 37,5 km/h, 50, 75 ou 100 km/h. Les avantages de la traction triphasée étaient par contre des moteurs de traction compacts, puissants et robustes et le fait que les sous-stations pouvaient être fortement espacées les unes des autres. Une caténaire triphasée avec ses deux fils de contact parallèles sur un réseau miniature attire évidemment tous les regards et elle a été reproduite entièrement par Davide. Elle situe ce réseau entre 1950 et 1960, une époque où des locomotives à vapeur circulaient encore occasionnellement.

'Vallescuro'

Ne cherchez pas ce patelin sur une carte routière: il s'agit d'une gare fictive, dans laquelle des éléments de différents endroits

du Piémont ont été intégrés. L'église par exemple est celle de Portofino, le bâtiment de la gare étant celui de Sommariva Perno. Par contre, l'ambiance que ce réseau exhale est authentique: on se croirait dans les montagnes du Piémont, avec ses petites routes et ses centaines d'églises...

Le réseau est divisé en segments de 100 cm sur 50 chacun, avec un arrière-plan fixe d'une hauteur de 70 cm. Le réseau est en réalité un seul grand ovale d'une ligne circulaire à voie unique. Dans la partie visible, située entre deux tunnels, on trouve la gare de Vallescuro, avec une voie d'évitement et un raccordement marchandises. En gare, les trains peuvent se croiser. L'ensemble ne compte à l'avant que trois aiguillages et une traversée-jonction. La gare fantôme est située derrière le réseau et compte quatre voies qui peuvent être parcourues dans les deux sens. Le tout s'étale sur 6,40 m de long, à 130 cm du sol. A l'avant, on trouve une belle frise portant le nom de la gare, derrière laquelle l'éclairage du réseau est réalisé au moyen de bandellettes de Leds placées obliquement. Cet éclairage reproduit l'ambiance d'une journée d'été piémontaise.

De la fabrication 'maison'...

A l'exception du matériel roulant et des voies (Roco), tout ce réseau a été construit

3. Un autorail Fiat est en route vers Vallescuro. Ce tunnel se trouve du côté droit du réseau et forme la séparation entre la partie achevée et la partie recouverte, qui comprend une courbe de 180° vers la gare-fantôme. A l'avant-plan, on peut voir une maisonnette de garde-barrières italienne: tous les volets sont clos, afin d'éviter de faire entrer la chaleur...

4. Le long de la voie se trouve une usine abandonnée: la 'Premiata Foderia d'Art', inspirée d'un bâtiment existant à Gènes.

5. Les locomotives triphasées italiennes avec leurs pantographes jumelés étaient tout aussi appréciées que les locos à vapeur par les amateurs de trains. La E432 est entrée en gare et y marque l'arrêt. Le bâtiment de la gare est basé sur celui de Sommariva Perno.







6. Du côté gauche, la voie unique disparaît dans un tunnel sous le petit village de Vallescura. Entretemps, la traction Diesel a également fait son apparition.

7. Au-dessus de la colline se trouve la place du village et son inévitable église. Tout respire la quiétude méridionale...

8. Le petit village ressemble à une peinture. Et pourtant, il s'agit d'un réseau miniature en trois dimensions: le constructeur mérite des éloges pour cette belle rangée de maisons!

par Davide lui-même. Même les aiguillages sont faits 'maison', des aiguillages mus par un servo, lui-même commandé par un décodeur 'fait maison'. La commande des trains est digitale et les régulateurs à main sont reliés à un ExpressNet de Lenz. La caténaire triphasée est bien entendu également de fabrication 'maison'. Mais ce qui saute encore le plus aux yeux sont les bâtiments. Derrière la gare, on trouve un talus surélevé supportant une rangée de maisons: leurs habitants ont certai-

nement une superbe vue sur la ligne de chemin de fer... Élément particulièrement réussi: l'impression d'une petite ville située au-dessus du portail droit du tunnel. Ces maquettes ont été réalisées en Forex et en carton-plume, fignées avec des pièces gravées 'maison' en laiton. Tout a été patiné avec soin, les teintes des bâtiments paraissant affadies par le soleil. La végétation aussi est faite 'maison'. Pour les arbres, ce sont de véritables branches qui ont été utilisées, travaillées avec de l'écume de mer

et achevées au moyen d'une couche de fins flocons de la marque GPP.

Davide a travaillé plus de deux ans sur 'Vallescura'. Lorsque vous examinez le résultat, vous ne pouvez que constater que ce jeune Italien sait s'y prendre et qu'il possède manifestement le don de réaliser un réseau à l'aspect convaincant, sans trop de fioritures. Bravissimo, Davide!

Texte: Guy Van Meroye
Photos: Gerard Tombroek.



City Limits & station Gladstone

Des manœuvres à l'américaine...

LES CONSTRUCTEURS D'INSPIRATION AMÉRICAINE SEMBLENT ÉPROUVER UNE PRÉFÉRENCE POUR LES RÉSEAUX FORESTIERS, POUR LA VOIE DE CAMPAGNE DES TEMPS PASSÉS ET POUR LE MATÉRIEL CAHOTANT SUR VOIE ÉTROITE, LE TOUT REPRODUIT À UNE PLUS GRANDE ÉCHELLE. MAIS LE RÉSEAU DU 'CITY LIMITS TEAM' EST D'UN TOUT AUTRE ORDRE: ON Y VOIT DES LOCOMOTIVES DIESEL MANŒVRER DANS LE FAUBOURG D'UNE VILLE ET ASSURER DES TRAINS DE NAVETTEURS. LE CHOIX DE CE THÈME, L'ÉCHELLE DU 1:87^e RETENUE ET LA FINITION DE CE RÉSEAU FORMENT À EUX TROIS UNE COMBINAISON ASSEZ UNIQUE.

Le 'City Limits Team' est un groupe isolé de modélistes et de constructeurs en modélisme ferroviaire issus de la région (au sens large) de Stuttgart, qui grâce au forum US-Modellbahn créé en 2003, ont appris à se connaître mutuellement. Ils ont élevé la construction de modèles ferroviaires au rang de véritable artisanat. Individuel-

lement ou à plusieurs, ils construisent un réseau modulaire que l'on peut voir exposé selon différentes configurations. Ce réseau restitue une partie de la ligne électrifiée entre New York et Philadelphie, appelé le corridor nord-est des Etats Unis, au cours de la période 1976-1981, c'est-à-dire à l'époque où Conrail était actif. L'opérateur

Conrail fut la réponse de l'Etat en 1970 afin de stopper le déclin des compagnies de chemin de fer dans le nord-est des Etats-Unis. Après avoir rassemblé les restes des opérateurs qui s'étaient effondrés – Penn Central, Erie Lackawanna, Lehigh Valley, Reading, Central Railroad of New Jersey, and Lehigh & Hudson River – cette nouvelle entreprise fut capable de rendre les chemins de fer à nouveau bénéficiaires vers le milieu des années '90. En 1999, Conrail devint indépendante et fut divisée en deux: Norfolk Southern et CSX Transportation. Cette fusion de sept compagnies ferroviaires différentes donna lieu à un mélange

1



2



3



1. Si vous pensez qu'après le passage du train, les deux véhicules routiers vont se retrouver face à face, nous pouvons vous rassurer: ils obliqueront chacun vers la gauche...

2. La grande usine de la General Electric, le leader du marché de l'électronique, dispose de plusieurs raccordements ferroviaires.

3. Les deux photographes ont eu la chance de pouvoir immortaliser la Raritan River 4: la véritable loco a échoué à la Philadelphia Electric Company.

hors-normes de locomotives et de wagons qui longtemps, continuèrent à circuler dans la livrée de leur compagnie d'origine, à peine affublés de nouveaux marquages et de matricules réalisés à titre provisoire au moyen de pochoirs. Cette situation prévalut aussi longtemps pour le matériel de l'Amtrak, la National Railroad Passenger Corporation. Pour une grande entreprise, une telle variété de livrées est loin d'être idéale, mais en modélisme, cela veut dire une variété quasi infinie de compositions de trains. Avec toutefois le handicap que

4. Que doit penser ce gérant de magasin italien?...

5. Une affaire d'hommes...

6. Les habitations sont disposées jusque pratiquement au bord du réseau, histoire de mieux pouvoir vivre la vie quotidienne dans la rue.

7. La ligne de séparation entre l'industrie et l'habitat est ténue; plusieurs fois par jour, un long train de marchandises la parcourt.

8. A en juger aux piétons, ils sont habitués à voir passer régulièrement des lourdes locos en pleine rue...

la pose de ces marquages temporaires du nom du nouvel opérateur entraîne un fameux travail manuel: la recherche de types de caractères et leur application est une opération qui prend du temps et constitue quasi un hobby à part entière. Mais c'est une corvée qui en vaut la peine...

Une ville industrielle

Des voyages d'orientation dans les rues de New York, New Jersey et Pennsylvania réalisés par quelques membres du team, ainsi que des recherches menées sur internet ont livré un flot de situations réelles intéressantes, qui ont été reproduites avec précision sur ce réseau. Les clichés trop souvent rabâchés de l'Ouest américain romantique et d'autres clichés touristiques



6



7



8





ont volontairement été évités: de même, aucune Shay cahotante dans la forêt, ni de Diesels bruyants en tête de rames kilométriques serpentant dans les canyons ou à travers le désert. Ici, les Diesels attelés à quelques wagons à peine circulent en rue et traversent des carrefours très fréquentés en direction des usines à desservir: ça aussi, c'est l'Amérique...

Elmar Haug et Martin Stierlen en particulier se sont consacrés à la reproduction des bâtiments. Ils ont aussi beaucoup travaillé au fonctionnement des aiguillages entre rues, voies et habitations. Pour ces dernières, des kits à assembler n'ont été utilisés qu'exceptionnellement: ceci contribue à l'aspect particulier du bâti. Pour certains bâtiments toutefois, des pièces issues de kits à assembler ont bien été utilisées, mais ont été intégrées dans les bâtiments d'une façon à ce point créative qu'elles en sont devenues méconnaissables.

La disposition des bâtiments fait également montre de beaucoup de créativité. Les petites 'vues en coin' ont été privilégiées. Les mains habiles et pleines de fantaisie de Denis Arrufat ont créé une image urbaine dynamique, avec des modèles d'automobiles, des figurines peintes à la main, des graffiti, des panneaux publicitaires et des affiches d'époque, outre une patine astucieuse des bâtiments dans un environnement industriel paupérisé, caractéristique du déclin économique.

9. Entre le viaduc (à gauche) et la City (à droite) se trouve une grande zone industrielle.

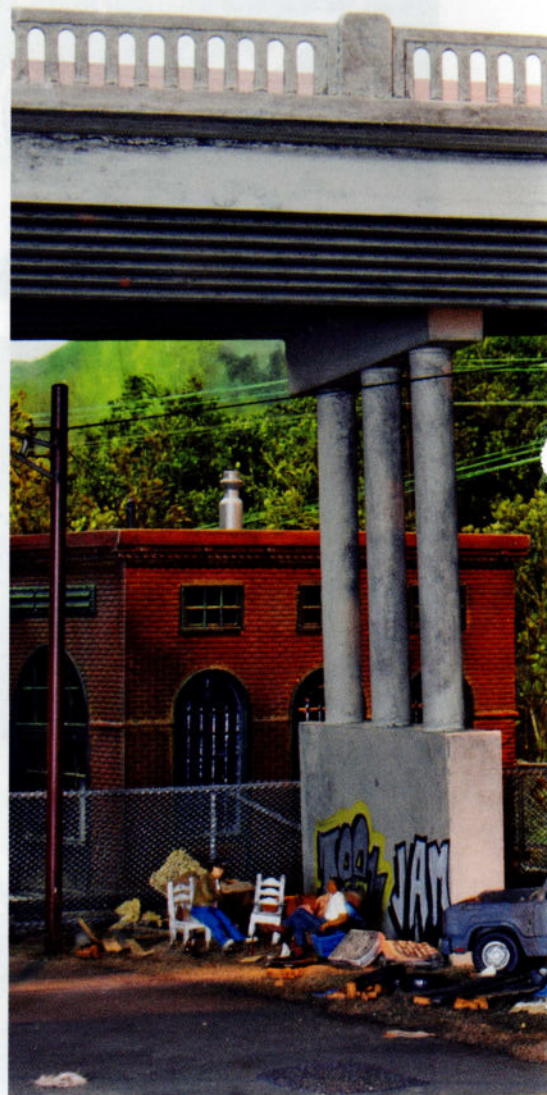
10. Tandis que le trafic est intense sur le viaduc, la quiétude est de mise en-dessous.

11. Un grand viaduc assure la séparation optique entre la partie urbaine du réseau (ses grandes tours et son industrie) et le faubourg de Gladstone.

Enfin, la proximité de la côte atlantique se remarque à la végétation assez spartiate.

Les navetteurs

Allant de pair avec la ville, ses gratte-ciels et sa zone industrielle, on peut voir la gare de banlieue typique de Gladstone: c'est là que les trains de l'Amtrak y font terminus. L'environnement de la gare évoque l'atmosphère d'une ville-jardin, comme on peut en voir dans le New Jersey. Thomas Tschur a réalisé un viaduc routier qui constitue une transition entre les deux thèmes développés sur ce réseau. Le trafic sur ce viaduc n'est pas si intéressant, mais les scènes qui se déroulent en-dessous feraient s'enfuir monsieur et madame Preiser. Ou plutôt qu'ils ne risqueraient pas d'y montrer le bout de leur nez... Vu que ce réseau est constitué de segments, il est donc possible d'exposer uniquement la partie urbaine, ou la partie 'navetteurs'. Mais il est aussi possible de l'exposer avec plus d'accessoires encore.





12



12. Gladstone présente les caractéristiques typiques des banlieues du New Jersey.

13





14



15



16

13. La gare de banlieue de Gladstone.

14. Les navetteurs peuvent faire leurs emplettes à la supérette du coin.

15. Vers la gauche, le réseau mène à la partie 'Wilmington' et sa ligne principale, électrifiée.

16. Des quatre voies de la ligne de 'Wilmington', deux sont hors service pour travaux.

C'est ainsi que du côté de la petite ville-dortoir, le dépôt de Wilmington pour locomotives électriques peut être raccordé. Ou simplement une partie de ce dépôt, comme cela fut le cas lors de notre reportage. Mais le plus attractif est la partie urbaine, avec ses scénettes: on n'en finit pas d'en découvrir de nouvelles...

Texte & photos:
Gerard Tombroek.





 N
1:160

Mini Gremberg

GREMBERG EST UNE GRANDE GARE À MARCHANDISES SITUÉE À LA PÉRIPHÉRIE DE COLOGNE, OÙ L'ON PEUT VOIR TOUS LES JOURS DES LOCOS BELGES DE LA SÉRIE 28, DEPUIS FIN 2008. APRÈS AVOIR ASSURÉ LEUR TRAIN, LES LOCOS SONT GÉNÉRALEMENT GARÉES AU DÉPÔT. LA PRÉSENCE DE NOMBREUSES LOCOMOTIVES DE TEINTES DIFFÉRENTES AU SEIN DE CE DÉPÔT AVAIT DÉJÀ FAIT FONCTIONNER NOTRE IMAGINATION. LORSQU'EN 2010, TMM FIT CONNAÎTRE LES CONDITIONS POUR PARTICIPER À SON 3^{ÈME} CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX, LE MOMENT NOUS PARUT ALORS IDÉAL POUR REPRODUIRE CE DÉPÔT EN MINIATURE.

A Gremberg, outre les locomotives rouges de la DB, on peut également y voir celles de nombreux opérateurs privés, ce qui rend le parc des locos très varié et chamarré. En outre, la présence régulière d'une série 28 de B-Logistics constitue la petite touche belge bienvenue. A Gremberg, les locos sont garées au moyen d'un pont transbordeur: ceci permet une économie de place et d'aiguillages. Nous avons donc repris cette idée en ne prévoyant aucun aiguillage sur notre réseau. Enfin, nous avons décidé de reproduire ce réseau à l'échelle N.

Des défis

Ce projet nous posa deux grands défis:
- Le pont roulant devait faire l'objet d'une fabrication 'maison': les modèles de ponts roulants existants présentent en effet trop

peu de voies raccordées (généralement cinq de part et d'autre du pont, tandis que nous en voulions le double) et ces modèles ne sont pas très réalistes. La motorisation des modèles existants était en outre intégrée dans ces ponts, ce qui les rendait trop massifs, leur fosse étant en outre trop profonde;

- Le second défi fut encore plus intéressant: en exploitation réelle, la caténaire passe au-dessus du pont roulant, pour chaque voie de garage. Les pantos des engins doivent donc être abaissés avant que le pont roulant ne déplace latéralement une locomotive. Kristof Willems avait déjà conçu un dispositif avec fil à mémoire pour abaisser les pantos à l'échelle H0, mais cette fois, il fallait faire de même à l'échelle N!

