

VOIE LIBRE

LE MAGAZINE DES SECONDAIRES

À VOIE ÉTROITE ET MÉTRIQUE

VOIE LIBRE

N° 36

MAI

2006

Nouvelle formule

BIMESTRIEL

6 numéros par an

LE MAGAZINE DES SECONDAIRES À VOIE ÉTROITE ET MÉTRIQUE

VOIE LIBRE

COMMENT FAIRE :
"La Plique" :
Construisons
pas à pas
un réseau H0e

RÉSEAU 014 :
Duvert Detrau :
remettez nous
une tournée

RÉSEAU H0E :
Wilhelmstal,
gare des WEK

Prix du n°
FRANCE : 6,50 €
AND : 6,50 €
BEL : 7,50 €
CH : 11,80 ₣
D : 7,50 €
ESP : 7,50 €
ITA : 7,50 €
LUX : 7,50 €
PORT CONT. : 7,50 €
BIMESTRIEL
Abonnement
pour 6 n° :
France : 29,80 €
Étranger : 34,50 €

L 19620-36 - F: 6,50 € - RD

HISTOIRE :
La voie métrique
au Portugal



Réseau



Wilhelmstal gare des WEK

Voici un communiqué officiel en provenance de "l'Öffentlichkeitsarbeit" François Fontana des chemins de fer WEK: Wilhelmstal-Elisabethen-Knopfbach, un réseau allemand en H0e, contemplé et admiré en octobre 2005 à Swanley dans la banlieue de Londres.

Quand je me suis présenté, en anglais s'il vous plaît, au concepteur allemand du réseau, Werner Knopf, celui-ci a immédiatement disparu derrière son stand en me demandant d'attendre quelques instants. Il est alors reparu avec un badge aux couleurs de sa compagnie et avec un stylo, il a inscrit mon nom sur le badge, me l'a

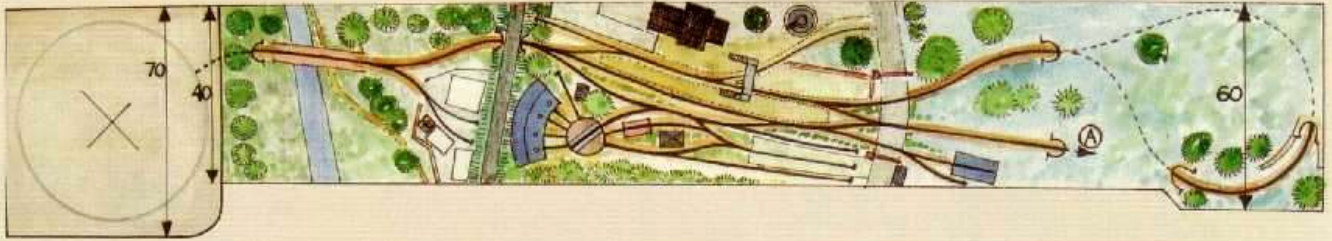
épinglé sur la poitrine, et c'est ainsi que je suis devenu officiellement, et pour la journée, "Öffentlichkeitsarbeit": en quelque sorte le responsable de la communication. C'est donc à moi qu'il appartient de faire le panégyrique du Wilhelmstal-Elisabethen-Knopfbach.

Une petite description en forme de premier paragraphe

Le réseau est tout en longueur, il représente une petite station de cam-

1. Une rame remorquée par une Fairlie du Ffestiniog franchit le pont sur la rivière Knopfbach. Quelques audacieux photographes s'aventurent le long du tablier pour photographier l'emballage de l'usine.

