

# Entrevoie

20 pages



- Couverture: La partie du réseau de Philip Morgan située dans le garage.  
En médaillon, le petit port. Les trous bleus foncés sont les trous dans la mer pour des bateaux. Ici, et surtout dans les mers, chaque bateau a son propre trou, qui bouge à même vitesse que chaque bateau, loi naturelle! (ndlr : et humour anglais!) P. Morgan.

## Dans ce numéro 33 :

- Les mystères de l'Ouest Etat : Les 120 369 à 400 et leurs descendantes.
- Dans le commerce.
- Collection : 040 Nord.
- Made in England by Philip Morgan (2).
- L'ARGE Spur Null.
- Comment cacher les moteurs d'aiguille.
- Les souvenirs de Roland Gandelot.
- Réunion section Nord- Pas de Calais.
- Le Gur-Rug du Muséon di Rodo.
- Projets en commun.
- Expositions.
- Petites annonces.

**Entrevoie** est une publication du Cercle du Zéro.  
Directeur de la publication,  
Patrick Smaghe :  
patrick.smaghe@gmail.com.

Rédacteur, Didier Préd'homme :  
didier.predhomme@free.fr  
02 35 44 67 60

### CERCLE DU ZÉRO

Association nationale loi de 1901.

Siège social chez le Président,  
Patrick Smaghe :

33 rue Maurice Berteaux  
F-59210 Coudekerque-Branche.

Secrétaire, D. R. Normandie :  
Didier Préd'homme.

Trésorier, D. R. Île de France,  
Bernard Bézian :

bermoval@hotmail.fr

Ce bulletin est diffusé par Mail.  
La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et annonces fournis par leurs auteurs ou par les annonceurs.

Relecture :

Georges Deferrieux.

Pierre Fichet.

Bertrand Rumeau.

Ont participé à ce numéro :

Willy Bougy.  
Gilles Bowyn  
Fabrice Fayolle.  
François Fontana.  
Roland Gandelot.  
Rolf Heinrich.  
Raymond Julien.  
Philip Morgan.  
David Pesce.  
Bertrand Raby.  
Christian et Joël Rault.  
Bertrand Rumeau.  
Michel Sirop.  
Patrick Smaghe.  
Popol le mécano.  
Christian Toursel.

Bonjour à tous

## Edito



Un membre, que nous ne nommerons pas, nous a fait part de son intention de ne pas reprendre sa cotisation au Cercle du Zéro. Trop de haut de gamme, trop de modélistes constructeurs. Lui qui ne pratique que du zéro «accessible» ne se sent pas chez lui.

L'occasion de répéter la phrase classique «ne vous demandez pas ce que le Cercle du Zéro peut vous apporter, mais demandez-vous ce que vous pouvez apporter au Cercle du Zéro».

Si vous voulez que nous parlions de «miséramodélisme» envoyez nous des photos de vos réalisations, avec vos commentaires, ils trouveront leur place dans Entrevoie ou dans le Bulletin.

Bonne nouvelle, le membre précité a repris son adhésion, après quelques échanges de mails sympathiques.

Ce numéro comporte vingt pages, mais ce n'est pas pour autant un numéro spécial, l'actualité et le nombre de documents reçus justifie son volume.

Bonne fin d'année à tous

Didier Préd'homme

## Le mot du Président

Bonjour à tous

Décembre est le dernier mois de l'année, la fin d'année réceptrice des cadeaux échangés.

Pour nous, les modélistes ferroviaires, ce sera l'achat de la production de nos artisans en espérant la confirmation des nouveautés présentées lors des grandes expositions nationales auxquelles ils ont participé. Ainsi une boucle est bouclée.

Pour moi, c'est le mois du bilan de l'année, le mois où on réfléchit aux réalisations que nous avons entreprises dans le Cercle Du Zéro. Nous avançons à petits pas mais nous agissons. La notoriété de notre association a encore progressé, l'écho grandissant de notre exposition QuaiZéro en est la preuve.

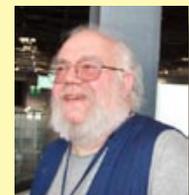
Nous espérons être compris dans notre démarche de construction de l'association. À travers nos divers médias, nous exposons nos idées et notre volonté de promouvoir un Zéro accessible à tous, à la fois en paroles, en écrits et en actes.

Nous utilisons vos écrits, vos photos pour exprimer cette philosophie. Bien sûr, cela dépend de vous, du nombre de membres qui veulent bien nous aider. Ainsi nous vous sollicitons en permanence (voir le mot du rédacteur d'Entrevoie).

La façon de jouer au train électrique qui est un des aspects de notre hobby nécessite une place que nos habitations actuelles ne mettent plus en premier plan. Pour pratiquer ce loisir, que nous voulons réaliste et à l'échelle, nous adaptons sans transiger. Nous créons des dioramas animés (de petits réseaux modulaires ou non). Proposez vos réalisations à la rédaction. Nous sommes preneurs.