1. 'Mini-Gremberg', qui participa un jour à notre concours de mini-réseaux, est désormais un petit réseau N pour expos, que l'on prend toujours du plaisir à contempler. (Photo: GVM).

Le planning

Le règlement du concours des mini-réseaux stipulait que la superficie maximale à l'échelle N était de 0,6 m² pour notre réseau. La première tâche fut donc de faire contenir notre projet au sein de cette superficie réduite. Pour ce faire, il a fallu jouer comme pour un puzzle. C'est ainsi que nous avons décidé de ne pas utiliser une surface rectangulaire: en découpant le bord avant, la superficie était réduite et répondait ainsi aux conditions. Pour y arriver, les voies d'acheminement des locos devaient être disposées un peu plus en courbe. Le nombre de ces voies fut également réduit, mais après quelques mises en situation, il apparut que l'ensemble paraissait encore suffisamment imposant. Dans la superficie maximale permise, la présence d'une éventuelle gare-fantôme



2

2. Ce joli parallèle de locomotives électriques a inspiré Kristof Willems et Dries Ruebens, tous deux actifs au MSKK, au point qu'ils ont décidé de le reproduire en miniature. Gremberg, le 14 juin 2012.



3

3. Un rassemblement chamarré de locomotives électriques, vu sous un autre angle. Gremberg, le 19 juin 2014.



4. Un parallèle en miniature: le moindre petit détail a été reproduit.

devait toutefois être comprise. Nous avons pensé à un fiddle yard (un tiroir amovible supportant des voies et grâce auquel nous aurions pu déplacer les locos d'une voie d'entrée vers une voie de sortie), mais il apparut que la surface nécessaire aurait été trop importante. Après réflexion, Kristof Willems trouva la solution: pourquoi ne pas déplacer les locos en hauteur, plutôt qu'en largeur? L'ascenseur pour locomotives était né! Et de cette manière, nous restions sous la superficie autorisée. Lors de l'expo, nous avons donc fait usage d'un tel ascenseur pour locos; malheureusement, il ne fonctionna pas entièrement selon nos souhaits et sera remplacé par un tiroir amovible classique.

La construction

La construction s'est réalisée au moyen de MDF de 8 mm, selon le concept d'une 'boîte à images'. Dans la plaque de base, un logement fut prévu pour le pont roulant. Les fils d'alimentation des voies furent soudés avant leur pose proprement dite. Comme le réseau est à ce point compact, ce sont des voies flexibles qui ont été utilisées. Aucune éclisse n'a donc été utilisée,



5. Un aperçu du site. La locomotive 'Gravita' est équipée d'un coupleur d'attelage automatique, comme certaines 77 belges.

6. Une locomotive belge de la série 28 en escale à Gremberg. Le taxi est déjà prêt à reconduire son conducteur vers la gare, après qu'il ait terminé sa prestation.

7. Une vue d'ensemble de ce mini-réseau. A droite, l'ascenseur à locos prévu à l'origine a été remplacé par un tiroir mobile, plus classique.

ce qui améliore d'autant la qualité de l'alimentation. Quelques voies à l'avant ont été pourvues d'une section isolée, de façon à pouvoir également faire circuler des locomotives non digitalisées.

L'atelier d'entretien a été reproduit en version simplifiée, sur base de photos du bâtiment réel. Des plaques ondulées en plastocard Evergreen ont été utilisées. Les portes ont été confectionnées avec des feuilles transparentes d'emballage: les rainures des segments ont d'abord été gravées et peintes ensuite. Dans l'atelier, des fosses de visite sont prévues, quelques (demi) locomotives étant en réparation...

Les locomotives

A Gremberg, on peut voir de nombreuses locomotives de toutes les couleurs. Nous avons donc écumé les sites d'enchères et plusieurs bourses pour acquérir la plupart



des modèles nécessaires, au meilleur prix. Généralement, nous trouvons le modèle de base correct, mais peint dans une autre livrée: une solution idéale pour nous, puisqu'elle nous permettait de repeindre la caisse au pistolet de peinture. Quelques autres modèles de séries plus anciennes comme les 140 et les 151 furent acquises pour trois fois rien, leur peinture étant endommagée. Ces modèles ont été repeints en rouge 'trafic' et pourvus d'un matricule au moyen de décalques à l'eau de la marque TL-Decals. La bavette blanche sur

les faces d'about a été placée au moyen de décalques faits 'maison'.

Les modèles acquis dans les teintes correctes ont été renumérotés sur base de photos de véritables locos et pourvus d'un autre logo. Vers le milieu des années '90, la division 'marchandises' de la DB fut rebaptisée 'DB Cargo', qui deviendra vers 2000 Railion (qui utilisera deux logos différents) et qui s'appellera plus tard Railion DB Logistics. Quelques années plus tard, cette firme sera rebaptisée finalement DB Schenker Rail. Comme la DB dispose d'une flotte



importante de locomotives, il était impensable de changer à chaque fois les logos sur tous ses engins, raison pour laquelle de nos jours, ils sont encore tous visibles sur l'une ou l'autre locomotive. TL-Decals propose tous ces logos dans son assortiment, ce qui nous a permis de décorer nos modèles d'une manière très variée.

Aucun modèle de série 28 belge n'est disponible à l'échelle N, mais Arnold fournit un modèle de base correct d'une E186 'Traxx'. Après l'avoir acquis, nous l'avons

aussitôt démonté pour le repeindre en version B-Logistics. Le marquage de cette série 28 a été réalisé par nos soins avec Inkscape, imprimé sur papier calque. Lors du démontage, nous en avons profité pour placer des écrans pare-soleil dans les postes de conduite.

Presque tous les modèles ont été pris en mains: ils n'ont pas seulement été repeints et renumérotés, mais aussi patinés légèrement. Quelques modèles des anciennes séries 140, 151 et 155 ont été pourvus de pantographes unijambistes. Les cou-

8. Les locomotives pour trains de marchandises n'ont encore jamais été aussi variées d'aspect, du point de vue livrées. Remarquez à l'arrière-plan la photo d'une série de wagons bâchés de DB Railion, qui procure une profondeur supplémentaire à ce petit réseau.

9. La loco Railion est également pourvue d'un attelage automatique. (Photo: GVM).



10. Une vue d'ensemble des voies de garage; à l'arrière-plan, le pont roulant, non encore achevé.

11. Le pont roulant de Gremberg est utilisé de façon intensive pour garer les locomotives en attente de leur prochain service. La caténaire court jusqu'aux portes de l'atelier. Gremberg, le 7 juin 2012.

12. Lors de la construction de ce réseau, ses constructeurs ont relevé deux défis: réaliser un pont transbordeur et faire baisser les pantographes de leurs modèles, lorsqu'ils sont en mouvement sur ledit pont.

pleurs d'attelage bien connus en N ont été déposés (nous n'en avons de toute façon pas l'usage) et quelques modèles ont été décorés au moyen d'attelages réalistes et d'imitations de boyaux de frein.

La Diesel du type 'Gravita' n'a quant à elle pas été patinée: il s'agit d'une locomotive assez récente. Mais comme les autres locomotives de manœuvres, cette 'Gravita' a été pourvue d'une imitation d'attelage de manœuvre, obtenu par impression en 3D. Les décodeurs 'sons' sont devenus de nos jours suffisamment discrets pour pouvoir être intégrés dans un modèle à l'échelle N. Deux de ces décodeurs ont été acquis: l'un pour la 'Gravita' et l'autre pour une 'Taurus'.

Des pantographes fonctionnels

Dès le début, il fut décidé de circuler en



mode digital. De nombreux modèles réduits sont désormais pourvus d'une prise NEM, rendant très aisé le placement d'un décodeur. Pour des modèles plus anciens, les contacts du décodeur doivent évidemment être soudés sur la platine. Même les petits décodeurs disposent aussi de sorties à fonctions multiples, ce que nous avons mis à profit pour activer le pantographe.

L'extrémité d'un bout de fil à mémoire de forme a été fixée à un pantographe, l'autre extrémité étant raccordée via un petit fil à la sortie du décodeur. Le pantographe est raccordé à la masse. En mettant le fil à mémoire sous tension, il se courbe, ce qui fait descendre le pantographe. Cette transformation est un travail de précision et doit être recommencé à plusieurs reprises. En

13



14



outre, quelques décodeurs ont rendu l'âme au cours de ces travaux, sans doute trop chargés par l'intensité du courant transisant par le fil à mémoire.

Pour ce dispositif, nous avons donc dû rechercher un décodeur suffisamment petit pour le N, mais aussi assez résistant à l'intensité nécessaire pour le fil à mémoire. Nous avons déjà acquis une bonne expérience avec le décodeur Kühn P045, mais il ne résistait pas à la charge. Finalement, nous avons opté pour les décodeurs Doehler & Haass et depuis lors, nous n'installons plus que des décodeurs de cette marque.

Le pont roulant

Le pont roulant a dû être conçu et assemblé par nos propres moyens. Vu que la surface au-dessus de laquelle ce pont se déplace est en réalité à un peu plus d'un

mètre de profondeur par rapport au pont, il apparut rapidement que sa motorisation devrait être installée entièrement sous la planche du réseau. Le raccordement entre le pont et sa motorisation ne pouvait pas être visible: nous avons donc décidé de la rendre la plus fine possible et de la camoufler dans les bords latéraux.

Ce pont roulant est activé au moyen d'un moteur électrique, via une courroie crantée. Il est piloté à vue: grâce à un boîtier d'engrenages, ce pont peut être très précisément positionné. Le pont est constitué de plusieurs plaques et de profilés en plastique.

La commande

Ce réseau est piloté en mode digital via un Netbook, sur lequel le programme RocRail a été installé gratuitement. Nous avons opté pour ce programme car il rend

13. Le pont transbordeur, vu d'un autre angle. (Photo: GVM).

14. Les anciennes locos de la Baureihe 151 sont toujours en service; elles sont dotées d'une livrée rouge moderne et de pantos uni-jambistes.

possible l'utilisation de gamepads comme régulateurs de vitesse. Ces gamepads sont très bon marché, et pour notre projet, nous en avons acheté deux, avec liaison sans fil (Wireless). Cela nécessite une petite mise en route pour s'habituer au fonctionnement de cette commande, mais elle fonctionne parfaitement. Et chez les jeunes, ça fait son effet: "Hé! Ces trains sont commandés avec une Playstation!"...

Texte et photos: Dries Ruebens
(sauf mention contraire).



Helenensiel



De la voie Z à la Mer des Wadden



S I L'ON VOUS PARLE D'UN RÉSEAU MINIATURE D'INSPIRATION ALLEMANDE, VOS PENSÉES IRONT INSTINCTIVEMENT VERS UN PAYSAGE MONTAGNEUX, SOUVENT IDYLLIQUE. POUR SON RÉSEAU 'HELENENSIEL', DIRK KUHLMANN A TOUTEFOIS PRÉFÉRÉ LE PAYSAGE DES PRAIRIES DE LA FRISE ORIENTALE ALLEMANDE, OÙ LES GENS SE CONGRATULENT PAR UN SONORE 'MOIN'!...

La Frise orientale est une contrée située dans l'extrême nord-ouest de l'Allemagne, dans la région de la Basse-Saxe. Au Nord, cette région est limitrophe de la Mer des Wadden et à l'Ouest, de la province néerlandaise de Groningue. Pour l'Allemagne, ce paysage plat derrière des digues, avec de nombreux pâturages, est assez unique, mais pour les Néerlandais et les Flamands, il leur est évidemment coutumier. 'Helenensiel' est un endroit fictif imaginé par Dirk Kuhlmann, qui pourrait se situer quelque part entre Norddeich Mole et Harlesiel. Helene est une petite rivière qui se déverse dans la Mer des Wadden, via une écluse (une 'Siel'): Siel est en effet le mot allemand pour 'Zijl', l'appellation courante dans le Nord des Pays-Bas pour une écluse d'évacuation des eaux.

Une douzaine!

Peu de temps après l'introduction de l'échelle 1:220^e par Märklin en 1972, Dirk Kuhlmann

entrevit les possibilités de cette petite échelle: depuis 1974, il a à son actif une douzaine de réseaux réalisés à cette échelle 'Z'! Cette fois, il s'agit d'une gare-terminus et de quelques voies de garage dissimulées, le tout au sein d'un espace d'à peine 168 cm sur 58. Le fait que ce soit petit n'implique pas forcément que cela doit être simple: bien au contraire, Dirk a mis la barre très haut, en ce qui concerne 'Helenensiel'. Comme photographe paysagiste, il a voulu créer en Z un paysage idyllique, en essayant d'atteindre le même niveau de perfection que ceux atteints par les maîtres-paysagers Josef Brandl et Wolfgang Langmesser, en H0. Lors de l'utilisation du matériel de voies en Z de Märklin, Dirk a essayé de le rendre le plus réaliste possible, raison pour laquelle aucun aiguillage courbe ni traversée-jonction n'a été utilisé. Sur les aiguillages classiques, les transmissions visuellement gênantes ont été déposées et remplacées par Dirk Hoffmann par des motorisations disposées sous la plaque

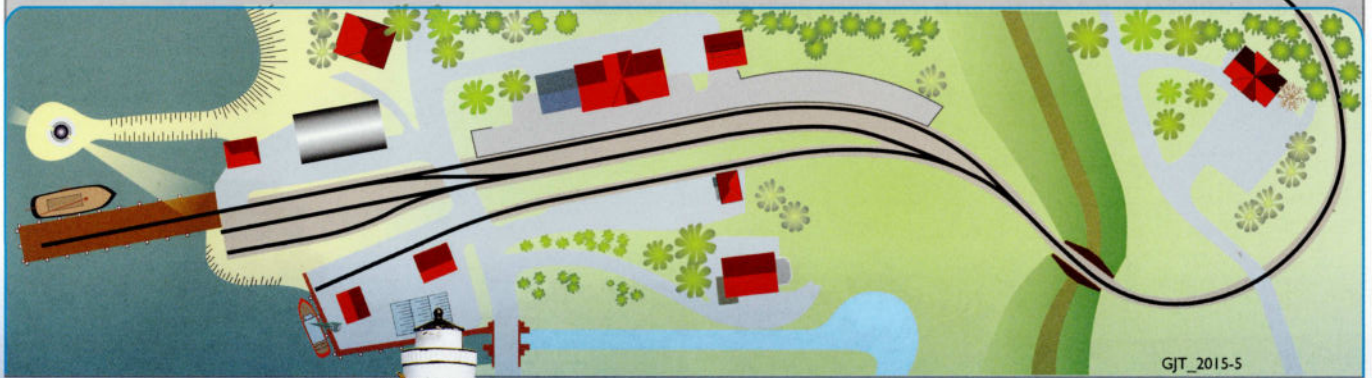
Dans l'attente de sa réutilisation, l'autorail VT98 a été garé pour faire place au train 'caboteur' visible à l'arrière-plan.

de base. L'assiette des voies est constituée de bandes de liège de 2 mm d'épaisseur, collées sur une plaque de base en multiplex de 6 mm. Les traverses noires en plastique ont été peintes en brun cuir transparent pour leur donner l'aspect du bois, tandis que les flancs des rails ainsi que les fixations ont été peintes en teinte rouille. Le ballast provient de la marque Koemo, dont les gravillons pour le N ont été utilisés, afin de correspondre en proportions à la taille du ballast utilisé par Märklin pour sa voie Z. Ces gravillons ont ensuite été mis à bonne teinte au moyen de poudres. A différents endroits, des appareils dételeurs Manfred Jöger ont été disposés de façon à peine visible, afin de pouvoir assurer les manœuvres nécessaires. Dernier détail: ce réseau fonctionne en mode analogique.

La digue de mer

Le relief du paysage est obtenu au moyen de plaques Styrodur et d'un enduit de rebou-

Helenensiel



▲ Le trafic marchandises sur 'Helenensiel' est bien réglé. Une V 100 vient d'amener des nouveaux poteaux: ils seront tantôt transbordés sur un bateau à destination d'une des îles de la Mer des Wadden.

◀ Une vue prise du phare. En haute saison, on peut voir deux fois par semaine un train à quai, cette fois, c'est une V 160 qui est en tête.

chage pour bois. Une fine couche de terre bien tamisée et nettoyée, ainsi que de sable, est saupoudrée par-dessus: terre et sable proviennent de la Frise orientale. La végétation appliquée par électrostatique est constituée de petites fibres de 1 à 2 mm de MiniNatur. Plusieurs teintes différentes ont été mélangées pour obtenir un effet réaliste. Pour les routes, du papier à structure de nid d'abeille de marque Canson a été utilisé. Les arbres en Frise orientale sont perpétuellement sous l'influence du vent de la mer et poussent de travers: ceux disposés sur ce réseau ont été faits 'maison' au moyen de fils de cuivre entrelacés pour le tronc, les branches étant recouvertes de peluches de feuillage Polak.

Le VT98 a cueilli ses voyageurs directement sur la jetée. A gauche à l'avant-plan, un chantier de démolition; le bâtiment au toit circulaire est la remise pour petits colis d'Helenensiel.