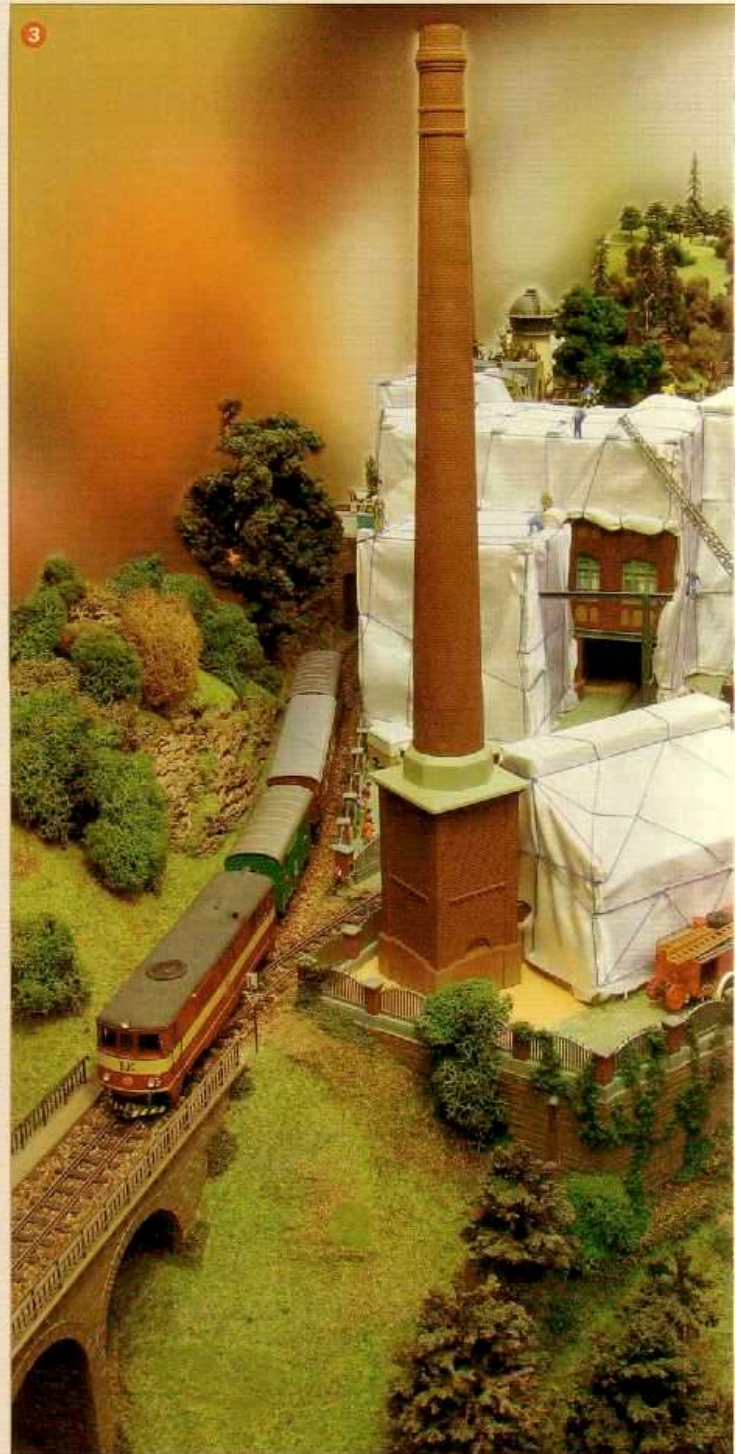
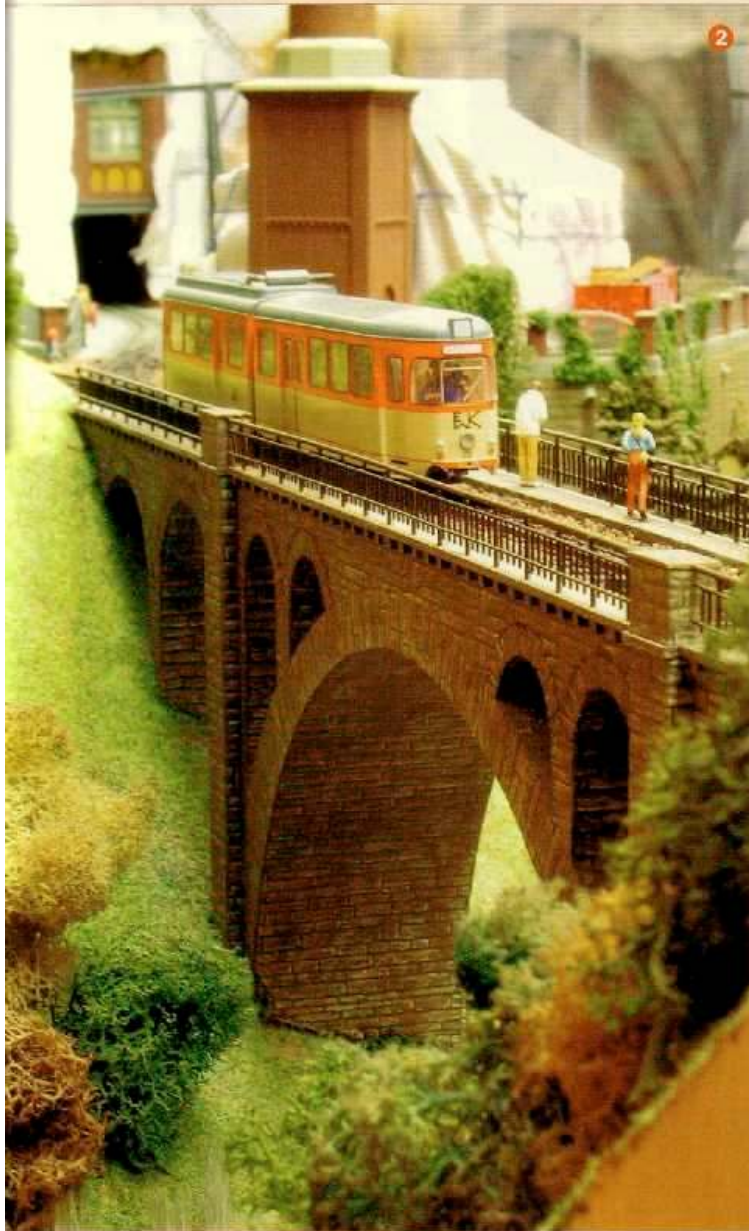
pagne agrémentée d'un dépôt et de quelques voies de débord. L'action se déroule de nos jours ou, plus exactement, dans les années 1980, si l'on en croit les parcs automobile et ferroviaire. Le paysage très montagneux de cette région n'a pas favorisé les constructeurs du siècle précédent qui ont dû implanter la ligne entre collines et vallons, si la gare de Wilhelmstal a pu trouver un espace plan suffisamment important pour dérouler ses voies, elle est bordée par un viaduc impressionnant et encadrée par deux tunnels! Ces complications, d'ordre