Je vous souhaite une bonne lecture de cet «Entrevoie»  
À l'avance je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année

Patrick Smaghe Président du CDZ.



# USA



Une Photo de vacances de David Pesce sur le Burlington Northern & Santa Fé. Hélas, les vacances sont terminées !!!

# COTISATION 2019



**INCHANGÉE  
35,00 €**

## PENSEZ À LA RÉGLER RAPIDEMENT.

Conformément aux statuts, le non règlement de la cotisation entraîne la radiation. Dernier délai 16 mars 2019.

**Montant à régler : 35 € (+ facultatif 8 € Plaque Tournante)**

**Paiement par chèque à l'ordre de « Cercle du Zéro »**

**ou paiement par virement sur le compte : FR76 1562 9027 4800 0296 3380 171.**

**Bien préciser «Règlement cotisation»**

**Envoyer à Cercle du Zéro : B. Bézian 33, route d'Ennery, 95520 OSNY.**

**Attention, vous ne recevrez pas d'appel de cotisation.**

**Bulletin d'adhésion sur demande auprès de la rédaction ou du Trésorier.**



## PROCHAIN BULLETIN JANVIER 2019

# 44 PAGES

**+ DE PHOTOS + D'ARTICLES + DE BONHEUR**

**Pour participer à la rédaction du Bulletin  
CONTACTEZ LE RÉDACTEUR CHRISTIAN TOURSEL  
christian.toursel@free.fr**

**Ou passez par Entrevoie, nous ferons suivre.**

## RailExpo 2018.

La prestation du Cercle du Zéro lors de cette manifestation n'a pas été à la hauteur de nos espérances. L'équipe Normandie qui devait venir avec vitrine, bulletins, nappes visuels et prototype du U60 n'a pas pris le risque de se trouver bloquée par les barrages qui sévissaient au nord de la Seine. Néanmoins, Bertrand Rumeau, André Penneteau et quelques autres ont assuré avec les faibles moyens mis à leur disposition l'animation du stand. Que les mauvaises langues se taisent donc, fassent preuve d'indulgence et remercient ceux qui ont consacré leur week-end pour la promotion du CDZ.

Didier Préd'homme

*Ci-contre la rame Electren de G. Bowyn, tractée par la 2D2 de J.P. Chevoppe, sur le réseau de Juvisy et de Jacky Noël.*

*Ce dernier arborait le logo du CDZ, ainsi que Charley Kobden, notre Délégué pour la région centre.*

*Photo GB.*



# LES MYSTERES DE L'OUEST-ETAT EN ZERO

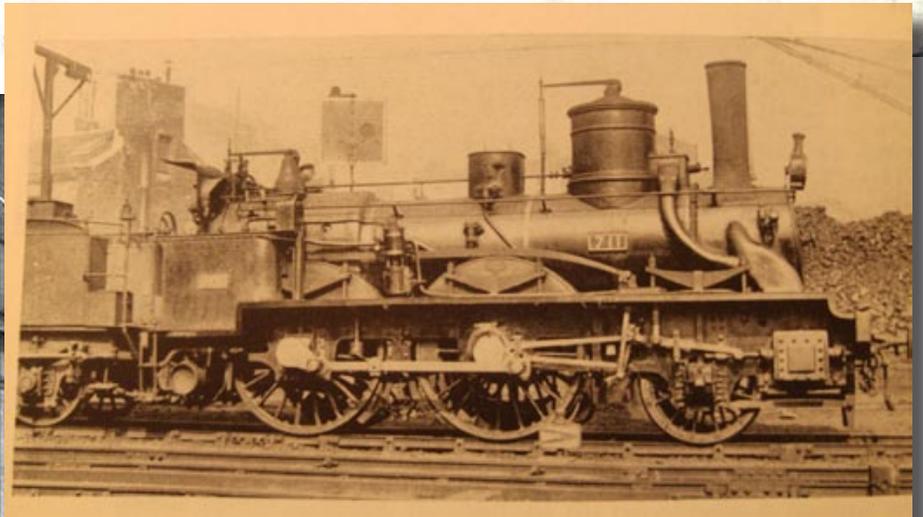
## Partie 3 : Les 120 369 à 400 et leurs descendantes .

En 1857, la Compagnie de l'Ouest construit une série prototype de 12 machines type 120, 369 à 380. Ce sont les premières machines express à 2 essieux accouplés en France, inspirées des locomotives Polonceau de la Compagnie d'Orléans. Les cylindres intérieurs, distribution, bielles d'accouplement et surtout châssis extérieur avec 3<sup>ème</sup> longeron médian sont des caractéristiques reconduites sur toutes les séries.

De 1860 à 1873 suivent les séries 381 à 400 et 744 à 897, avec diverses variantes de boîte à feu, dôme ou distribution.