Un détail particulier est constitué par la 'coupure', le terme utilisé par les ingénieurs hydrauliques pour désigner les interruptions dans les digues. Il s'agit d'une ouverture dans une digue de mer, avec – dans le cas présent – un passage pour une voie ferrée. Lors de marées montantes, ces ouvertures peuvent être obturées. Pour ce faire, des murets ont été érigés sur les côtés de la coupure, avec deux logements dans lesquels deux séries de traverses sont empilées. En situation normale, ces traverses sont entreposées dans un cabanon ou sur la digue. Pour certaines 'coupures', des portes sont aussi utilisées: c'est le cas sur 'Helenensiel'.

Cette 'coupure' pourrait bien convenir pour faire disparaître les convois dans un fiddle yard, mais Dirk a opté pour une autre solution et a créé derrière la digue un très joli paysage. En ce qui concerne l'habitat, il a fallu se livrer à du 'kitbashing', puisque le choix en maisonnettes de l'Allemagne du Nord reproduites au 1:220^e est plus que réduit... Mais en modifiant les kits à assembler et en peignant les maquettes en teintes différentes, Dirk Kuhlmann a obtenu un bon mélange de maisonnettes typiques de la Frise orientale.

L'arrière-plan est un vrai ciel de Mer des Wadden: pour l'obtenir, Dirk a réalisé une série de



Le VT98 stationne sur la jetée et attend l'arrivée du bateau-navette. A voir le haut niveau de l'eau, on peut en déduire que le bateau va bientôt accoster: en Frise orientale, le service des navettes avec les îles est fonction des marées. Dans le langage populaire local, cet autorail a été surnommé le 'Krabbenexpress' (l'express des crabes)...

photos du ciel au-dessus de la mer et les assemblées selon un panorama de 270 cm sur 30, qui a été imprimé sur papier mat de 190 gr en imprimerie. Un tube TL de 58 W de lumière du jour assure un éclairage réaliste, sans ombres gênantes.

La haute saison

Ce n'est que lors de la haute saison, lorsque des milliers de vacanciers envahissent les îles de la Mer des Wadden, qu'un trafic ferroviaire digne de ce nom existe dans la petite localité de Helenensiel. Pour assurer les trains voyageurs, c'est une Diesel du type V 100 qui est à la peine, en remorquant des voitures à 3 ou 4 essieux (des 'Umbauwagen', du matériel reconstruit) des types 3yg(e) et 4yg, souvent renforcés de quelques wagons. En période creuse, un autorail avec remorque suffit. Deux fois par semaine, une V 160 ou une V 200 amène jusque sur la jetée deux voitures pleines à craquer de baigneurs désireux d'accomplir la traversée en bateau-navette, pour se rendre sur les îles de la Mer des Wadden. Le trafic marchandises par contre n'est pas très important: il se limite principalement à la livraison de pièces détachées pour le chantier naval local et au carburant pour les bateaux-



La gare d'Helenensiel est située au-delà des digues: lorsque l'inondation menace, l'ouverture dans la digue est obturée au moyen de portes et de sacs de sable.

navettes. Des matériaux de construction, du carburant, des vivres et d'autres marchandises encore sont nécessaires sur les îles et viennent aussi en partie par le rail, mais les camions gagnent de plus en plus du terrain. Une seule fois, des locos à vapeur des types

50 et 94.5-17 ont également été vues à Helenensiel, mais cela résultait plus d'une liberté prise par le constructeur de ce réseau...

Texte et Photos:
Gerard Tombroek



La 'coupure' d'Helenensiel peut être obturée au moyen de portes lors de hautes eaux, afin de protéger l'arrière-pays d'inondations.

Le train de gypse de Stadtoldendorf

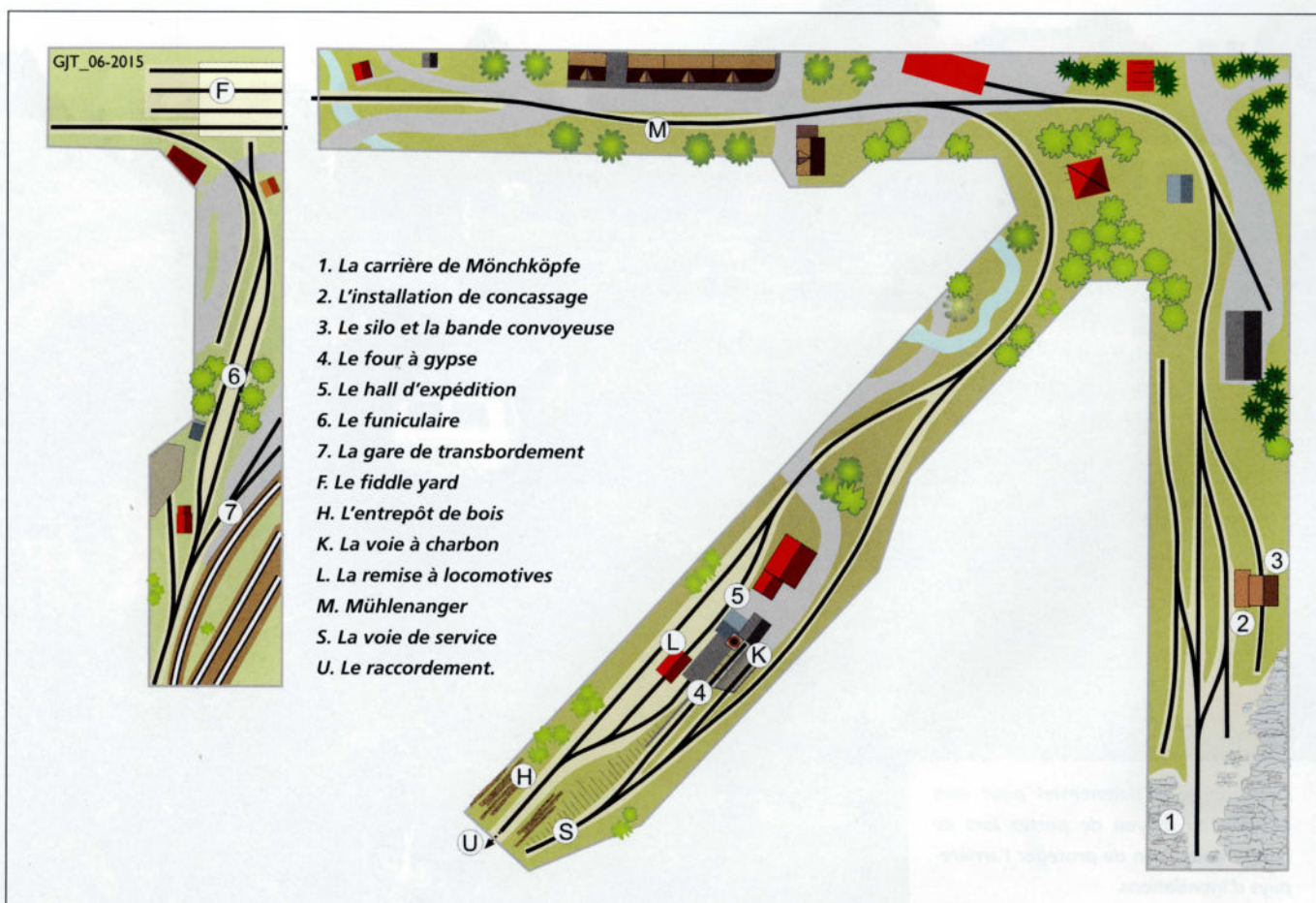
Un véritable réseau-musée

DE PLUS EN PLUS DE CONSTRUCTEURS MODÉLISTES OPTENT POUR LA RÉALISATION DE LEUR RÉSEAU SELON UN VÉRITABLE EXEMPLE, QU'ILS TENTENT ALORS DE REPRODUIRE DE LA FAÇON LA PLUS RÉALISTE POSSIBLE. EN VOIE 0, LES POSSIBILITÉS SONT ASSEZ RÉDUITES, VU QUE L'ESPACE NÉCESSAIRE MANQUE RAPIDEMENT. SOUVENT, ON SE LIMITE ALORS À UN DIORAMA, MAIS FIGNOLÉ DANS LES MOINDRES DÉTAILS. L'ALLEMAND HELMUT WALTER A POURTANT PRÉFÉRÉ RÉALISER UN VASTE RÉSEAU À VOIE ÉTROITE QUI ILLUSTRE L'HISTOIRE DU TRANSPORT DU GYPSE, À STADTOLDENDORF (D).

Aussi loin que l'on s'en souvienne, le gypse est utilisé comme matériau de construction. Dans le passé, c'était surtout du gypse naturel (de la roche de gypse), présent en quantité dans la région de Stadtoldendorf. Les premières couches de gypse ont été formées il y a 100 à 200 millions d'années par évaporation de l'eau de mer dans des eaux peu pro-

fondes. En 1864, quatre exploitations de gypse existaient à Stadtoldendorf: trois d'entre-elles se situaient près d'une carrière où le gypse naturel était extrait et à proximité d'une gare, d'où le produit fini pouvait être facilement transporté. Pour le transport de la roche de gypse et du charbon nécessaire à la production de la poudre de gypse, un réseau de voies de

campagne fut créé dès 1893, sur lequel circulaient des wagonnets tractés par des chevaux. Cette lourde corvée fut reprise par des locomotives à vapeur dès 1903, le réseau de voies augmentant alors pour atteindre environ deux kilomètres de voie industrielle, à l'écartement des rails de 90 cm. Cette voie industrielle disposait d'un raccordement à la gare locale exploitée par les Preußischen Staatseisenbahnen (les chemins de fer prussiens, qui deviendront tour à tour la DR, puis la DB). Dans cette gare, les produits finis étaient transbordés dans des wagons à écartement normal. Inversement, le 'grand' chemin de fer y apportait du charbon pour le four, char-



 Oe
1:45



1. La carrière de gypse
Mönchköpfe à Städtoldendorf.

bon qui était transbordé des wagons sur des petits lorrys à voie étroite. Tandis que d'autres firmes passèrent déjà au transport par camion au cours des années 1930, l'entreprise Dr. Karl Würth resta fidèle à la voie étroite jusqu'en 1960, en utilisant des locomotives à vapeur et Diesel de différents fabricants.

C'est précisément cette exploitation 'Dr. Karl Würth' et la carrière de Mönchköpfe qu'Helmut Walter choisit de reproduire à l'échelle 1:45°.

De cette voie étroite industrielle, peu de choses ont subsisté et une partie des bâtiments a même été démolie. C'est sur base d'archives, de dessins, de photos, de constatations personnelles et de discussions avec d'anciens travailleurs qu'Helmut Walter s'est forgé une image complète de l'exploitation du gypse, de sa production et de son expédition, entre 1937 et 1958. Souvent avec beaucoup d'humour, Helmut a reproduit cette entreprise sur la dizaine de segments que compte ce réseau de 11 m sur 8, établi en voie 0e.

Le processus

Il est possible de décrire le processus de l'extraction de la roche de gypse jusqu'à l'expédition du produit fini, en marchant simplement le long de ce réseau. La visite débute bien entendu par l'extraction des pierres de gypse dans la carrière de Mönchköpfe (1). Ces pierres étaient

acheminées sur lorrys vers l'installation de concassage (2). Pour produire du gypse destiné à la construction, il est nécessaire en effet de concasser ces pierres selon une taille bien précise. Le silo et le concasseur dans lequel les grosses pierres sont fracturées se trouvaient sous le niveau de la voie, facilitant le versage des pierres dans le concasseur. Les pierres concassées étaient alors stockées dans un silo au moyen d'une bande convoyeuse (3). De là, elles étaient versées dans des bennes pour être acheminées vers le four à gypse (4). La roche de gypse contient encore de nombreux cristaux d'eau et est donc séchée dans ce four, qui avait une hauteur d'environ 10 m. Par un tronçon en zigzag, la voie montait jusqu'au-dessus du four, qui était donc alimenté par le haut. Les petits convois circulaient donc d'abord – à l'arrière – sous le four à gypse jusqu'au bout de la voie de retour (5), après quoi la loco poussait les wagonnets jusqu'à la trémie du four.

2. Après que les blocs de pierre de gypse aient été détachés à l'explosif, ils dévalent la pente et sont chargés au moyen d'une excavatrice dans les petits lorrys.

3. Les pierres de gypse sont hissées dans un silo au moyen d'une sauterelle.

4. Deux wagons-bennes sont à chaque fois remplis pour être acheminés vers le four.





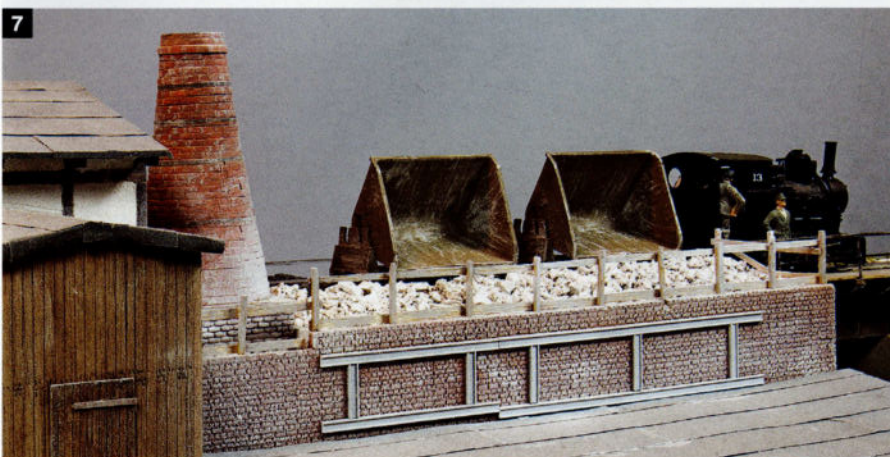


5. Un local en bois servant de réfectoire, voisin du local du contremaître, était à disposition des ouvriers. Dans une autre partie entourée de murs maçonnés, on trouvait une forge. A l'extérieur, une foreuse à vapeur est en cours de réparation. Si vous déposez le toit de l'atelier, vous y verrez l'intérieur, avec pas mal de surprises...

C'est par la même voie que les wagonnets chargés de coke étaient acheminés. Cette voie de déchargement (K) se situait à peu près à mi-hauteur.

Après séchage, la pierre de gypse était réduite en poudre: la meilleure qualité était une poudre la plus fine possible. Directement après cette opération, la poudre de gypse était emballée. Elle doit en effet être conservée bien sèche, car en contact avec l'eau, elle se transforme en grumeaux et durcit très rapidement. L'emballage se

réalisait dans un hall disposé sous le bâtiment du four. Dans le local d'expédition situé juste à côté, une voie permettait de charger les sacs sur des lorries plats: il est possible de jeter un coup d'œil à l'intérieur de ce local, grâce aux deux grandes portes coulissantes ouvertes (5). Directement à côté du hall d'emballage, on trouvait la petite remise à locomotives (L), avec atelier aménagé. Et dans son prolongement, le long de la voie de service, un entrepôt de bois (H), avec une grue du type 'Derrick Crane'.



6. Les lorrys chargés de pierres de gypse ou de charbon sont acheminés via la même voie de retour, qui se sépare en deux voies à des niveaux différents.

7. Lors du versage des pierres de gypse, il est préférable de ne pas rester dans les environs, si vous ne voulez pas ressembler à un bonhomme de neige...

8. Les deux lorrys bien chargés sont devant le hall d'expédition, prêts à être acheminés vers la gare de transbordement avec le 'grand' chemin de fer.



Mühlenanger

En route du hall de production du produit fini vers la gare de transbordement (7), le petit train transportant les ballots de gypse chargés sur lorrys plats va passer par plusieurs endroits marquants. Dans la vallée de la Hooptal, la voie étroite passe le long de Mühlenanger (M) et longe la rivière Rauchbach. A hauteur du Rosenbuschweg, la voie croise la route en un endroit assez dangereux: ce sont des accidents survenus à cet endroit qui ont mené à la fermeture de la ligne, en 1958.

Les maisons 4 à 10 à Mühlenanger ont été reproduites en maquettes, avec la particularité que la façade de la maison n° 10 a été réalisée sur base de celle de la n° 22... Pour la reproduction de ces habitations, d'anciennes photos et croquis venant de polices d'assurance (!) ont été utilisés. Helmut Walter attire notre attention sur les petits détails que recèle cette rue calme: le petit Walter se fait sérieuse-

9. La voie traversant la remise à locomotives (L), sous le four, peut être utilisé en cas de besoin comme voie de circulation.

10. Sur cette extension située en dehors du site de la 'Stadtoldendorfer Gipsbahn', on peut voir cet atelier: en fait, c'est un diorama à part entière.