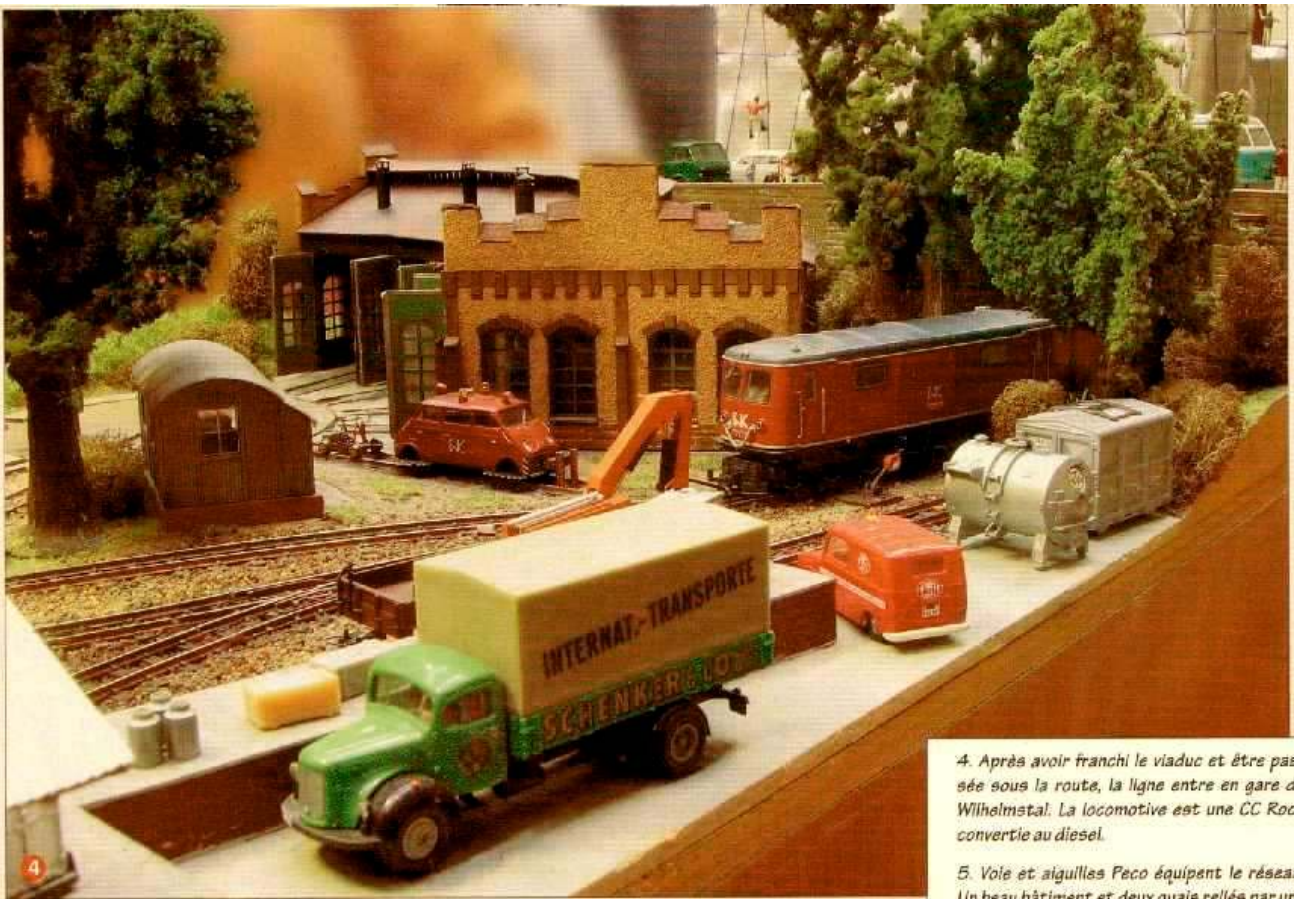


4880

2. Un tramway interurbain équipé d'un moteur diesel, comme l'atteste le pot d'échappement en toiture, franchit le viaduc. En arrière-plan l'usine qui devient une œuvre d'art.