Ces machines reçurent des chaudières neuves, d'abord pour les plus anciennes, puis sur toute la série entre 1900 et 1910. Elles ont roulé jusqu'en 1932, avec une cabine modernisée.

En 1877-1878 est construite la série 707 à 743 (Attention, les numérotations à l'Ouest ne suivaient pas forcément la chronologie)



avec empattement et foyer allongés. Elles sont retirées du service dans le début des années 30, également après amélioration de la cabine. Une machine de cette série la 120- 721, en tête de l'express 56 venant de Granville est passée à la postérité, en oubliant de s'arrêter au heurtoir de la gare Monparnasse, le 22 octobre 1895. De nombreuses photos de l'événement illustreront la presse de l'époque. De 1881 à 1883, naît la série 636 à 706, machines plus puissantes

que les 707 à 743 avec diamètre des roues passé de 1,94 à 2,04 m, boîtes à vapeur intérieures et tablier plus bas au niveau de la boîte à feu.

L'ensemble de la série a été transformé en 220 re-numérotées 220-201 à 271, par le

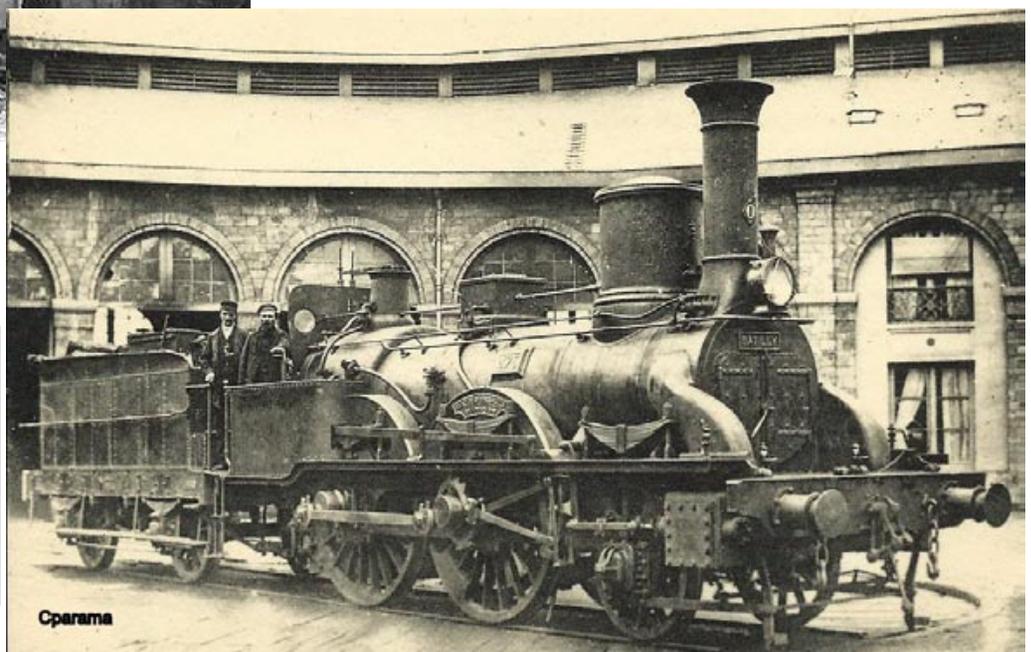
### Légende des photos :

En haut, la 220 393.

Au milieu, l'accident de la gare Montparnasse. Cet accident n'a fait qu'une victime, une marchande de journaux.

Au milieu à droite, la 220 711.

Ci-contre la 120 875, probablement au dépôt de Vaugirard.



remplacement de l'essieu porteur par un bogie similaire au 220- 900 et 220-500 (voir Entrevoie 32). La vitesse passe de 90 à 110 km/h, la boîte à fumée est allongée et la cabine modernisée. Elles rouleront jusqu'en 1933.

Et enfin, en 1888, est construite la série 621 à 635, locomotives plus puissantes, équipées de construction d'un vrai abri protecteur donnant une allure britannique.

En 1889 La 120-635 atteint 132 km/h sur 10 km aux essais sur le PLM. En 1901 elles sont transformées en 220 avec un bogie et autorisées à 110 km/h en ligne.

Le 4 juillet 1904, une de ces machines la 220-627 explose non loin de la gare Saint-Lazare, au pont de l'Europe, alors que l'équipe s'était absentée pour déjeuner et regagnait la machine. Des morceaux de boîte à feu, certains de plusieurs centaines de kilos, sont projetés aux alentours. Il n'y aura que quelques blessés dont le mécanicien. L'expert conclura que l'utilisation d'un métal non recuit lors de la construction de la chaudière était la cause de l'accident.

Aucune de ces machines ne connaîtra la SNCF, mais à quelques années près seulement.

**Bibliographie :**

60 ans de traction vapeur sur les réseaux français, L. M. Vilain.

L'évolution du matériel moteur et roulant des chemins de fer de l'Etat L.M.Vilain.