11. Le petit Ernst a brisé une vitre avec sa catapulte, mais c'est Walter qui va payer...

12. Les enfants éprouvent beaucoup d'intérêt pour la découpe du bois de chauffage destiné au prochain hiver. Madame Sauber a par contre d'autres idées en tête...

ment gronder, car il a cassé une vitre en mille morceaux, mais derrière le coin, on voit son pote Ernst qui dissimule une catapulte derrière son dos... Il vaut toujours mieux réfléchir à deux fois avant d'accuser quelqu'un, n'est-ce pas?... Quelques maisonnettes plus loin, un beau tas de bois de chauffage est débité et entreposé à la cave: madame Sauber suit les ouvriers à la trace avec son balai, histoire de garder les escaliers propres...

13. Le petit locotracteur Diesel assure encore une poussette au pied du funiculaire; ensuite, c'est au tour du câble et des wagons descendants d'agir.

14. Pour hisser les wagons chargés jusqu'à la voie haute de la gare de transbordement, une machine à vapeur Bremsberg a été installée, actionnant un funiculaire. Les wagons descendants servent de contrepoids à ceux qui montent.

15. Le transbordement des ballots de poudre de gypse dans les wagons fermés se réalise à la main. Apparemment, le wagon n'était pas là lorsque la précédente livraison de ballots est arrivée, raison pour laquelle ces derniers ont été déposés à même le quai...





16. La zone de transbordement des *Preußischen Staatseisenbahnen* – devenus par après la *Bundesbahn* – n'est reproduite que par quelques voies. Le bâtiment visible à l'arrière-plan abrite la salle des machines du funiculaire.

Un funiculaire

Au bout de Mühlenanger, le petit train de gypse arrive au fiddle yard (F), d'où il repart dans la direction opposée vers la gare de transbordement avec le 'grand' chemin de fer. Cette gare de transbordement était située à un niveau beaucoup plus élevé que la voie étroite et la rampe était à ce point sévère que les locomotives à vapeur ne parvenaient pas à hisser leur charge jusqu'en haut. Pour résoudre ce problème, la force de la gravité et un funiculaire furent utilisés (6). Les wagons étaient amenés en bas jusqu'au pied de la rampe par la locomotive et y étaient découplés. En haut également, les wagons étaient amenés jusqu'au pied de la pente: des lorrys plats vides ou des wagons-bennes chargés de charbon. Les deux groupes de wagons étaient attachés à un câble et tandis que les lorrys chargés de gypse étaient

hissés vers le haut, les wagons chargés de charbon ou les lorrys vides descendaient simultanément sur la seconde voie du plan incliné. Le câble était mû par une machine à vapeur à poste fixe, aidée par la gravité, les deux groupes de wagons faisant contrepoids. De cette façon, deux lorrys au maximum pouvaient être transportés sur ce plan incliné. Tout ceci est reproduit de manière fonctionnelle sur ce réseau.

A l'arrivée dans la gare de transbordement – qui n'est rien d'autre qu'une voie latérale surélevée – les ballots de gypse étaient transbordés à la main dans des wagons fermés. A l'inverse, le charbon amené par wagons tombereaux y était transbordé à la pelle sur une sauterelle et chargé dans les wagons-bennes de la voie étroite.

Le diorama

Dans le prolongement de la voie de service menant au hall d'expédition (sous le four à gypse), un raccordement a été installé ultérieurement (U): il s'agit d'une voie industrielle fictive, clairement influencée par les petites lignes secondaires américaines (les 'logging lines'). On y trouve une carrière de pierres, une scierie et un intéressant

triangle de voie. Sur cette ligne, une loco 'Shay' est à la peine. Ici, le constructeur du réseau est encore allé plus loin dans son souci du détail. Le long de cette voie, on peut y voir un atelier destiné au matériel roulant: cet atelier est aménagé dans les moindres détails. Mais nous n'en parlerons pas ici, car cette ligne ne fait pas vraiment partie du *Stadtoldendorfer Gipsbahn*, la ligne à voie étroite destinée au transport du gypse.

Avec '*Stadtoldendorfer Gipsbahn*', Helmut Walter a tellement bien décrit en trois dimensions l'histoire de cette ligne à voie étroite que son réseau a acquis une valeur muséale. En plus, Helmut a consigné l'histoire de cette ligne dans une brochure de 32 pages, illustrée de photos anciennes et de croquis. Cette brochure est éditée par le *Bürgerverein für Kultur- und Heimatpflege Stadtoldendorf e.V.* (Hrsg.) (1998 – ISBN 3-9805727-4-9); elle peut être commandée via l'adresse mail walter.helmut@nego.de.

Texte et photos:
Gerard Tombroek.





Des murs en boîtes...

CE PROJET INHABITUEL FAIT SUITE À UNE IDÉE QUI A LENTEMENT GERMÉ DANS MON ESPRIT POUR RÉUTILISER MES PREMIERS ESSAIS DE TRAVAUX VISANT À TESTER L'EMBOSSAGE DES BRIQUES À L'ÉCHELLE 1/43. EN FAIT, J'AVAIS CONSERVÉ CES MORCEAUX DE MOUSSE COMME 'SOUVENIRS', ME DISANT QU'UN JOUR ILS POURRAIENT M'ÊTRE UTILES. DURANT CE LAPSE DE TEMPS, C'EST À L'OCCASION D'UNE BROCANTE QUE JE MIS LA MAIN SUR UNE VIEILLE BOÎTE MÉTALLIQUE ROUILLÉE POUR PASTILLES VICHY. MON IMAGINATION VAGABONDANT, J'AI ESSAYÉ ALORS D'ENTREVOIR LES POSSIBILITÉS QUI POUVAIENT SE PRÉSENTER POUR CRÉER DES PIÈCES UNIQUES À PARTIR DE CES OBJETS PATINÉS PAR LE TEMPS.

Les modélistes dans le domaine historique connaissent bien le principe du 'panzer paper' consistant à réinventer une réalité à partir de plans sur papier... qui n'ont jamais vu le jour. Ici, j'ai en quelque sorte repris la même démarche pour les murs, en prenant exemple sur une typographie Vichy apparaissant sur une publicité d'époque pour la presse écrite. Celle-ci est différente de l'originale telle qu'elle était peinte sur les façades. Ainsi est né cet étrange projet, qui en a appelé d'autres depuis.

Dans le même temps, il m'est apparu intéressant de faire le parallèle entre le vieillissement 'artificiel' apporté sur le médium en miniature et l'écrit à la patine 'naturelle'. Retours en arrière sur les différentes étapes de ce travail...

02 La 'vraie' réclame pour les eaux de Vichy, tel qu'on peut l'observer encore de temps en temps sur certains pignons. J'en ai repris l'idée générale avec le fond bleu et les lettrages blancs, mais en prenant quelques libertés quant à la typographie,

ainsi que sur la nuance du fond, pour essayer d'obtenir quelque chose d'assez particulier.

03 La boîte en question récupérée 'dans son jus' il y a plusieurs années pour quelques euros, et que j'ai gardée en stock. A l'époque, je n'avais pas encore d'idée quant à son utilisation précise, l'ayant acquis plutôt comme un objet 'vintage', destiné à y ranger je ne sais quoi... Le temps passant et me concentrant sur des travaux de patine de plus en plus précis sur des surfaces parfois extrêmement réduites, je me suis dit: Pourquoi ne pas essayer d'y placer un 'extrait' de mur ou de façade en rapport avec cette marque?

04 L'intérieur sent le vieux métal blanc rouillé et va nécessiter un 'habillage' pour permettre d'y caser précisément cette (très)



modeste production – presque un ‘sample’, pourrait-on dire – tant la surface est réduite! Cependant, travailler sur un tel espace et y consacrer du temps implique de savoir avec exactitude ce que l'on va y faire figurer, et le résultat se doit d'être la hauteur. Je dirais presque interpellier autant qu'une autre réalisation plus commune, et c'est ce que j'essaierai de faire, en confectionnant quelque chose d'original, aussi...

05 L'intérieur de la boîte est 'structuré' et rigidifié à l'aide de sections de carton-plume de 5 mm, un peu comme pour créer un micro show-box... Ici, les différents morceaux ont été soigneusement découpés pour présenter des bords affleurant et l'ensemble du collage s'effectue à l'aide de néoprène.



06 La bordure de la tin-box ainsi 'élargie' va permettre d'y fixer ultérieurement un passe-partout, réalisé à la maison avec l'outillage adéquat, dans de grandes plaques de carton spécial pour encadrements photos. J'ai calculé un bord qui ne mange pas trop la présentation et n'alourdit pas cette-ci, ce qui n'est pas forcément évident avec ce montage hors-norme.



07 L'intérieur est ensuite équipé d'un faux fond, toujours en carton plume, puis habillé avec des sections de feuilles Canson noires et ainsi partir sur une base 'propre'. C'est à ce moment seulement que je vais pouvoir établir un plan de la façade, ou du mur plutôt, avec ses cotes précises.

08 Pour terminer à ce stade, la question s'est posée de savoir comment protéger la présentation de la poussière, sans avoir recours au verre ou au plexiglas alourdissant l'ensemble et entraînant des contraintes d'ordre technique... J'ai donc fait appel à de l'Altuglass très fin de 0,25, collé sur un deuxième passe-partout identique au premier et qui sera au final pris en sandwich.



09 La boîte avec ses artifices montés à blanc, avant d'entamer les travaux en miniature. J'ai bien entendu voulu réutiliser le couvercle qui est l'essence même de l'objet en le fixant de cette manière, comme pour imiter la 'box' ouverte (mais pour mes besoins, obligatoirement à l'envers, en présentant la face visible).



10 En agrégeant différentes sections de mousse de carton-plume estampée selon ma méthode habituelle, j'ai imaginé finalement cet 'extrait' de façade dont une ouverture est présentée murée avec des blots en ciment.



L'ensemble se doit d'être en rapport avec l'état de l'objet et présenter une patine poussée sur quelques centimètres carrés, tout en étant réaliste et parlante. Une fois terminé, l'ensemble reçoit une usuelle couche de peinture émail, afin d'unifier le tout.

11 Les effets de vieillissement sur le mur sont donc poussés à leur limite, avec des briques descellées, des fissures, du stuc partant en décrépidité, une ouverture murée par des blots, etc. M'étant exercé à ces travaux il y a quelque temps sur les bris composant cet assemblage, je n'ai pas eu beaucoup de travail supplémentaire à effectuer, si ce n'est un travail de 'composition' avec différents morceaux pour obtenir ce résultat.

12 Une fissuration bien placée par torsion/cassure de la plaque de mousse viendra ajouter un effet supplémentaire bienvenu au final...

13 ...tandis que l'ouverture de fenêtre murée viendra ajouter une touche dramatique, tout en apportant un contraste bienvenu. Remarquez le ciment entre chaque blot imité avec de l'enduit à l'eau, travaillé au pinceau fin. Plus que jamais, chaque détail compte. Les grosses planches dans l'angle iront en soutien d'un étau placé en travers de l'ouverture.

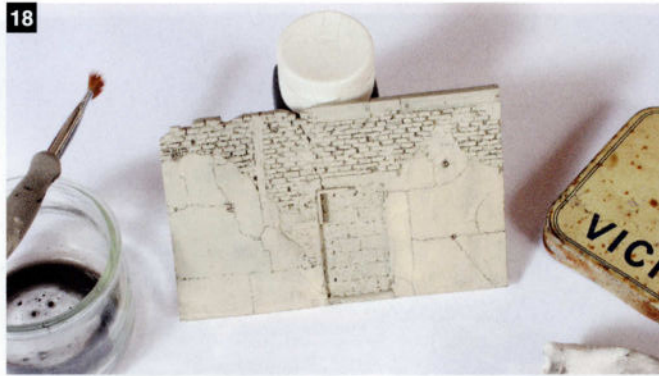
14 Les zincs de rive à bout de souffle sont imités avec de la feuille d'aluminium de récupération, piquetée et déformée à l'envi. J'ai volontairement reproduit des sections de différentes largeurs, plus pour imiter un bricolage effectué sur une bâtisse en fin de vie. Les clous sont simulés à l'aide de tirefonds au 1/87, dont j'ai arasé la tête.

15 Afin d'habiller l'ouverture, j'ai conçu de toutes pièces cet étau et ce battant de volet en bois à l'aide de cartes plastiques de différentes épaisseurs, gravées et nervurées à

la pointe à tracer, puis à la brosse à bougies métallique. Notez comment j'ai particulièrement travaillé le rognage du bois sur le volet pour lui donner cet aspect fatigué.

16 Autre détail, minuscule s'il en est, mais très intéressant à reproduire: un collier de descente d'eau pluviale déposée, présenté ici en position ouverte et réalisé à l'aide de bandelettes de carte plastique formées autour d'un tube et auxquelles j'ai adjoint des boulons et écrous Grandt-Line et Aber.

17 Pour clore avec ces quelques menus éléments rapportés, je finis avec la préparation d'une ancre de maçonnerie en 'scratch', plutôt que d'utiliser des pièces du commerce Grandt-Line. Ce modèle réalisé avec une section de bandelette Evergreen en 'I' tronquée est préparé pour simuler le 'grain' typique du métal rongé par la corrosion. Je ne reviens pas ici sur



jointes sont ensuite imitées par application de pigments à sec, puis un chiffon doux et humide est passé sur l'ensemble, pour fixer le tout.

20 Après avoir délimité la surface où l'ancienne réclame va apparaître, la peinture de fond avec son liseré est rapportée à l'aide de peinture blanche acrylique et d'un mélange de teintes bleu, ceci en ayant préalablement appliqué deux couches de fluide AK 'Heavy chipping' au pinceau-brosse large. Remarquez comment je procède pour le fond bleu, en variant l'intensité de celui-ci avec les mélanges des deux références Vallejo/ Prince August, tamponnés à l'éponge...

21 Après m'être inspiré de la publicité Vichy pour la presse, j'en ai tiré une typographie redessinée très précisément sur papier millimétré, pour pouvoir l'adapter à mes propres besoins. A l'aide d'un calque puis d'un patron découpé dans du carton de récupération, les différentes lettres sont ensuite plaquées à même la surface pour y rapporter leurs contours, ceci avec un crayon noir à mine tendre. A cette échelle, cette manière d'opérer est beaucoup plus aisée qu'au 1/87.

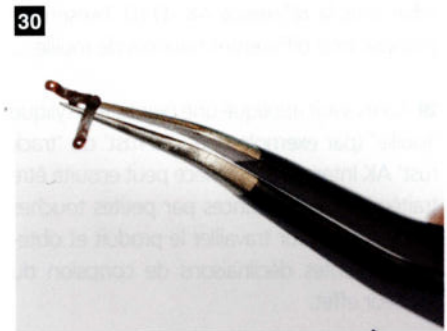
22 Les lettres sont ensuite peintes à main levée, d'abord le blanc, puis le liseré noir.

cette technique déjà développée précisément dans ces colonnes.

18 Ces détails mis de côté pour l'instant, le travail sur la façade peut démarrer tranquillement. Un premier jus noir mat acrylique va révéler le travail de fissuration, de gravure des briques et les éventuelles petites imperfections 'en creux' à corriger, pour poursuivre plus loin. Cette étape qui n'aura aucune conséquence sur le travail de coloration définitif n'est pas à négliger.

19 Une fois complètement sec, une première partie de la surface est colorée, avec ici en l'occurrence la partie briques, peinte à l'aide d'acrylique Talens mélangées entre-elles dans une palette et auxquelles j'ai ajouté une référence Vallejo 'gris pierre', pour obtenir encore plus de déclinaisons. Après une première 'couche' générale marquant les disparités, certaines briques sont quasiment reprises une à une avec un pinceau-brosse fin n°2 tout à fait adapté pour ce type de travail. Les





J'ai employé deux types de pinceau: brosse n°2 et pinceau à repique n°1. Afin de rajouter un effet supplémentaire, une seconde typographie identique vient s'entremêler à la première pour créer un palimpseste. Les lettrages en dessous présentent d'emblée un aspect plus 'effacé' reproduit à l'aide de peinture beaucoup plus diluée.

23 Au bout d'une trentaine de minutes, la surface est travaillée par petites zones pour reproduire les écailles plus ou moins accentuées, en tout cas en variant un maximum. J'ai commencé par dégager

les pourtours de fissures avec le petit pic métallique, sans forcer, pour continuer avec un pic en bois et un vieux pinceau brosse n°2 sur le reste du mur. L'ensemble complètement sec est ensuite retravaillé à l'abrasif grain 400, par des passages successifs de haut en bas (ou vice-versa) pour ternir la peinture de la typographie et ajouter des écailles plus subtiles. Enfin à ce stade, un jus noir mat acrylique est appliqué pour lier le tout.

24 Pour parachever le rendu et aller jusqu'au bout des possibilités, j'ajoute

un second effet de publicité, qui va venir manger le bleu et dont la dénomination sera tronquée sur la présentation, laissant libre cours à l'imagination. Il s'agira en fait d'un placard pour une raison sociale 'locale' d'enseigne de meubles, très simple sur fond jaune, pour apporter de la variété. Je réitère la même opération de peinture/patine, mais en utilisant cette fois des transferts à sec en guise de lettrages. Ceux-ci sont ultérieurement vieillis à l'abrasif et à la pointe métallique, pour se fondre dans la masse.