3. L'usine embranchée. Sur le viaduc, une rame voyageurs remorquée par une locomotive diesel russe.





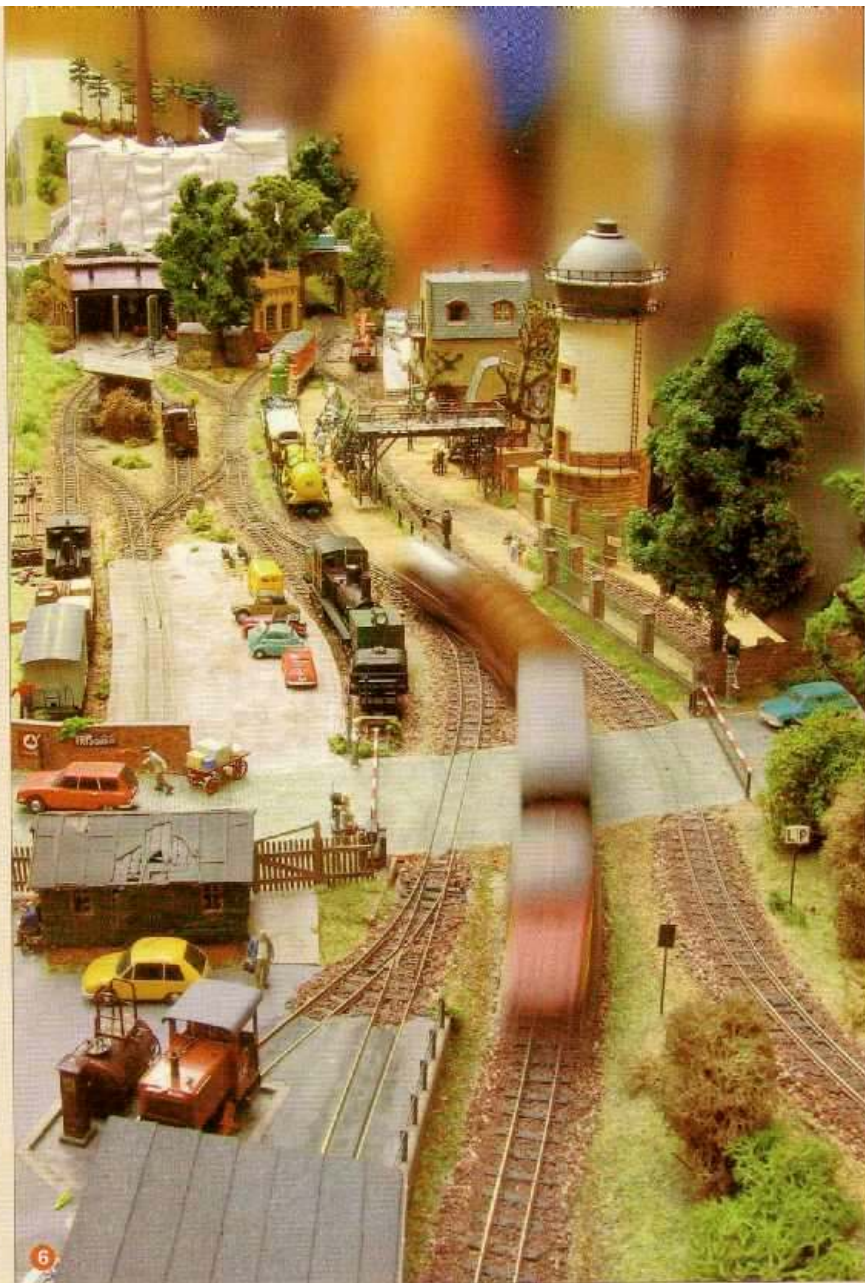
4. Après avoir franchi le viaduc et être passée sous la route, la ligne entre en gare de Wilhelmstal. La locomotive est une CC Roco convertie au diesel.

5. Voie et aiguilles Peco équipent le réseau. Un beau bâtiment et deux quais reliés par une passerelle constituent la zone voyageurs de la gare.



5

28



6. Cette vue plongeante prise depuis le sommet de la colline nous permet d'apprécier l'étendue des installations. Au premier plan la bifurcation.

7. La coulisse de gauche, un vaste plateau tournant, commandé par des poignées en bois. Les contacts électriques sont établis lors de l'alignement d'une voie de la plaque sur le coupon qui conduit au réseau.