Sur internet :

Pages personnelles Roland Arzul : 120 et 220 de l'Ouest et de l'Etat.

Explosion d'une chaudière de locomotive aux abords de la gare saint Lazare par M.Ch. Frémont.

Revue :

Rail Magazine et Connaissance du Rail.

**UNE LOCOMOTIVE QUI SAUTE**



**À LA GARE SAINT-LAZARE  
EXPLOSION D'UNE LOCOMOTIVE**



Ci-dessus, une étonnante reproduction d'une 220, la 629, en Légo. Réalisation de Caleb Randolph, un anglais. Cette machine a été construite entre autres grâce aux documents trouvés sur le site de Roland Arzul.

**Légende des photos :**

En haut de page, divers extraits de journaux relatant l'accident du 4 juillet 1904. Un rapport détaillé de cet accident est paru dans le bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale de mars 1903 (Disponible sur demande avec les articles complets).

Milieu de page, une 120 700 en gare de Vimoutiers.

Ci-contre, la 220 227. (extrait de CPRama)



## Une reproduction en zéro



Ce modèle réduit a été construit dans les années 1980-90 par un membre de l'AMFI, Alain Labergerie, qui nous a quitté depuis. Ce talentueux modéliste pratiquait l'échelle Zéro et a fabriqué plusieurs engins de l'Ouest et de l'Etat, dont une 030, une Pacific, une bicyclette et bien d'autres...

Sans avoir la finesse des fabrications haut de gamme ou contemporaines, le souci du détail est poussé et l'aspect caractéristique de la série avec son châssis extérieur est très bien rendu. À priori nous ne connaissons pas d'autre reproduction de cette série en Zéro, mais les lecteurs d'Entrevoie sont conviés à nous corriger, comme d'ailleurs pour tous les modèles présentés dans cette série d'articles.







- Hêtre pourpre à toutes les échelles, cerisier, prunier et souche avec repousse le tout version automne à toutes les échelles, buis avec ou sans pot, diamètre 10mm, 15mm et 20mm (sur la photo il manque le 10mm, rupture momentanée).

Roland Schnepf  
Tél: 03 69 22 36 41  
roland.schnepf@estvideo.fr



## Locomotive 4.551-4.605 et 4.606-4.631 (040 T) du Nord **COLLECTION**



Mises en service fin 1859 sous le numéro 551 à 565, ces machines pour courts embranchements ont été étudiées par Jules Petiet et Nozo. La vaporisation étant insuffisante, Jules Petiet apporta des modifications, ce qui amena la création en 1862 des 566 à 585, devenues 4.566 à 4.585. Les locomotives reçurent un sé-



cheur de vapeur avec une cheminée tournée vers l'arrière. La surface de grille a été également augmentée (2,64 m<sup>2</sup>). Certaines machines n'avaient qu'un réservoir à vapeur avec cheminée classique. Les 4.606 à 4.631 furent construites en 1885/86, mais avec une chaudière «normale». En 1921, la série fut renumérotée 4.1750 à 4.1794.

Le modèle réduit présenté ici est une construction d'amateur, mais n'est pas signée.

Le numéro semble faux, car il devrait se situer dans la série 566 à 585.

Autre particularité, la sablière située sur la cheminée, une caractéristique que l'on ne retrouve que sur la série 437 à 444 (01310) à essieux indépendants. Collection privée.



# MADE IN ENGLAND By Philip Morgan

## Suite du numéro 32

Le réseau de Philip Morgan deuxième Partie.



Philip Morgan a entrepris d'améliorer l'éclairage de son réseau dans le garage. Le travail est presque fini. Mais, pour le faire, il a fallu enlever tous les trains, la marquise de la gare et beaucoup d'autres détails. Le résultat : un réseau où on peut voir les voies et où on peut prendre des photos au lieu de faire un plan.



Le réseau dans le jardin (voir Entrevue 32) se termine par 2 voies qui entrent dans la maison. Après quelques mètres, elles arrivent au terminus dans le garage, par la sortie d'un tunnel.

Photo à gauche :

*Le réseau dans le garage, vers le tunnel* : de gauche à droite : D'abord, l'entrée à la plaque-tournante et la sortie du dépôt. Quelques voies courtes et une plus longue pour garer les locomotives. La plaque-tournante est assez grande pour une Pacific. Puis deux voies de garage. Une voie pour wagons à charbon/locomotives. L'autre pour voitures voyageurs. Les deux voies venant du jardin. Au centre, ce sont les voies de l'entrée à la gare voyageurs. L'aiguillage, près du tunnel, donne accès à la gare marchandise et sa voie de manoeuvre. On peut voir aussi les aiguillages qui permettent l'entrée dans cette gare, (du tunnel), pour les trains marchandises.

Remarquez les traversées de jonction (cross-overs en Anglais) pour gagner chaque voie du terminus. On aperçoit la fin du quai principal au centre de la photo.