25 Comme à mon habitude, je reprends ensuite les bords de fissurations à l'aide d'un mélange d'ivoire et de blanc mat pour imiter le délitement du stuc, ceci de manière irrégulière, avec un pinceau à repique très fin n° 0.

26 Afin de créer des craquelures beaucoup plus fines par endroits, j'ai utilisé en tout dernier lieu une pointe d'aiguille pour légèrement graver celles-ci dans l'enduit, ce qui sera du meilleur effet à cette échelle, du moins je le pense. Après de légères corrections et subtilités de contrastes effectuées soit par le procédé de micro-peinture, soit à l'aide de petits morceaux d'éponge imbibés de peinture, la façade elle-même est fin prête.

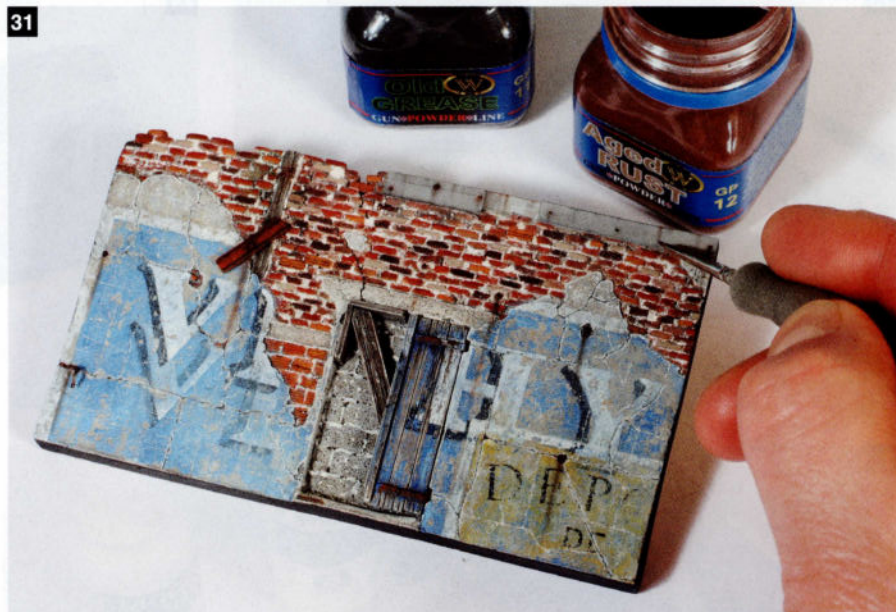
27 Viennent pour finir les travaux sur les petits détails créés précédemment. Sur les éléments en bois, je reprends la méthode habituelle du chipping avec les mêmes teintes, en prenant soin de rapporter évidemment la partie de typographie pour compléter ce 'puzzle'. Pour simuler les parties de bois naturelles usées, j'ai également fait appel aux peintures AK tirées du set 563 'Old weathered wood' et imitant des teintes 'froides'. Je les ai appliquées parcimonieusement, simplement pour les tester. J'y reviendrai plus tard avec un travail au 1/87.

28 De même pour rendre un aspect de métal corrodé, j'ai à l'époque utilisé un autre set de la même marque, le 'Crusted rust deposit', qui est en fait un lavis Enamel laissant un dépôt de matières imitant la rouille. Disponible sous la référence AK 4110, l'ensemble propose trois différentes nuances de rouille...

29 Après avoir appliqué une peinture acrylique 'rouille' (par exemple une 'old rust' ou 'track rust' AK Interactive), la pièce peut ensuite être traitée avec ces nuances par petites touches successives, pour travailler le produit et obtenir différentes déclinaisons de corrosion du meilleur effet.

30 Le minuscule collier de descente d'eau n'est pas en reste, mais est patiné à l'aide de la méthode du chipping, non pas avec un fluide acrylique 'tout prêt', mais avec un reste de spray pour cheveux. Les écailles ont été obtenues à l'aide d'un petit stick en bois affûté, puis la pièce retravaillée avec des pigments, notamment du 'Dark steel' AK 086 pour faire ressortir l'aspect métallique sur les arêtes.

31 Entre deux, les zincs sont peints à l'aide d'un gris acrylique très clair, puis patinés selon ma vieille méthode de brossage de pigments blanc, gris moyen, noir, etc. En tout dernier





lieu, j'utilise des poudres Wilder's pour imiter des dégoulinades de rouille du meilleur effet et renforcer l'aspect vétuste de l'ensemble.

32 La portion de façade quasi achevée est positionnée à blanc pour vérifier le bon encastrement. Lors des opérations de peinture et de

patine, quelques débordements peuvent entraîner des excroissances minimales qui peuvent empêcher le placement correct de la pièce dans son logement. Il conviendra alors de corriger par un léger ponçage...

33 L'ensemble terminé est disposé sur un socle

temporaire. Reste maintenant à travailler la présentation générale pour 'amener' le sujet lors de futures expos, avec notamment un éclairage approprié. J'y travaille, mais ceci est une histoire!

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier



1. Cette photo aurait pu être prise depuis la grue à portique. A droite, on voit la ligne principale. La série de wagons porte-conteneurs vides vient juste d'être acheminée par la 90043 Freightliner (Hornby). Une loco de manœuvres va rapidement l'évacuer de la ligne principale, afin de libérer cette dernière.



Warren Lane

Des conteneurs à perte de vue...

VOUS CONNAISSEZ SÛREMENT CES IMMENSES TERMINAUX POUR CONTENEURS SITUÉS DANS LES PORTS D'ANVERS, DE ZEEBRUGES OU DE ROTTERDAM. IL S'AGIT DE SITES INTÉRESSANTS DU POINT DE VUE MODÉLISME, MAIS BIEN TROP GRANDS POUR ÊTRE REPRODUITS, SURTOUT SI VOUS VOULEZ Y PLACER UN NAVIRE À CONTENEURS: RAPPELÉZ-VOUS PAR EXEMPLE LE GIGANTESQUE RÉSEAU 'KAJ M' DES FRÈRES MONTFROOIJ... ALAN BEVAN, MAGGIE CLARK ET LEURS AMIS ONT PLUTÔT OPTÉ POUR UN TERMINAL SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PAYS: ON Y TROUVE UN CHANTIER DE TRANSBORDEMENT TRAIN/CAMIONS POUR CONTENEURS. MAIS CE QUI A COMMENCÉ PETITEMENT EST QUAND MÊME FINALEMENT DEvenu UN FAMEUX RÉSEAU...

'Warren Lane' est un terminal moderne pour conteneurs, situé quelque part dans l'Est-Anglie (une région de l'Est de l'Angleterre), entre 1995 et 2009. On peut y voir des trains qui viennent y chercher des conteneurs maritimes de tous les coins du Royaume Uni, ou les y acheminer en vue d'être expédiés partout dans le monde. A l'arrivée des trains, les locomotives sont garées, tandis que deux grues à portique déchargent les conteneurs des wagons, à un rythme effréné. Les conte-

2

2. La grue Kone SMV Reach Stracker 4542 TB5 est un modèle Oxford au 1:76^e qui a été repeint, avant de trouver place sur 'Warren Lane'.



neurs qui ne font pas directement partie du trafic de transit sont alors empilés les uns sur les autres, à même le site. Derrière le terminal à conteneurs se trouve une ligne principale électrifiée. Sous ses caténaires, on peut y voir passer tous types de trains, comme des rames à grande vitesse, des trains de voyageurs classiques et des trains de marchandises, dans les multiples livrées des différents opérateurs actifs au cours de la décennie passée.

Les grues à portique

Les grues à portique proviennent de la gamme Heljan. Elles ont été quelque peu modifiées et entièrement repeintes, pour leur donner un petit aspect britannique. La commande de ces grues entièrement fonctionnelles se réalise en DCC. Dans le mécanisme du grappin de ces grues, des électroaimants ont été placés, afin de pouvoir soulever les conteneurs. Pour ce faire, tous les coins des conteneurs ont été modifiés, ceux de Warren Lane étant

3



3. A cause de l'activité fébrile visible à l'avant-plan, les portiques en ferronnerie des caténaires pourraient presque passer inaperçus... Ces portiques ont été réalisés sur base d'authentiques situés à West Horndon (sur le London Tilbury and Southend). Chacun de ces portiques est composé de pas moins de 400 pièces différentes!

réellement utilisés pour le transbordement. Sur les véritables conteneurs maritimes, les 'corner castings' sont également utilisés (sauf pour le levage) couplés à un dispositif 'twist lock', afin d'amarrer ces conteneurs au véhicule porte-conteneurs.

L'extension

Ce réseau est construit à l'échelle (habituelle pour la Grande-Bretagne) de 1:76^e, avec un écartement des rails de 16,5 mm: c'est donc de la voie OO. A l'origine, l'ensemble de ce modèle était constitué de deux parties de 183 cm sur 76 et d'un fiddle yard de 183 cm, comportant six voies. Il trouvait facilement place dans le garage de Maggie. Il n'y avait qu'une seule grue pour conteneurs en service et les activités tournaient autour des trains de conteneurs: les manœuvres de ces derniers et leur chargement (ou déchar-

gement) au moyen de la grue à portique Heljan. Pour compléter ce tableau, une seconde grue pour conteneurs fut installée en 2010, mais elle était la plupart du temps immobile à l'autre extrémité du terminal, car un seul régulateur était disponible... En 2012, 'Warren Lane' fut considérablement étendu, à nouveau au moyen d'une zone de 183 cm sur 76. Cette extension comportait des liaisons par aiguillages à l'extrémité du terminal: jusqu'alors, les voies étaient en impasse. Grâce à cette extension, il était désormais possible de procéder à des changements de front aux locomotives et de mettre au travail le second portique à conteneurs. Sur la ligne principale aussi, un nombre plus élevé de convois pouvait désormais circuler, un trafic de transit n'étant toutefois pas encore possible. Cette ligne principale était principalement utilisée pour permettre aux

locos ayant amené un train de conteneurs de retourner à vide vers le fiddle yard. De temps à autre, un train de travaux y apparaissait également. Ce n'était pas encore une ligne principale à l'époque: ce ne le sera que plus tard, quand les deux voies seront électrifiées par le placement de caténaires, reproduisant celles de la GEML (la Great Eastern Mainline). Ces portiques caténaires sont une réplique exacte des portiques réels, visibles à plusieurs endroits le long de la GEML: certains sont constitués de centaines de pièces – grandes et petites – qui ont été soudées une par une!

Un ovale

La phase suivante de développement du réseau 'Warren Lane' a été la transformation de son exploitation 'de point à point' grâce à une voie circulaire, avec gare-fantôme derrière l'arrière-plan. A partir de ce moment, les trains purent circuler dans les deux directions sur la ligne principale, qui à l'échelle réelle,

4. Derrière la Class 37 (la 37421 de l'opérateur EWS), on peut voir un sectionneur pour caténaires. Le véritable dispositif se trouve un peu au nord de l'ancienne gare de Tilbury Riverside.

4





5

5. Le camion MAN de Turners est un modèle Oxford au 1:76^e; sa remorque est de fabrication 'maison' en plasticard.



représenterait une ligne d'environ 1,2 km de longueur. Les trains rapides et les longs trains de marchandises qui circulent derrière le terminal pour conteneurs assurent une certaine variété de mouvements sur ce réseau, tandis qu'à l'avant-plan, des rames de porte-conteneurs sont manœuvrées et les conteneurs maritimes transbordés.

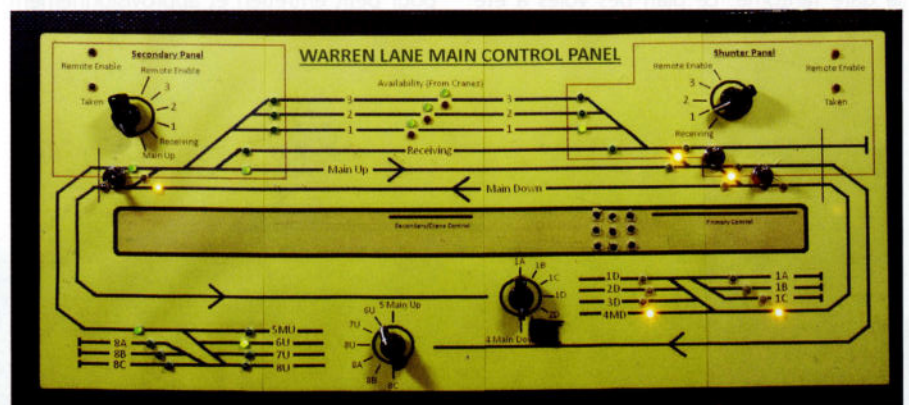
Cette longueur supplémentaire de 182 cm signifierait toutefois que les possibilités de garage étaient devenues insuffisantes sur ce réseau. Cette partie supplémentaire ne fut placée qu'au moment où l'on y travaillait, aux fins de tests. Le réseau complet n'est désormais plus visible que lors d'expositions. Mais heureusement, ses constructeurs sont régulièrement invités à l'exposer. C'est évidemment très plaisant, puisque c'est la raison pour laquelle ce réseau a été construit... Il y a quand même un inconvénient: la bonne tenue des grues... Lorsque pendant une expo, il y a assez d'opérateurs disponibles, les deux grues à portique sont en service, mais généralement, c'est celle qui est la plus proche de l'opérateur qui travaille en continu. Son mécanisme n'a toutefois pas été conçu pour résister à une telle utilisation intensive, ce qui lui occasionne des avaries. Quoiqu'il en soit, ces grues nécessitent une révision générale après chaque exposition.



6

7





6. Si vous examinez bien les coins des conteneurs, vous verrez qu'ils sont pourvus de 'corner castings' fonctionnels afin de les soulever et de les gerber les uns sur les autres ou de les placer sur un porte-conteneurs.

7. Un 'Straddle carrier': ce type de portique à conteneurs roulant est visible sur n'importe quel terminal pour conteneurs. A la demande du client, il est capable de gerber trois ou quatre conteneurs.

8. La 37 37421 EWS (une 'Class' 37) prête à tracter un long train de conteneurs est un modèle Bachmann au 1:76^e, repinté, superdétaillé et patiné par Daren Farrow à l'exemple des 37 visibles sur 'Barrow Hill'.

C'est pour cette raison qu'il a été décidé de n'utiliser qu'une seule des deux grues à portique et de laisser la seconde en stand-by, de façon à ce qu'elle puisse immédiatement prendre la relève de la première, en cas d'avarie.

Grâce à la manière dont 'Warren Lane' a été conçu et agrandi, sa disposition est à ce point flexible qu'il est toujours possible de revenir au point de départ ou à des stades intermédiaires. La taille de 'Warren Lane' peut ainsi être calibrée en fonction de la demande et de l'espace disponible lors des expositions.

Texte et photos:
Gerard Tombroek



La gare de Jenesaizou

CHRISTOPHE PITAULT EST UN MEMBRE ÉMINENT DE L'AMFC (ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DU CENTRE) À ORLÉANS, ET CONSTRUCTEUR DU RÉSEAU FRANÇAIS D'EXPOSITION 'LA GARE DE JENESAIZOU', QUE L'ON A PU VOIR RÉCEMMENT À 'RAIL' 2015. CHRISTOPHE EST FASCINÉ PAR LE MODÉLISME FERROVIAIRE DEPUIS SA JEUNESSE; EN 1998, IL DEVINT MEMBRE DE L'AMFC ET APRÈS AVOIR ACQUIS SUFFISAMMENT DE CONNAISSANCES ET D'EXPÉRIENCE DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION DE RÉSEAUX DE CLUB, IL S'EST LANCÉ IL Y A UNE QUINZAINE D'ANNÉES DANS LA CONSTRUCTION DE SON PROPRE RÉSEAU À L'ÉCHELLE HO. COMME CHRISTOPHE HABITE UN APPARTEMENT ET QUE L'ESPACE DISPONIBLE POUR UN RÉSEAU Y ÉTAIT ASSEZ RÉDUIT, IL A OPTÉ POUR UNE CONSTRUCTION EN SEGMENTS, CE QUI LE REND APTE À ÊTRE EXPOSÉ. POUR UN CONSTRUCTEUR, UNE EXPO EST D'AILLEURS SOUVENT LA SEULE OCCASION DE POUVOIR PRÉSENTER SON RÉSEAU DANS SON ENSEMBLE.

Le thème

Par manque de place, un réseau circulaire était exclu: on allait donc y circuler de point à point. Le thème est une gare-terminus non électrifiée d'où partent deux lignes à simple voie, qui se terminent chacune dans la gare fantôme. Le plan des voies a été

conçu de telle manière que ces deux voies puissent être parcourues indifféremment au départ de l'une ou de l'autre ligne; il existe en outre une voie vers la halle aux marchandises, un petit atelier de traction pour petit entretien et approvisionnement

des locomotives et enfin, un faisceau de garage. L'ensemble se situe à l'époque IV, c.-à-d. au cours des années 1980-1990. Christophe n'a pas choisi une gare en particulier, mais s'est laissé inspirer par différentes situations existantes dans la réalité.