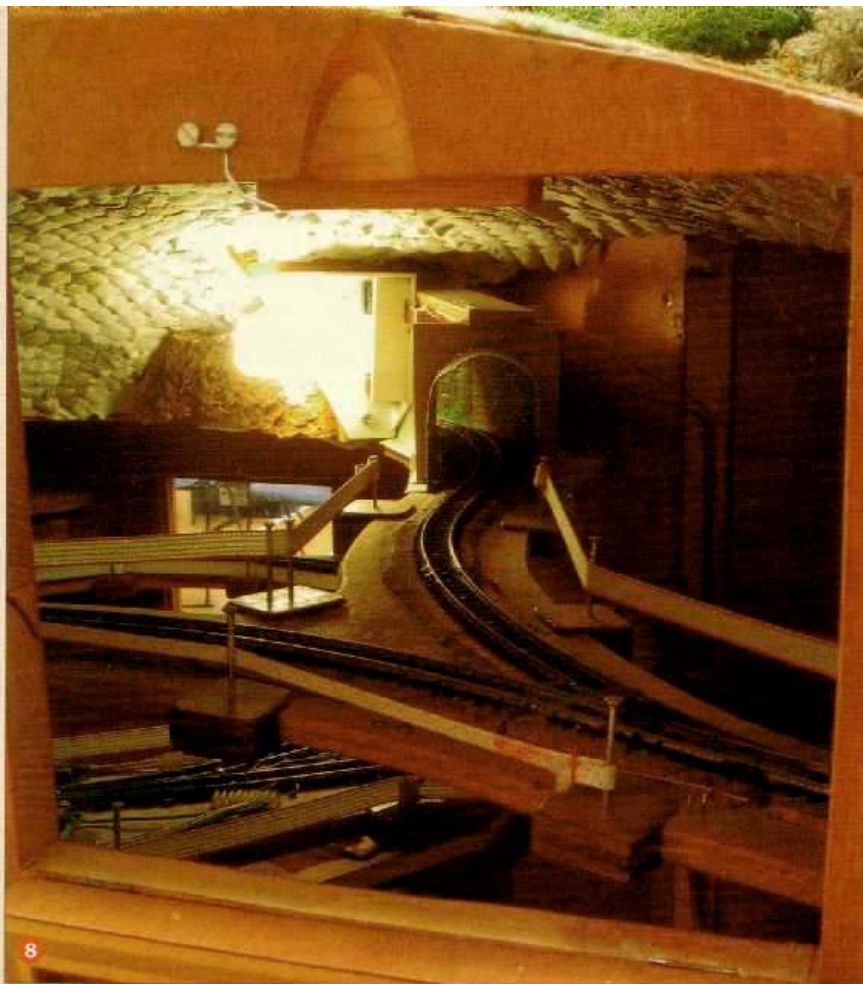
les sols sont peints puis floqués. Le réseau est agrémenté de deux coulisses : sur la gauche un vaste plateau tournant de 0,60m de diamètre qui permet non seulement de retourner et remiser cinq rames, mais aussi de garer quatorze engins moteurs. Sur la droite, caché sous la montagne, embranché sur la boucle de retournement de 0,55m de diamètre, une gare souterraine à plusieurs voies. Ces deux artifices permettent aux opérateurs de varier les circulations, et une séquence d'exploitation voit rarement revenir deux fois la même composition. À Swanley, j'ai pu admirer le réseau dans sa configuration maximale. Mais il est en fait conçu de façon complètement modulaire, et peut à la demande être présenté avec ou sans la zone de pleine voie qui comporte le viaduc et l'usine, ou bien avec une bifurcation supplémentaire qui prend place sur la gauche du réseau à la place du plateau tournant et qui permet de le raccorder avec un autre réseau aux normes FREMO.

purement tectoniques, ont un réel avantage pour l'amateur de trains et de sites exceptionnels. Pensez donc : une tête de tunnel à flanc de coteaux, immédiatement suivie par un viaduc en maçonnerie, un embranchement particulier agrippé à la pente et une gare toute en courbes qui se termine par deux portails de tunnels ! Un rêve pour amateur de trains !