Photo ci-dessous à droite : *Le réseau vu au même endroit, mais*

*dans l'autre sens :*

Remarquez le commencement du quai principal et les trois voies de l'entrée de la gare de marchandise. À droite, la fin de la voie de garage la plus longue du dépôt.

La voie au centre (la cinquième) est une voie de garage pour les voitures.

Le terminus voyageurs comporte 4 voies.

La gare marchandise dispose de 4 voies et deux des voies sont réservées en direction du petit port, au fond sur lesquelles on aperçoit une traversée.

Remarquez aussi sur la droite de la photo, la place réservée dans le garage pour la vraie voiture de la famille ! (Sauf quand elle est toute mouillée !)

### Mode d'utilisation du réseau:

Il y a trois endroits où une locomotive peut être remise en tête d'un train en utilisant les traversées. Il y a plusieurs sections électriques pour isoler les locomotives à leur arrivée.

On peut intervertir les voies entre le garage et le jardin, pour arriver dans le sens correct sur le circuit du jardin. Chacune a deux sens pour que deux trains qui partent du terminus puissent rouler en même temps dans le jardin en sens contraire. Ils doivent utiliser l'un, une voie du tunnel, et l'autre, la deuxième voie du tunnel. (Pour rentrer, les deux trains changent de voies près du tunnel !) Les trains ne peuvent pas se tenir à gauche.

Matériel nécessaire : Plus de matériel serait trop pour la capacité du Réseau !

8 à 10 locomotives : voyageurs, marchandises et de manoeuvre.

Environ 25 wagons marchandises.

Environ 20 voitures voyageurs à bogies ou, comme chez Philip, environ 35 voitures mélangées, soit à bogies soit à 2 essieux.

Le petit port

Page suivante, le petit port a retrouvé ses bateaux et ses trains (voir également médaillon en page de couverture).

La longueur du réseau dans le garage est 6,4 mètres pour le terminus et 1,4 m en plus pour le petit port soit au total 7,8 m. La largeur au maximum, est de 1,1 m. Philip avoue sa chance d'avoir de la place !

A suivre dans Entrevue 34.

D'après texte et photos Philip Morgan.





**Vous souhaitez contacter l'auteur d'un article paru dans Entrevue ou dans le Bulletin ? Pour avoir des renseignements complémentaires, envoyez un mail à la rédaction qui le fera suivre à l'intéressé.**

Sondage concernant l'étude et la création, si la demande le permet, d'une locomotive à vapeur «Du Bousquet» 031 + 130 fine scale, en version SNCF et CEINTURE. Si vous êtes intéressé, contactez Marc GUYET marcou33140@yahoo.fr. ou 06 23 67 16 13.



**VOUS ÊTES LECTEUR LIBRE D'ENTREVOIE  
REJOIGNEZ LE CERCLE DU ZÉRO**

Plus nombreux, nous serons plus forts pour défendre le monde du train miniature.  
Cotisation 35,00 € à envoyer à Bernard BÉZIAN 33, route d'Ennery 95520 OSNY.  
Bulletin d'adhésion téléchargeable sur le site ou sur simple demande.

L'Internationale Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau Spur 0 e.V., abrégé ARGE Spur 0, a été fondée en 1973. Dès le début, le groupe de travail s'est penché exclusivement sur l'échelle Zéro et vise à promouvoir et à maintenir cette norme. Elle compte actuellement plus de 1000 membres en Allemagne, Belgique, Danemark, Italie, France, Pays-Bas, Autriche, Suisse, Suède, outre-mer et Asie.

- L'ARGE Spur 0 offre des conseils et des informations à tous les membres dans presque tous les domaines de la pratique de l'échelle Zéro. Dans le journal de l'association «Spur 0 Lokomotive», qui paraît 4 à 6 fois (actuellement 5 fois) dans l'année, les membres trouvent ce qu'il faut savoir sur l'échelle Zéro : Nouveautés, tendances, conseils, rapports de construction, réunions et dates.

- Traditionnellement, un achat commun annuel de kit est organisé exclusivement à l'intention des membres. Il peut s'agir d'une locomotive, d'un wagon, d'un petit bâtiment ou d'autres accessoires. Cette année, il s'agit d'un wagon de poste ambulant à quatre essieux Post4-b/15. Ce kit est en plastique et est en grande partie préfabriqué. La caisse est laquée et imprimée afin que même les membres ayant peu d'expérience et/ou de temps puissent finir le modèle. Les photos des actions précédentes sont disponibles sur Internet, sur la page d'accueil «www.argespur0.de/die-arge/die-bausatzaktionen-der-arge-spur-0».

- L'ARGE Spur 0 en tant que club a son propre réseau, qui n'est pas encore terminé, mais qui est néanmoins toujours présenté aux expositions. La taille est choisie de façon à ce qu'il s'intègre dans une pièce. Les visiteurs voient ainsi que l'échelle Zéro n'a pas nécessairement besoin de prendre beaucoup de place pour jouer avec les trains.