L'entretien

Le réseau est constitué de six segments avec décors et de deux segments supportant les voies de garage de la gare fantôme. Les bacs des modules sont construits en Multiplex de 10 mm d'épaisseur et ont les dimensions standards de 120 cm sur 60. L'ensemble a une hauteur de 9,20 m, pour une profondeur de 60 cm au maximum. Les voies se situent à 100 cm au-dessus du sol, ce qui est très peu pour un réseau

1



2



3



1. L'autorail panoramique X4205 (Mistral Trains) approche du poste de signalisation de Jenesaizou (!) La voie est équipée de traverses en béton (Peco). En ne choisissant pas une gare ou une région en particulier, le constructeur s'est ménagé une grande liberté d'utilisation du matériel roulant, ce qu'il trouve agréable.

2. Un lourd train de marchandises remorqué par deux A1A A1A 68000 (Roco) entre en gare.

3. Les deux A1A A1A 68000 ont changé de front et roulent maintenant en direction de la gare fantôme. Les voies (Peco) sont bien reproduites et patinées, le détaillage des abords immédiats des voies étant très réaliste.

4



4. Le site compte aussi une petite remise pour locomotives, également utilisée pour le garage d'une loco à vapeur musée. Devant cette remise, les voies servant à l'approvisionnement des locos Diesel. De gauche à droite, on peut voir une BB 66100 en livrée bleue (Jouef), une BB 63700 en livrée d'origine (Piko) et une BB 66700 (Jouef) en livrée plus moderne, jaune et noire.

5





5. Avant d'entrer en gare, on trouve un vaste faisceau marchandises, pourvu d'un quai de chargement surélevé. Un locotracteur Y8000 en livrée 'Arzens' (Roco) déplace quelques wagons plats chargés de conteneurs de déménagement, typiquement français (De Massini).

6. Il règne une grande activité sur le quai de chargement surélevé.

7. Une vue de détail des marchandises à charger.

d'exposition, mais qui est très apprécié par les petits visiteurs et ceux qui se déplacent en chaise roulante. A l'arrière, ce réseau est pourvu d'une plaque d'arrière-plan en triplex de 5 mm d'épaisseur, qui sert également de support pour l'éclairage, ce dernier étant constitué de cinq tubes TL.

La commande

Ce réseau est encore commandé en mode analogique. Un transformateur fournit l'al-



8. Une CC 72000 (Jouef) en tête d'une rame de six voitures 'Corail' sort de la gare de Jenesai-sou et s'engage sur la voie menant à la gare fantôme.

9. Une citerne déclassée sert de réservoir mobile pour le stockage du gasoil nécessaire aux locomotives Diesel.

10. C'est un locotracteur Y 7100 (LS Models) qui assure les manœuvres sur le site.



mentation sous une tension de 16 V, un redresseur la transformant en courant continu. Ce transfo est raccordé à trois régulateurs 'faits maison', dont un est portable. Ce réseau est découpé en différentes sections, chacune d'entre elles pouvant être raccordée via le tableau de contrôle optique à l'un des trois régulateurs. De cette façon, trois personnes peuvent desservir simultanément ce réseau. Chaque segment dispose de son propre panneau d'alimentation des sections et de commande des aiguilles. Ces derniers sont actionnés par des moteurs à courant alternatif Lemaco ou Fulgurex, qui assurent un mouvement lent des aiguilles. Des itinéraires complets peuvent être tracés via le tableau de contrôle optique, les aiguilles étant alors placés dans la bonne position. Les entrées

11



12



et sorties de la gare, ainsi que la bifurcation vers la gare fantôme, sont protégées par des signaux fonctionnels.

La gare fantôme

Les deux lignes à simple voie débouchent sur le faisceau à trois voies de la gare fantôme. Chaque voie a une longueur d'environ 210 cm: des trains composés d'une loco et de six voitures peuvent y être garés. Chaque voie est en outre découpée en deux sections d'un mètre, pour le garage de trains courts ou d'autorails. La gare fantôme est équipée de son propre tableau de contrôle optique pour la commande des sections et des aiguillages.

Le décor

Pour les bâtiments, Christophe a fait un

large usage de kits à assembler de la marque MKD: une petite usine, un café et une remise pour locomotives. Ces kits ont toutefois été retravaillés et patinés. Pour le reste, on remarque encore un poste de signalisation et une station-service Faller, une halle aux marchandises Jouef et un entrepôt de gaz Kibri. La gare et les bâtiments annexes sont le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale en papier et en carton. Pour la finition du paysage, des produits de marques connues ont été utilisés: Heki, Woodland Scenics, Busch, Faller et Evergreen. Dernier point: le détaillage poussé des abords des voies rend ce réseau assez unique.

Texte: Christophe Pitault, adaptation: GVM

Photos: Gerard Tombroek.



11. Le bâtiment voyageurs a entièrement été fait 'maison' dans le style de la Région 'Ouest' de la SNCF. Un autorail X 3800 'Picasso' se prépare au départ.

12. Le bout de la ligne: une BB 67000 en tête de voitures 'Corail' vient d'arriver à la voie 3. Les voies 2 et 3 ont une longueur utile de 220 cm, ce qui permet d'y recevoir un train de voyageurs de six voitures.

Am Bahnhof



A déguster tranquillement...

LORS DE L'EXPO ON trAXS! 2015, ON FAISAIT LITTÉRALEMENT LA FILE AUTOUR DU RÉSEAU DE RUUD HENDRIKS. RIEN D'ÉTONNANT À CELA: QUELLE EXPÉRIENCE QUE DE CONTEMPLER CES LOCOS FUMANTES ET GÉMISSANTES, MANŒVRANT À TOUR DE BRAS DANS LA PETITE GARE DE FORMATION D'AM BAHNHOF! PETITE? UN QUALIFICATIF PAS TRÈS ADAPTÉ POUR UN RÉSEAU REPRODUIT À L'ÉCHELLE 1:32!...

Ruud Hendriks construit des réseaux miniatures à l'échelle 1:160° depuis trente ans. Pour ce faire, il disposait de cinq mètres dans son garage, donc de suffisamment d'espace. Après avoir vu le réseau en 1 d'Ernst Jorissen, il décida toutefois rapidement de passer à cette échelle. A la question de savoir si c'était ce réseau qui l'avait fait succomber à la voie 1, la réponse fut évidente: ces trains sont tellement réalistes et peuvent très bien être détaillés.

En d'autres mots, après avoir fait connaissance avec un grand écartement, il était déjà sûr que Ruud ferait le pas du 1:160° au 1:32°. La collection de matériel en N qu'il avait accumulée pendant trente ans fut vendue et remplacée par une magnifique locomotive à vapeur allemande de la série 50, de la firme KM1. Simultanément, le choix d'un réseau allemand d'époque III était fait. Une telle locomotive de 70 cm de longueur qui ne peut emprunter des

courbes de rayon minimal d'un mètre, c'est quand même autre chose qu'un train miniature... Une des conséquences fut que sur les cinq mètres disponibles, il n'était plus possible de circuler avec des longues rames. De concert avec Ernst, Ruud conçut alors un plan des voies qui ne reproduirait qu'une partie de petite gare. Trois aiguillages et une traversée-jonction (Hübner) sont suffisants pour pouvoir manœuvrer, et c'est précisément ce que Ruud voulait: faire des va-et-vient avec ses locos et jouir du haut degré de réalisme du spectacle. Souvent, quatre locomotives sont sur une voie et Ruud a les mains pleines... Optiquement, ce réseau est toutefois agrandi grâce au placement à gauche d'un pont

1. Un moment de répit, pendant que son tender est en cours de remplissage: au démarrage, le modèle KM1 d'une longueur de 70 cm va émettre un nuage de vapeur et produire des sons synchrones avec le mouvement des roues.



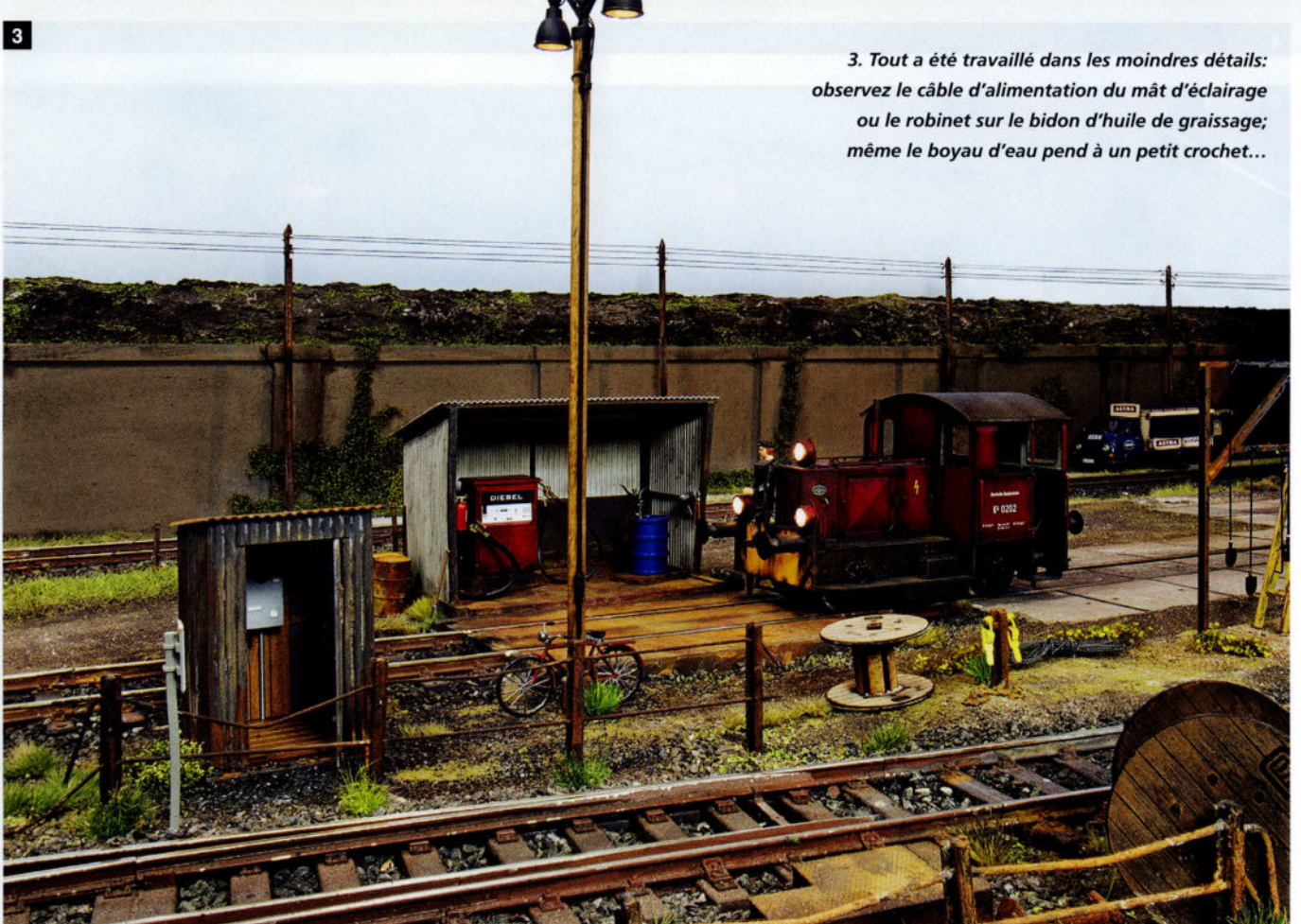
2

2. La grue à charbon a été réalisée à 100% par Ruud.



3

3. Tout a été travaillé dans les moindres détails: observez le câble d'alimentation du mât d'éclairage ou le robinet sur le bidon d'huile de graissage; même le boyau d'eau pend à un petit crochet...





4. Le bâtiment de la gare est un kit à assembler découpé au laser de Stangel Modellbahnbau (Pologne).

5. Cette BR01 fut invitée à circuler sur 'Am Bahnhof' lors de l'expo On traXS! et y assura un véritable show vapeur, de concert avec une BR50.

6. La remise (ouverte) pour locomotives située au bord du réseau suggère que le réseau est plus grand qu'il ne l'est en réalité. A la charpente, on peut se douter qu'Ernst Jorissen possède une entreprise de menuiserie.

7. Chaque fois que vous regarderez à l'intérieur de cette remise, vous y découvrirez de nouveaux détails: le charbon rougeoie dans le feu de la forge et ne regardez pas la flamme de la soudure droit dans les yeux...



à treillis transversalement aux voies, ainsi qu'en plaçant un miroir sous le viaduc le plus à gauche.

Le top du top...

Comme ce réseau représente une partie d'une gare allemande et qu'il se devait d'être baptisé, Ruud l'a nommé 'Am Bahnhof'. Ruud considère la remise ouverte visible à l'avant-plan comme un véritable bijou: on peut la regarder tout à loisir et y voir apparaître de nouveaux détails. Pour ceux qui pensent déjà l'avoir vue quelque part, ils ont raison: regardez le réseau en voie 1 d'Ernst Jorissen, publié dans le TMM n° 129. Lorsqu'Ernst parla de construire un autre réseau et qu'il voulait remplacer cette jolie remise ouverte par une autre à double voie, ce fut le moment pour Ruud de s'inquiéter sur son sort... Était-elle à vendre? Dans ce cas, Ruud serait intéressé. Et c'est ainsi que cela se déroula. Autre belle pièce, selon Ruud: la grue à charbon, qu'il a assemblée 'maison' à 100%. Un croquis fut d'abord établi, réalisé sur base de quelques photos, tout en lorgnant vers un modèle existant en H0, pour se baser sur ses dimensions. Une plaque et des tigettes de styrène ont été découpées à bonne mesure, collées, peintes et posées enfin sur la grue. Tout ceci est bien entendu plus vite dit que fait: il a bien fallu compter quelques semaines... Au moyen d'un servo alimenté en courant continu, cette grue peut aussi tourner, afin d'alimenter en charbon les tenders des locomotives à vapeur.

Ruud a vraiment construit 'Am Bahnhof' pour son propre plaisir: ce ne fut jamais son intention de l'exposer. Après beaucoup d'insistance, il prit finalement part à On traXS!, qui constitua son 'baptême du feu', comme il l'a lui-même appelé. Il doit reconnaître maintenant qu'il a pris goût aux réactions (positives) que son réseau a suscitées. Ruud n'exclut désormais plus de participer à une autre expo, mais ce ne sera pas fréquent. 'Am Bahnhof' est à nouveau remisé dans son garage et il y travaille encore régulièrement, mais après le plaisir de la construction, il s'agit désormais pour lui de se délasser après le travail en faisant quelques manœuvres, et surtout de profiter de son réseau...

Texte et photos:
Gerard Tombroek.





St. Juliot

Un surprenant micro-réseau

ST. JULIOT EST UN MICRO-RÉSEAU MINIATURE RÉALISÉ À L'ÉCHELLE 1:64^e PAR LE BRITANNIQUE MAURICE HOPPER. PARTICULARITÉ DE CE RÉSEAU: IL PEUT FACILEMENT ÊTRE VÉHICULÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN. EMBALLÉ, CE RÉSEAU COMPLET (AVEC SES ACCESSOIRES) PREND PARFAITEMENT PLACE SUR... LE PORTE-BAGAGES D'UNE RAME EUROSTAR, PAR EXEMPLE! ET S'IL VOUS VENAIT À L'IDÉE DE PENSER QU'UN TEL MICRO-RÉSEAU EST SYNONYME DE TRAVAIL VITE FAIT, C'EST QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS MAURICE: CE PETIT MALIN A MÊME INTÉGRÉ UN 'TIMESAVER' (UN 'CASSE-TÊTE FERROVIAIRE') DANS SON RÉSEAU!

Que faire lorsque vous êtes tributaire des transports en commun, mais que vous voulez quand même participer à des expositions de modélisme ferroviaire? Un réseau aux petites échelles N ou Z s'impose d'emblée, ou alors, un thème très réduit à une plus grande échelle. Un petit réseau

est séduisant pour les organisateurs d'expositions, car il coûte relativement peu; par contre, le public en aura vite fait le tour, surtout s'il est nombreux. C'était du moins la conviction de Maurice Hopper. Il s'est donc posé la question de savoir ce que les visiteurs d'une expo voulaient vraiment

voir. Des réseaux qui titillent l'imagination, des démonstrations de techniques utilisées et des nouveautés: c'est le minimum que Maurice attend d'une expo. Ou quelque chose de surprenant, de différent, aussi, certainement s'il s'agit d'un petit réseau. C'est la raison pour laquelle il a choisi pour son réseau 'St. Juliot' l'échelle de réduction relativement excentrique de 3/16 inch par foot, mieux connue sous le nom de 'Voie S' et aussi parce qu'il a toujours voulu construire quelque chose à cette échelle du 1:64^e. Un réseau à l'échelle de 3 mm aurait aussi pu susciter un bel intérêt, bref: tout, plutôt qu'un micro-réseau à la sem-



La caisse des wagons est en résine, en vente chez Society Parts Department. La cloche en bronze dans la petite tour remplace une horloge qui de toute façon, n'indiquait jamais l'heure juste!