Petite notice technique en manière de deuxième paragraphe

Le réseau, qui mesure 4,80 m x 0,40, dont le plan de roulement est situé à 1,20m du sol, est construit sur une armature en contre-plaqué recouverte d'un fin grillage enduit de plâtre. Sur cette coque extrêmement rigide,





8

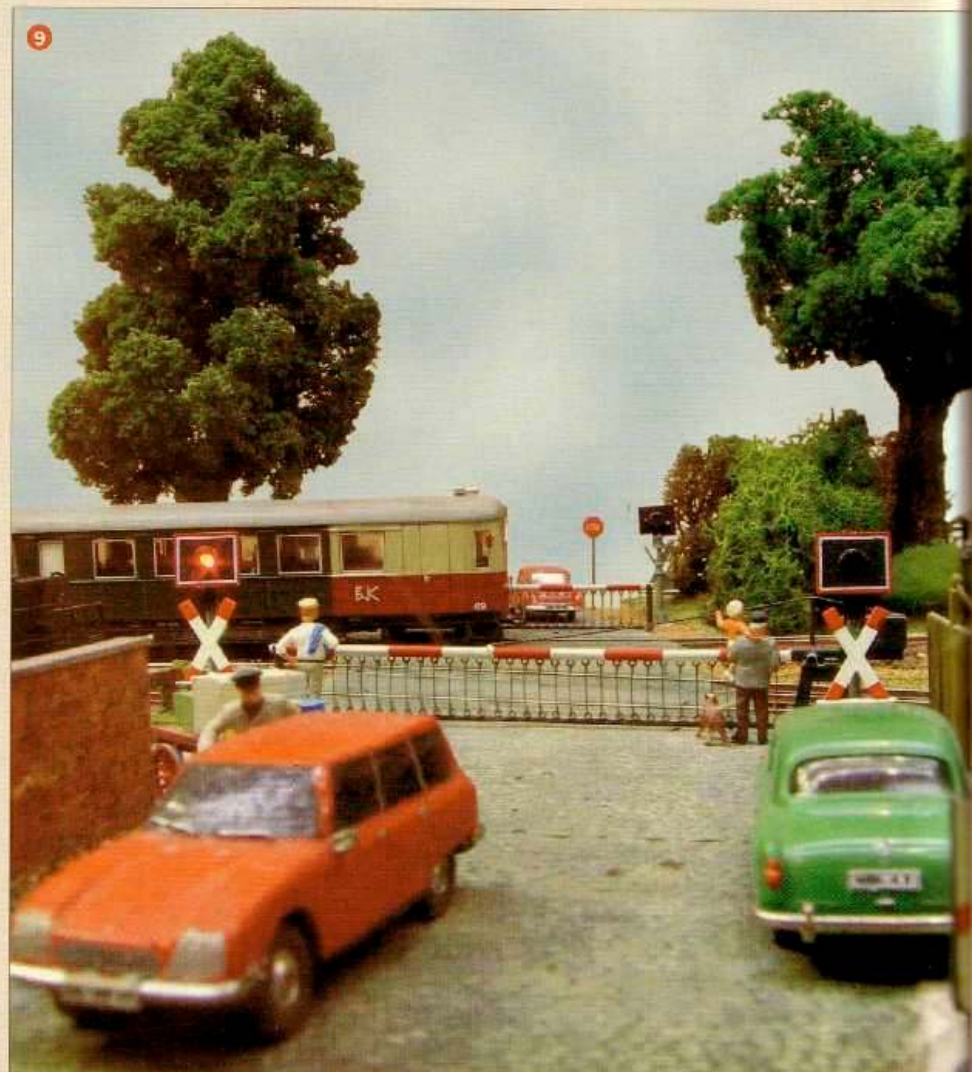
Waldenburg Liliput, quelques kits anglais en métal blanc montés sur châssis allemands. Le service voyageurs sur ce genre de secondaire est souvent confié à des engins autonomes, les autorails de toutes sortes ne manquent donc pas sur le réseau, et quelques tramways assurent même les relations rapides. Du côté du matériel remorqué, toutes les marques allemandes et autrichiennes sont représentées, Bemo, Dolischo, Roco, Liliput, etc. Wilhelmstal n'est pas épargné par les modes les plus récentes qui soient ! Et le réseau connaît son lot de dégradations, c'est ainsi que l'une des plus belles voitures de la compagnie a été ignominieusement taguée, par un artiste en la matière tout de même ! Werner a demandé, lors d'un

8. Vue depuis l'arrière du réseau par une trappe de surveillance, la boucle de retournement et la rampe qui conduit à la gare cachée du bas. On remarquera les rambardes à trains !