- En Allemagne et dans les pays voisins, l'ARGE Spur 0 organise plusieurs fois par an des réunions régionales («Regional-Treffen»). Lors de ces événements, nous trouvons des amis de l'échelle Zéro, des revendeurs et des artisans qui discutent, parlent de la boutique et échangent des expériences.

- L'Assemblée Générale annuelle d'ARGE Spur 0 a lieu une fois par an. En plus il y a toujours une exposition qui est également ouverte aux visiteurs. Dans les pays germanophones, le lieu de rassemblement est toujours alterné entre le Nord et le Sud : En 2017, la rencontre a eu lieu en Autriche, près de Vienne, et en 2019, à Magdebourg.

- Cette année, les amateurs de modélisme et les pratiquants enthousiastes de l'échelle Zéro se sont retrouvés du 31.05 au 02.06. pour l'Assemblée Générale à Schwäbisch Gmünd, à environ 50 km à l'est de Stuttgart. L'association y avait loué une grande salle dans le «Congress Centrum». Trois réseaux étaient exposés : Le réseau mentionné ci-dessus de l'ArgeSpur0, le réseau de l'association de Marktoberdorf (Ostallgäu) ainsi que le réseau de l'association de Filderstadt (près de Stuttgart). De plus, il y avait des stands d'artisans et de maquetistes privés où des articles neufs et d'occasion étaient mis en vente. Depuis plus d'un an, l'ARGE Spur 0 développe et produit elle-même des kits pour construire des modèles, les membres bénéficiant d'une réduction sur le prix d'achat. Des modèles réalisés à partir de ces kits de construction ont été présentés, ainsi qu'un échantillon prototype du wagon postal de cette année. Après l'exposition les conversations continuèrent pendant le dîner dans la «Manufaktur B26» où le temps a été utilisé de manière intensive. Tous les participants attendent déjà avec impatience la prochaine réunion en 2019.

D'après un texte de Rolf Heinrich, membre du CDZ.

En haut, Thomas Köhler, actuel Président d'ArgeSpur0.

Ci-dessous : Le Prototype de l'achat en commun de l'année, la voiture postale. Un modèle de série BR 54 de Fritz Kraus, fait à la main sur la table de la cuisine. Une citerne Shell construite par Werner Scholze.



La place nous manque pour insérer toutes les photos envoyées par Rolf, mais elles ont été transférées à Christian Toursel qui trouvera probablement un espace de disponible dans le bulletin.

En tout cas, merci à Rolf pour sa participation, en espérant que nous aurons souvent des nouvelles de nos zéroistes allemands.





## Comment cacher des moteurs d'aiguille.

Module en construction du réseau de Xavier.  
Texte et photos Raymond. Julien.



## Pour une P8 belge.



Bonjour

Je m'appelle Edmond Hemmer, membre du Cercle du 0 depuis peu et ami du Stammdesch Spur 0 au Luxembourg. Cette rencontre mensuelle recrute tous les intéressés du 0 de la grande région, des pays voisins et du Luxembourg. Nous ne sommes pas un club, mais un groupe d'amis, tout autour du 0. Après la P8 CFL, nous envisageons de faire reproduire une P8 SNCB par ETS. Voir la photo.

Pour avoir une quantité suffisante de ces locomotives, au moins 10, je m'adresse aux membres du Cercle du 0 pour savoir si une telle machine serait intéressante pour eux, et pour un achat éventuel. Un dossier complet de photos a été envoyé chez ETS. En principe la machine pourrait sortir fin 2018, début 2019. Le prix pour moins de 10 machines sera autour de 950 €.

Un enlèvement au Stammdesch Spur 0 est préférable. Le prix pour un envoi par colis postal avec suivi est de 18.05 € pour la France.

Pour d'autres destinations, prière de demander par mail. Le prix définitif de la P8 SNCB sera communiqué après la clôture des commandes le 15 décembre 2018. La P8 SNCB sera réalisée en 2 ou 3 rails, accouplements : Märklin, BUB ou ETS à définir. Comme les accouplements sont vissés, un échange ne devra pas poser de problèmes.

Une demande de renseignements, ou une confirmation de réservation pourrait se faire par mail.

Edmond Hemmer, mail : heed@pt.lu www.blechzuch.lu

**LE FORUM DU ZÉRO**  
<http://www.leportailduzero.org>

**Visitez notre site**  
[lecerclerduzero.org](http://lecerclerduzero.org)

## Naissance d'une passion, souvenirs ferroviaires...

Première partie, les prémices du virus.