St. Juliot attend gentiment sur un banc de gare... Emballé, ce réseau est à peine 1/3 plus grand qu'un sac à dos! Un sac en plastique le protège des poussières et de la pluie. Le sac à dos est utilisé pour y fourrer le matériel roulant et d'autres accessoires nécessaires pour l'expo prévue au cours du weekend. Photo: Maurice Hopper.

piternelle échelle du 00, sur lequel circule du matériel roulant vendu en magasin! De ce type de réseau, il en existe d'ailleurs suffisamment lors d'expositions de modélisme, et qui valent d'ailleurs (aussi) la peine d'être vus...

Du scratchbuilding

Le choix de la Voie S implique nécessairement que vous deviez construire (pratiquement) tout vous-même. Mais il ne faut pas pour autant être horloger pour y parvenir. Une seule chose est indispensable, d'après Maurice: se lancer dans l'arène... La plupart des gens qui débutent en Voie S assemblent d'abord une locomotive en laiton ou en styrène, avec des roues ou des pièces moulées issues de fabricants spécialisés. Si le modèle plait, la construction des voies est alors entamée, à l'écartement de

0,883 inch (22,43 mm). La réalisation du paysage et des bâtiments constitue ensuite la cerise sur le gâteau. Mieux encore: lorsque ces bâtiments ressemblent à de véritables édifices. Les bâtiments visibles à gauche ont un jour existé à Bodmin (dans les Cornouailles) le long du Bodmin & Wadebridge Railway. Quant à celui de droite, il a existé à Wadebridge.

Le transport

Pour un micro-réseau comme 'St. Juliot', sa longueur de plus de cinq pieds (152,4 cm) est déjà appréciable. Pour l'emporter avec lui en transports en commun, Maurice Hopper a dû le rendre le plus compact possible, raison pour laquelle ce réseau est divisé en deux, le joint entre ces deux parties étant camouflé par un passage de service. Pour réduire le poids, la plaque

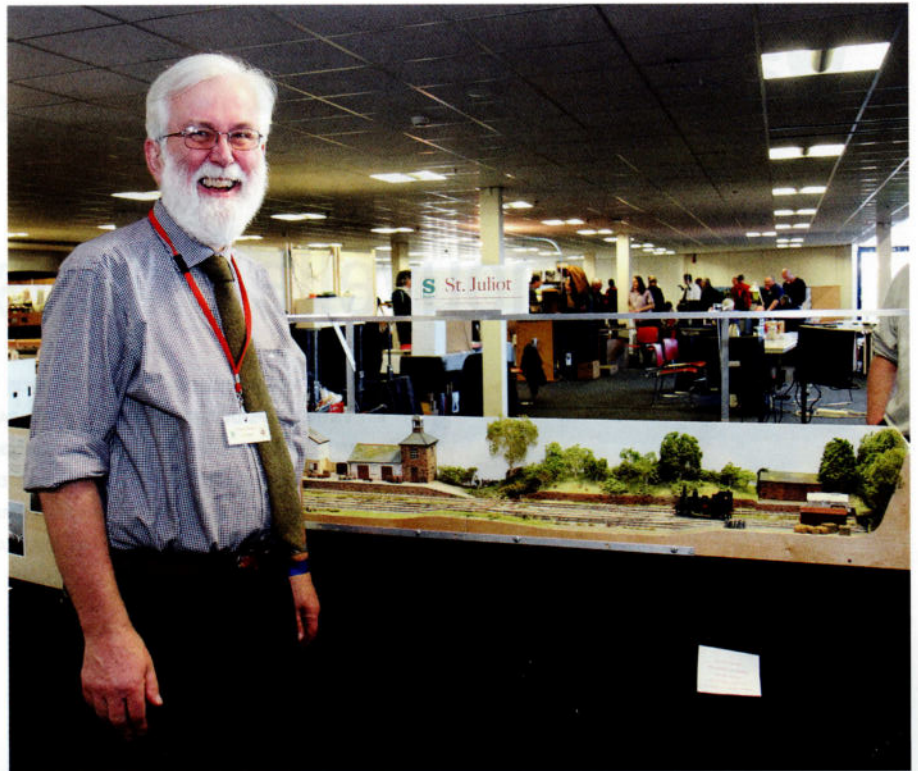




La jolie B4 No.100 du LSWR est évidemment de la fabrication 'maison' intégrale. La véritable loco fut construite en 1893.

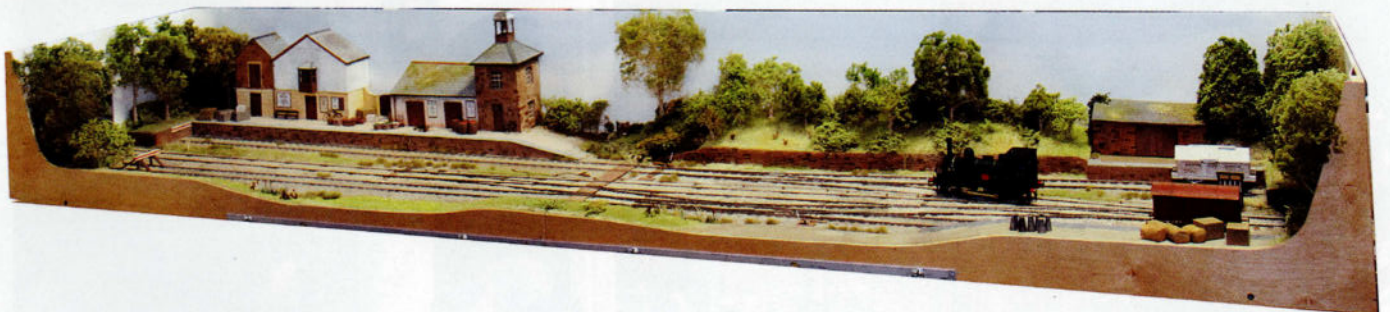
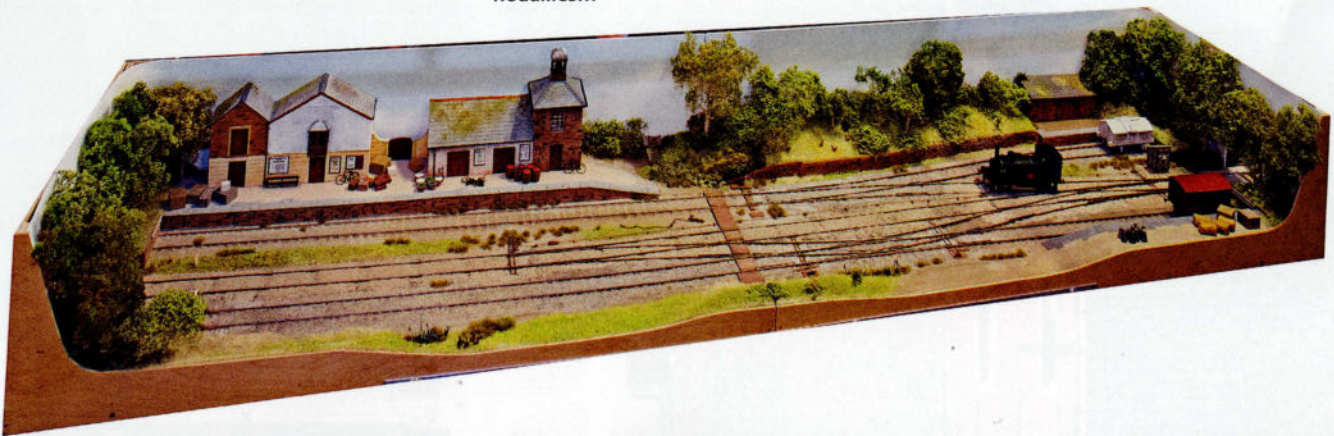
de base est en Styrodur, entourée d'une bande de multiplex servant de renfort. La plaque de l'arrière-plan sert de support. Lors d'un transport, les deux parties de ce réseau sont mises l'une sur l'autre en tête-bêche et maintenues à l'écart par la plaque de l'arrière-plan.

Des pieds pour placer ce réseau à hauteur des yeux ne sont pas prévus: Maurice demande à chaque fois aux organisateurs de l'expo de pouvoir disposer de quelques tables pour y placer 'St. Juliot'. Pour le disposer un peu plus à la hauteur des yeux (de ceux qui sont assis autour), ce réseau



▲ Maurice Hopper devant son réseau 'St. Juliot', lors de l'expo Rail 2014 à Houten (NL).

◀ Voici ce que Maurice voulait obtenir: un train circulant parmi les collines boisées des Cornouailles...



est placé dans un cadre en alu ressemblant à un châssis de fenêtre dans lequel les deux parties du réseau prennent place. Replié, le tout ne dépasse pas les 80 x 30 x 20 cm. Une solide courroie pour porter ce bagage et quatre petites roues pour le faire rouler et le réseau est prêt à être transporté. Le

matériel roulant, le régulateur et d'autres accessoires sont transportés dans un sac à dos à peine moins grand que le réseau. Plus rien n'empêche Maurice de participer alors à une expo, grâce à cette inventivité qui devrait constituer une leçon pour nous tous!

Une vue d'ensemble de ce micro-réseau. Le passage de service camoufle le joint entre les deux parties de ce réseau.

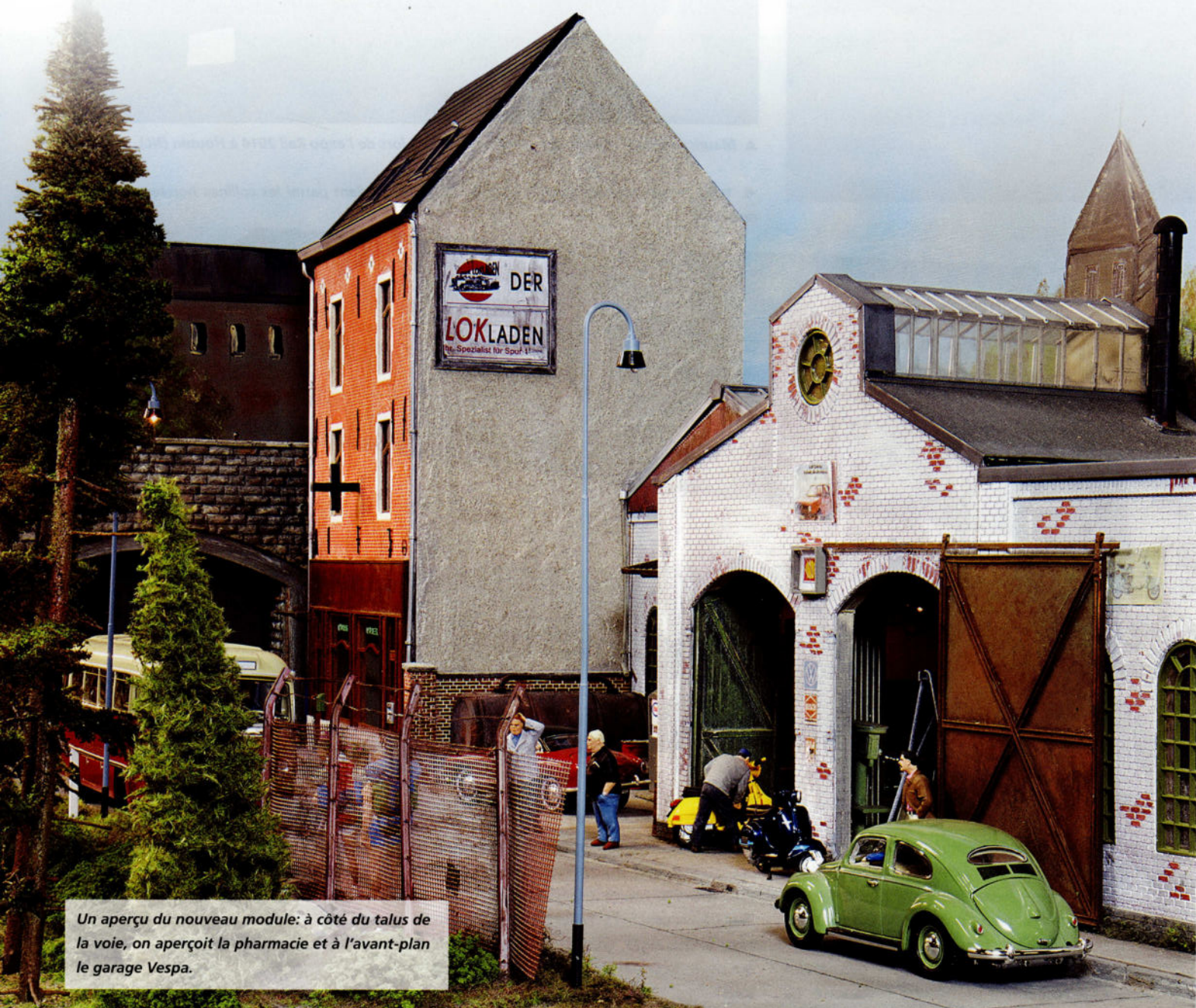
Texte & photos: Gerard Tombroek



Van Lingen naar Gefrees

Une nouvelle extension au 1:32^e

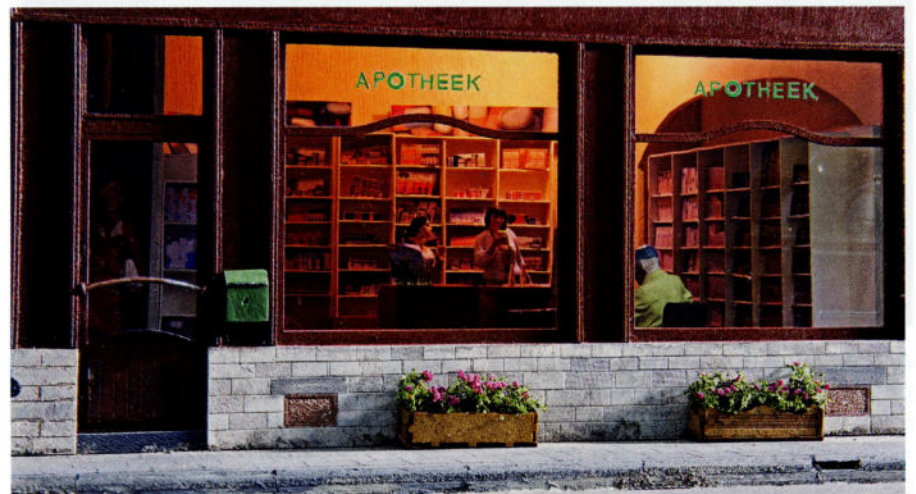
C E RÉSEAU MODULAIRE DES 'LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN' (LES AMIS DE LA VOIE 1 DE LOUVAIN) EST ENTRETEMPS DEVENU CÉLÈBRE GRÂCE À SA PARTICIPATION À DE NOMBREUSES EXPOSITIONS, OÙ IL AMUSE LE PUBLIC AVEC SES IMPOSANTS MODÈLES RÉDUITS À L'ÉCHELLE 1. MAIS QUEL QU'IL SOIT, UN RÉSEAU N'EST JAMAIS ENTIÈREMENT TERMINÉ ET DANS LE CAS PRÉSENT, LES COURBES DE L'OVALE NE SONT PAS ENCORE ACHÉVÉES. LE BUT EST DE LES COMPLÉTER AISÉMENT PAR DES PETITS BACS DE MODULES D'ENVIRON 120 CM SUR 40. LES DERNIÈRES RÉALISATIONS EN DATE SONT UN MODULE SUPPORTANT UNE PHARMACIE ET UN GARAGE DE VESPA.



Un aperçu du nouveau module: à côté du talus de la voie, on aperçoit la pharmacie et à l'avant-plan le garage Vespa.