9. Le passage à niveau et le chien qui remue la queue.

Inventaire du matériel sous forme de troisième paragraphe

Werner Knopf est un amateur de matériel à voie étroite en H0, aussi ne s'est-il pas encombré de préjugés historiques ou réalistes. Il a tout simplement fait ce qui lui plaisait, il a mis sur le réseau un peu de tout, plus quelques petites saveurs de son cru, le tout étant savamment immatriculé et décoré selon la charte graphique du réseau. Le sigle du réseau WEK est un acronyme formé avec les deux premières lettres de son prénom et l'initiale de son nom. Sur le réseau, la traction est principalement confiée à des tracteurs diesel, les modèles à deux essieux de Bemo et les engins à bogies de Panier et de Liliput des ÖBB figurent en bonne place, mais l'amateur connaisseur du H0e remarquera aussi les locomotives CC du Mariazell Roco diésélisées par ablation de leur pantographe. La traction vapeur n'a pas entièrement disparu, en témoigne l'ardente activité qui règne sous la remise et autour du pont tournant. On peut y voir une Garatt K1 modèle Backwoods Miniatures, et une Fairlie du Festiniog une série de O30 T du Liestal



9



10

10. La plaque tournante est à commande manuelle, il faut actionner la manivelle pour virer une locomotive, quel travail harassant pour ce pauvre personnage!

11. Gabarit impressionnant pour cette Garratt K1.

11



salon, a un artiste de bien vouloir taquer une voiture de chemin de fer, la réponse offusquée de l'homme de l'art ne s'est pas fait attendre, jusqu'à ce que Werner sorte de sa boîte une voiture au 1/87 dissipant tout malentendu !

Quelques particularités bien senties pour quatrième partie

Werner Knopf aime bien les animations sur les réseaux. C'est ainsi que l'observateur attentif remarquera que : lorsque la petite 030 T Liliput du Liestal Waldenburg change de sens de marche, le mécanicien tourne la tête. Un homme s'active sur la manivelle du pont tournant. Un autre, perché sur le marchepied d'un couvert, agite les bras de haut en bas pour guider la manoeuvre de refoulement. Mais le plus fort reste le chien qui, au passage à niveau, remue la queue lorsque passe un train ; Werner présente le canidé comme un réel amateur de chemin de fer !

Petites réflexions en forme de conclusion

La gare de Wilhelmstal, comme on vient de le voir, n'a rien de réel, et pourtant, tout ici semble bien copié de la réalité ! Cette apparence repose sur quelques règles bien senties et harmonieusement combinées : respect d'une géographie

et du bâti qui va avec. Respect de l'implantation des voies, le tracé du réseau semble réellement dicté par la topographie, Werner a su recréer le relief comme si, à l'image de la réalité, il avait pré-existé. Respect d'une vraisemblance historique, et cela est permis par la création d'une compagnie fictive, le matériel bien que de provenance totalement hétérogène répond à des critères communs : machines puissantes adaptées au trafic et au profil difficile de la ligne, homogénéité du parc remorqué,

fort bien adapté aux installations reproduites sur le réseau. L'usine que l'artiste contemporain Christo est en train d'emballer au milieu du réseau, les dessertes rapides par tramway, quelques petites scènes d'apparence anodine ou la présence discrète d'une voiture taguée immergent immédiatement le spectateur dans l'ambiance de Wilhelmstal pour nous le rendre plus vrai que nature. Du grand art et une très belle réussite dont je m'honore d'être l'un des "Öffentlichkeitsarbeit" !



12. L'équipe de voie s'est mise au repos pendant le passage de cet autorail. Cette zone est la sortie de la boucle de retournement.

13. Werner et ses amis autour du réseau lors de l'édition 2005 d'Expo Narrow Gauge à Swanley.