Aussi loin que mes souvenirs remontent, je revois un jeune garçonnet d'environ 4 ans, tenant en ses mains une petite locomotive en cellulöid... Un peu plus tard, il avait peut-être cinq ans, il demeure alors au deuxième étage d'un immeuble à Bagneux sur la route d'Orléans, quatre kilomètres au sud de Paris. Observatoire idéal pour surveiller ce qui se passe dans l'avenue, qui, à cet endroit, monte depuis Bourg-la-Reine avant d'embrasser la ligne du P.O. en direction d'Arcueil, un peu plus haut sur la gauche. Rappelons que la gare de Bagneux ne sera édifiée qu'en 1937, pour la reprise par la C.M.P. (Compagnie du Métropolitain de Paris). Les trains du P.O. allaient alors directement de la station d'Arcueil-Cachan à celle de Bourg-la-Reine.

C'est cette année-là, 1937, qu'eut lieu l'exposition universelle à Paris. Nous demeurions alors depuis un an à Bagneux. Pour en revenir à l'exposition, nous y étions allés le soir puisque je revois très bien les illuminations. C'était extraordinaire. Deux pavillons sont restés très présents à mon esprit. D'abord celui de l'Union soviétique où était exposée une machine à vapeur colossale (transsibérien ?) peut-être à l'échelle du 10e, puis celui de la compagnie de métropolitain de Paris (C.M.P.) qui deviendra plus tard la R.A.T.P et qui avait racheté une partie

de la ligne de chemin de fer qui partait de Luxembourg pour aller dans la vallée de Chevreuse jusqu'à Limours, et qui appartenait à la Compagnie du Paris Orléans. Pour cette ligne, qui avait été refaite de fond en comble, C.M.P. jusqu'à Massy-Palaiseau, le reste demeuré P.O. puis SNCF, électrifié en 1500 V continu. Un nouveau matériel avait été commandé et une rame composée de deux futures motrices (dites « motrices Z Sceaux ») était exposée dans le pavillon de la RATP à l'échelle du 10e. Je m'en souviens comme si c'était hier, déjà bien marqué par le virus du ferroviathe. Plus de 80 ans plus tard, devenu modéliste ferroviaire, j'ai la même rame, à l'échelle plus modeste, au 1/43<sup>e</sup> en chantier, pour faire revivre ce beau matériel, disparu depuis une vingtaine d'années.

L'intérêt de cet appartement, c'est que sur l'avenue il y avait deux voies ferrées en accotement de la route ! L'une qui descendait de Paris passait sous la fenêtre, l'autre de l'autre côté montait vers la capitale. Sur ces voies cohabitaient deux systèmes différents : d'une part le tramway 88, joignant la porte d'Orléans au Pont



d'Antony, traction électrique par fil trolley, d'autre part « l'Arpajonnais » train à vapeur, qui apportait les productions maraîchères de Longjumeau et au-delà aux halles de Paris. Mais les petites machines Tubize, 030 bicabines entièrement carrossées, pour ne pas effrayer les chevaux, n'étaient pas des 141P, et les maraichers avaient quelquefois un peu trop tendance à « charger le baudet ». Et c'est ainsi qu'un jour, un train de maraichage venant d'Arpajon semblait tirer son convoi avec difficulté, avant de déclarer forfait. J'eus alors droit à un superbe « essuyage de pieds » juste devant ma fenêtre, et le convoi resta planté en pleine voie !

La petite Tubize, autant que je me souviens, ne manquait pourtant pas de gaz, vu ses tours de roues désespérés. Mais rien n'y fit, le convoi était stoppé en détresse. C'est alors que derrière survint le tramway ! Et les coups de gong du « wattman » ne pouvaient qu'ajouter au désarroi de l'équipe vapeur. Enfin le côté pratique prévalut et j'eus droit à un renfort en pousse « non attelée » de l'électrique sur le vapeur.

Puis il y avait les vacances dans la Nièvre.

Ah ! Si vous aviez connu (pour les jeunes) la gare de Lyon à Paris du temps du PLM ! Quelle ambiance ! Ne rêvons pas : le train Bleu ou le rapide de Marseille n'étaient pas pour nous. Nous nous retrouvions dans des C7 à trois essieux, heureux lorsqu'il y avait des toilettes ! Sinon il fallait prendre ses précautions. Heureusement les arrêts jusqu'à Nevers étaient assez rapprochés et... longs. Et sur ces banquettes de bois, 2 fois 5 places en vis-à-vis, j'essayais de me

**À noter que les ateliers de Tubize, situés en Belgique, se dotent d'une filiale en France, bien connue sous le nom de Blanc-Misseron (Crespin) pour contourner les lois françaises un rien protectionnistes (à l'époque).**

**L'Arpajonnais était un chemin de fer secondaire sur route reliant Paris à Arpajon, mis en service en 1893-1894 et supprimé en 1937. Il assurait par emprunt des voies des tramways urbains la desserte des halles de Paris.**

**La ligne avait une longueur de 37 km, dont dix dans l'ancien département de la Seine (plus trois kilomètres pour l'embranchement de Marcoussis). La voie est construite à l'écartement de 1,435 m. (Source Wikipédia)**

faufiler vers une place près de la portière. Surtout si c'était une vieille C7 sans baie de custode ! Pour la «climatisation» c'était la descente des châssis de fenêtre dans l'épaisseur de la portière par une sangle émaillée d'œillets. Le réglage s'obtenant selon l'œillet choisi. L'arrivée à Nevers après environ 5 heures de voyage me voyait le visage noir de suie et les yeux larmoyant d'escarbilles. Heureux.