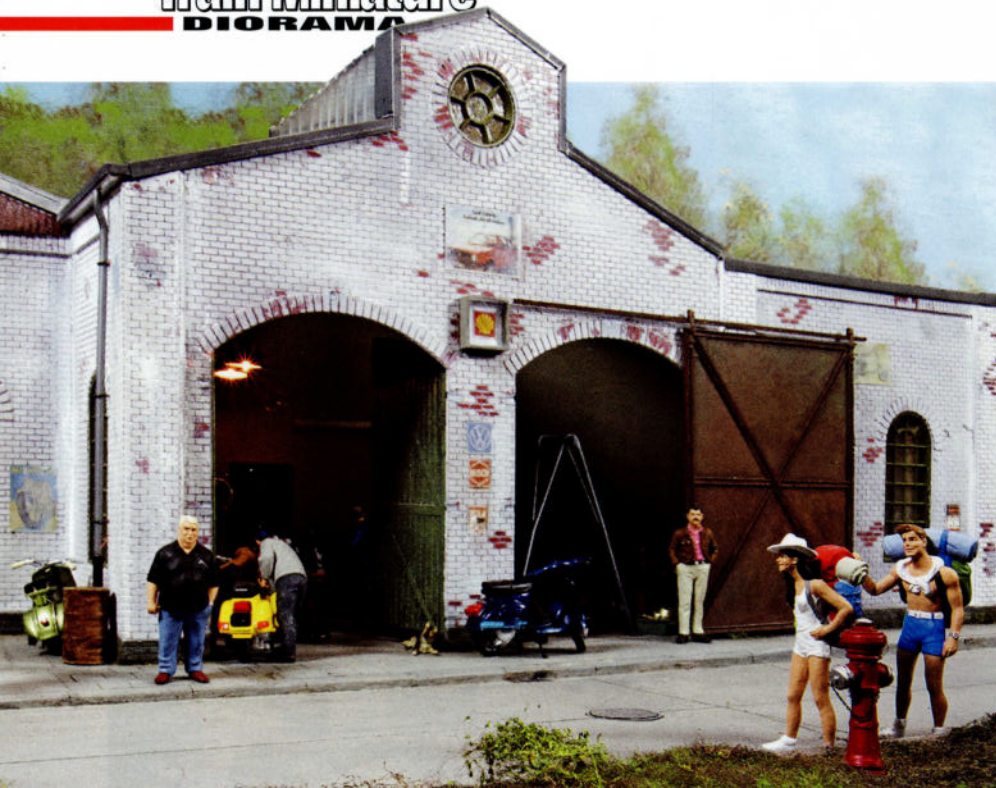
A côté du garage, on peut voir une petite station-service. Une belle VW Karman-Ghia y fait le plein d'essence.



L'aménagement intérieur de la pharmacie est réalisé en styrène: les rayonnages sont décorés de photos d'une véritable officine.

Comme l'un de ces amis est pharmacien, il a voulu reproduire sa propre officine à l'échelle. Des photos de la façade du bâtiment ont été envoyées à la firme Bünnig Modellbau en Allemagne, où une maquette en demi-relief a été réalisée au moyen d'une découpeuse au laser. Ce n'est qu'après que l'idée vint de pourvoir cette maquette d'un aménagement intérieur

complet. La maquette a donc été modifiée quelque peu, le toit surélevé et deux fenêtres posées en toiture. Des ardoises ont été posées sur le toit, faites de carton d'architecte fin et noir. Le plâtrage des façades latérales est constitué d'un mélange de sable blanc, de joint pour carrelages et de colle pour bois. L'aménagement intérieur de la véritable pharmacie



Ce qui était destiné à devenir une façade de remise pour locomotives à l'échelle N est devenu un atelier au 1:32°...



L'intérieur joliment détaillé.



a été mesuré et reproduit en styrène. Le remplissage des rayons ne fut pas des plus simples: même à l'échelle 1:32°, les petites boîtes de médicaments étaient encore trop grandes... Des photos d'aménagements intérieurs de magasins furent donc recherchées, et collées sur les rayonnages. Si vous regardez à travers les vitres à l'étage, vous verrez que ce dernier a également été aménagé. Pour les intérieurs, des tables, des chaises et des lits venant d'une 'boîte à brol' ont fait l'affaire.

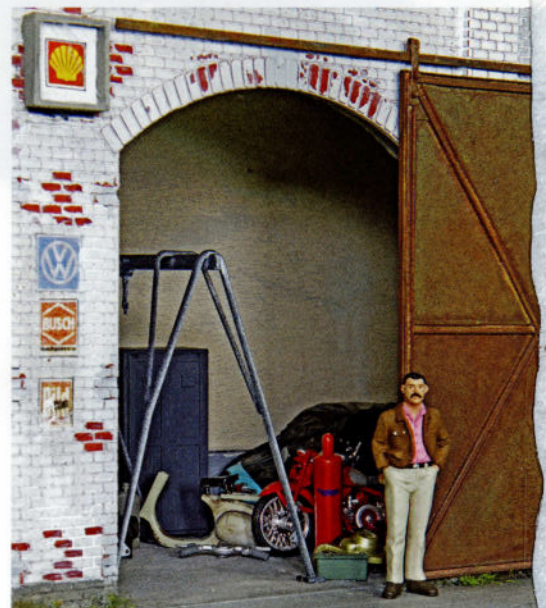
Un garage Vespa

Outre cette pharmacie, il y avait encore place pour un second édifice, pour lequel des plaques murales Addie Modell à l'échelle 0

ont été utilisées. Destinées à l'origine pour réaliser une remise à locomotives, elles ont été complétées d'un éclairage et d'un toit plat en zinc et transformées en un garage pour réparations de Vespa. La couleur blanche du bâtiment assure une certaine variété parmi tous les murs de teinte rouge. Pour l'intérieur, divers éléments ont été utilisés: des motos désassemblées, un set Field Tool de Tamiya, des portes MiniArt. Le volet déroulant a été réalisé en styrène. Afin de pouvoir transporter ce réseau pour être exposé, de nombreux détails ont été fixés par colle.

Le détaillage

Les poteaux d'éclairage sont également des



modèles à l'échelle 0 de la marque Addie Modell; le mobilier urbain est de marque Hegob. Le fidèle compagnon à quatre pattes veillant à la porte provient d'Aumo, tout comme son congénère dans le garage. Les figurines dans les petites autos sont de marque Carrera, également à l'échelle 1:32°, mais quelque peu petites que les mêmes de marque Preiser: elles s'intègrent mieux dans les petites autos. A côté de la route bétonnée, on trouve aussi un accotement non stabilisé: sa couche de base est faite d'un mélange de sable fin et séché, de marc de café réchauffé et de feuilles de thé séchées...

Texte: GVM

Photos: Gerard Tombroek.



LIVRES

Type 210.2 – Reeks/Série 61

Par **Thierry Nicolas**, 'Nicolas Collection' de la **Transnico International Editions**, ISBN 978-2-930748-25-2, format couché, 21,5 cm x 30, dos collé à couverture souple, 112 pages, prix: 27 euro.

Les livres de la 'Nicolas Collection' se suivent à l'allure d'un train express: trois nouvelles parutions sont sorties en juin, la collection complète comptant désormais 24 livrets, et tous les types et séries d'engins moteurs belges sont encore loin d'avoir tous été passés en revue...

Les locomotives Diesel du type 210.2 ne furent que quinze à l'effectif et étaient extérieurement identiques à celles du type 210, mais s'en diffé-

rençaient par le réglage électronique de la puissance du moteur. Ces locos ont été attribuées aux ateliers de Ronet et de Merelbeke. En 1971, elles furent renumérotées en série 61 et furent toutes rassemblées à Merelbeke. Toutes les 61 ont été mises hors service en 1985.

Dans un premier chapitre, le type 210.2 est passé en revue depuis son année de construction jusqu'en 1971. Dans un second chapitre – bien



plus étoffé – ces 15 locos (formant la série 61) sont illustrées une par une, dans leurs différentes livrées. Tout comme pour le livre ayant traité de la série 60, le modéliste intéressé pourra y puiser beaucoup d'inspiration pour former les compositions sur son réseau miniature. Un achat recommandé pour les fans des locomotives Diesel. (GVM)

Type AM 56 Reeks/Série 129-150

Par **Thierry Nicolas**, 'Nicolas Collection' de **Transnico International Editions**, ISBN 978-2-930748-26-9, format couché de 21,5 cm x 30, dos collé à couverture souple, 96 pages, prix: 25 euro.

Les automotrices électriques de la tranche 'AM56' (numérotées d'origine 228.129 à 150) ont été construites en 1956. Elles furent commandées par la SNCB pour être principalement utilisées sur la ligne Bruxelles – Namur – Luxembourg. Ces automotrices avaient un look tota-

lement différent des autres grâce à leur caisse en inox, soudée par un procédé développé par la firme américaine Budd, un nom qui devint aussi le surnom de ces automotrices. Les 22 engins qu'a compté cette série sont passés en revue, souvent grâce à des photos en pleine page, toutes d'excel-



lente qualité. Les automotrices qui après leur mise hors service par la SNCB en 1999, ont 'remplé' chez les opérateurs privés italiens SATTI et FAA, sont également illustrées dans leurs nouvelles fonctions. (GVM)

Types 125 & 125.1 & 140 - Reeks/Série 25

Par **Thierry Nicolas**, 'Nicolas Collection' de **Transnico International Editions**, ISBN 978-2-930748-24-5, format couché de 21,5 cm x 30, dos collé à couverture souple, 144 pages, prix: 31 euro.

En 1960/61, une série de 22 nouvelles locomotives électriques est livrée à la SNCB: ces locos étaient dérivées des types 122 et 123 et formèrent le type 125 (les 16 premières) et 140 (les six dernières), la seule différence résidant dans le rapport d'engrenages du type 140, qui lui permettait d'atteindre la vitesse maximale de 140 km/h. Dès les années 1967/68 toutefois, leurs engrenages furent modifiés et les six types

140 furent renumérotés en type 125.1. Lors de la numérotation générale des engins moteurs en 1971, les types 125 et 125.1 formèrent la nouvelle série 25 (2501 à 2522). En 1973, une partie de ces locos fut transformée en bitensions, formant la série 25-5 (2551 à 2558). Ces dernières ont déjà été traitées par un livret séparé de la Nicolas Collection: c'est cette fois les 25 classiques qui sont passées en revue.



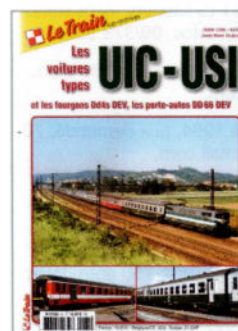
Comme c'est de règle pour ces livrets de la Nicolas Collection, chaque loco est illustrée dans chacune de ses livrées successives. Le modéliste y trouvera son compte en compositions intéressantes à reproduire sur son réseau, tant en service voyageurs (national et international) qu'en trafic marchandises. (GVM)

Les voitures types UIC-USI

Par **Jean-Marc Dupuy**, éditions **Publitrails eurl**, ISSN 1296-5537, format A4, dos collé à couverture souple, 100 pages, 20 euro.

Cette édition spéciale en langue française du magazine 'Le Train' traite des voitures des types UIC et USI de la SNCF, ainsi que des fourgons à bagages Dd4s et des fourgons porte-autos du type DD 66 'DEV'. Certaines de ces voitures et de ces fourgons ont régulièrement été visibles au sein de trains

internationaux en direction de la Belgique et des Pays-Bas, via Bruxelles ou Liège. Par ailleurs, une septantaine de voitures UIC et USI a été revendue en 1994 à la SNCB, où elles ont circulé en service intérieur, sous le type K4. Près de 80 voitures UIC et USI ont ensuite été louées à la fin des années '90 aux NS, qui les



ont utilisées un certain temps en service intérieur. Cette brochure est richement illustrée de photos. (GVM)

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

Types 125, 125.1 & 140/ Série 25, Type 210.2/ Série 61 & Type AM56/ Série 129-150 sont les trois nouveaux livres-photos de la 'Nicolas Collection', une série qui met à chaque fois un type d'engin moteur en particulier. L'auteur en est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous les livres-photos de la 'Nicolas Collection' ont une couverture souple et un format couché de 29 cm x 21.



CODE 'SÉRIE 25': Types 125, 125.1 & 140/ Série 25: 144 pages, prix: 35,50 euro
(22,90 € + 7,60 € de frais d'expédition par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE 61': Type 201.2/ Série 61, 112 pages, prix: 31,90 euro
(24,30 € + 7,60 € de frais d'expédition par Bpack Secur)



CODE 'TYPE AM 56': Type AM56/ Série 129-150: 96 pages, prix: 30,10 euro
(22,50 € + 7,60 € de frais d'expédition par Bpack Secur).

EDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION' ENCORE DISPONIBLES



CODE TYPE 603: Type 603/Série 43, 208 pages, prix € 40
(32,40 € + 7,60 € de frais d'envoi par Bpack Secur)



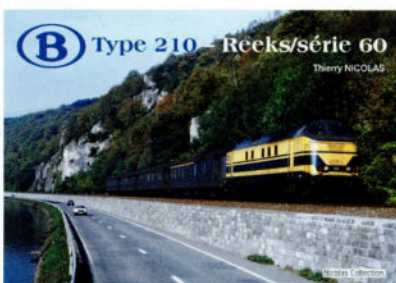
CODE TYPE 211: Type 211/Série 64, 100 pages, prix €30,10
(22,50 € + 7,60 € de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 554: Type 554/Série 46, 180 pages, prix €38,20
(30,60 € + 7,60 € de frais d'envoi par Bpack-Secur)



CODE TYPE 125: Type 125-140-25/série 25-5, 96 pages, prix: 30,10 €
(22,50 € + 7,60 € de frais d'expédition par Bpack Secur).



CODE TYPE 210: Type 210/série 60, 256 pages, prix: 42,70 €
(35,10 € + 7,60 € de frais d'expédition par Bpack Secur).



CODE TYPE AM 54: Type AM54/série 051-128, 192 pages, prix: 39,10 €
(31,50 € + 7,60 € de frais d'expédition par 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

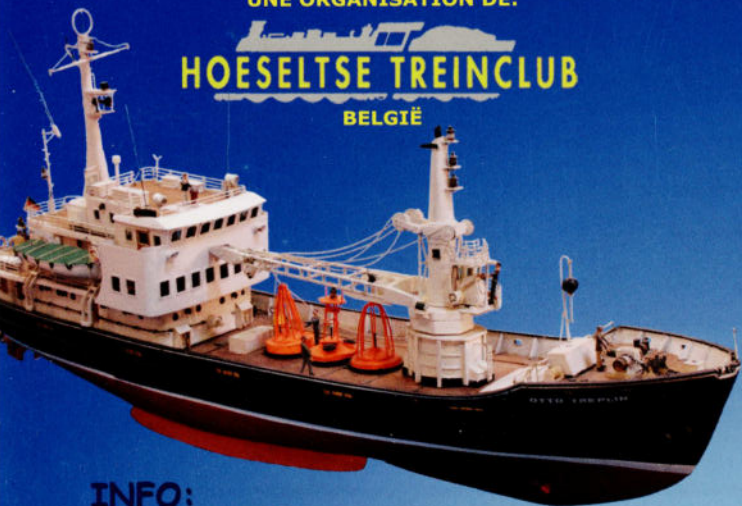
A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle

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, consultez la rubrique 'Recensions' dans ce numéro ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

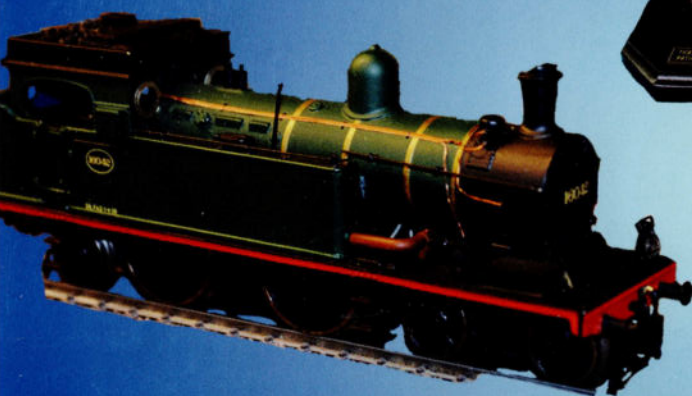
EUROMODELBOUW '15

UNE ORGANISATION DE:
HOESELTSE TREINCLUB
BELGIË



OUVERT LE:
SAM DE 9H À 18H.
DIM DE 9H À 17H.

INFO:
Tel: 089/51.46.44
info@euromodelbouw.be

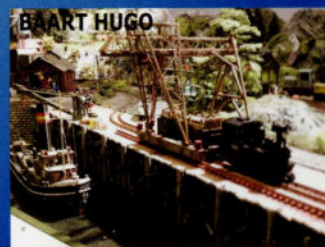
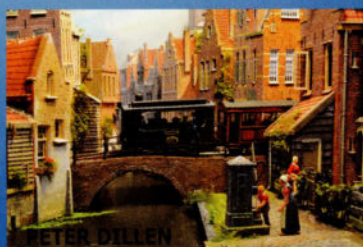
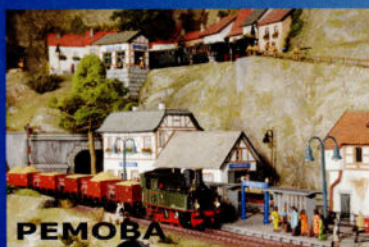


Avec plus de
40 réseau
en action



WWW.EUROMODELBOUW.BE WWW.HOESELTSETREINCLUB.BE

AVEC GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE VENTE ET D'ECHANGE



LIMBURG  HAL GENK (B)

26 & 27 SEPTEMBRE 2015

PLUS DE 10.000 M² DE MODELISME