Un peu plus grand, 14 ans peut-être, après un nième déménagement pour un pavillon, premier essai de voie de jardin. Deux fers cornière de deux mètres enterrés dans le sable, au bon écartement, me suffirent. Un fil de cuivre tendu au-dessus et une 120 JEP bricolée avec un trolley réussissait à avancer... Mais ce fichu rhéostat à lampe de carbone, branché directement sur le 110 volts était traître ! Que de châtaignes j'ai pu prendre !

Les années passèrent. L'enfant devenu adolescent, se retrouva à... Lorient. Pour le petit Parisien, quel changement ! Comme aurait dit Mac-Mahon : que d'eau ! Et aussi, que de baraques, à cette époque -1947- il ne restait plus beaucoup de maisons debout. J'avoue, car il y a prescription, que je fis une infidélité au train : j'essayai la construction d'un bateau. Ce ne fut pas concluant. Et c'est l'année suivante que le miracle eut lieu. Dans la librairie, je crois peut-être la seule de la ville à l'époque et logée dans une baraque, elle aussi, je dénichai un petit opuscule intitulé... Loco-Revue ! Mon rêve ! C'était le numéro 63, de septembre 1948, pour lequel je déboursai royalement 60 francs sur mes petites économies. Combien de fois l'ai-je lu, relu et re-re lu ? Surtout il y avait, et je ne le savais pas à l'époque, des signatures prestigieuses : Maurice Maillat, Jacques Villette, et les fournitures des établissements Fournereau, à l'époque basés à Montchauvet en Seine et Oise.

Je me lançai, et décidai de construire simple pour commencer, et me procurai un plan d'autorail Budd auprès des établissements Fournereau. Je ne gardai que les dimensions, ne sachant pas reproduire l'inox ondulé. Bogies maison : deux morceaux de tôle fer de 1mm, les essieux Fournereau roues zamac tournant dans les trous des flasques. Bogie moteur récupéré sur une BB Hornby je crois, logé au centre de cet autorail deux caisses sur trois bogies, après avoir supprimé deux fenêtres. Châssis taillé dans une planchette de hêtre de 5mm. Parois contreplaqué de 2, extrémités arrondies dans du zinc de 1, toiture bois. Sièges en carton et-mains montoirs en fil de laiton, éclairage indirect par ampoules tableaux de bord Air-France 3mm, L 5mm. Peinture rouge et crème. Deux pantographes fabriqués selon des plans de Loco-Revue coiffèrent les toitures. Après avoir bricolé quelques mètres de voie (rails en promo rue d'Amsterdam à Paris), vous ne pouvez savoir le succès que j'avais les soirs d'été à faire rouler l'engin dans le jardin au milieu des baraques ! Il faut dire qu'éclairé c'était beau à voir, même loin du fine-scale. Et quand on vous dit que «le zéro ce n'est pas cher !».

Roland Gandelot

À suivre «la passion s'affine»



Un envoi de Raymond Julien.



## Section Régionale : Picardie-Nord-Pas-de-Calais

### Réunion du 14 octobre 2018.

Présentation des infos «nationales» par Patrick Smagghe, puis discussions et présentation des matériels apportés par les participants.

#### Prochaine réunion :

**le dimanche 27 janvier, à Coudekerque-Branche.**

Plus de photos sur ce lien, avec une page très riche. 66 photos légendées,

Lien direct :

<http://ffmf.nord.free.fr/pagesclubs/cercle-du-zero/51-CDZ/cercle-duzero51.htm>



Une 3.500 Fulgurex, en tête de la rame Nord. Après digitalisation (gros travail pour trouver de la place dans la machine) elle a subi une patine générale afin de réaliser une rame d'aspect homogène. Philippe Touron.

Étant adepte de la Compagnie du Nord époque II, Philippe Touron a refait totalement la décoration des voitures Nord Express qui, chez AMJL et Martyna (CMPM), n'ont été produites qu'en époque III (il était possible, chez Martyna, de les obtenir en époque II).



François Bozon Voiture prussienne B3pr11en version DRG de 2<sup>ème</sup> classe (années 30).

Le modèle présenté, une B3pr11 à vigie, est un modèle unique (kitbashing) réalisé à partir d'éléments de voitures de 3<sup>ème</sup> classe Menne. La fabrication Menne (EM+EL) est une fabrication artisanale en plastique injecté qui remonte au début des années 80. Elle s'est (comme Lenz) d'abord attachée à reproduire la gamme complète des voitures métallisées DB (3 essieux et bogies) avant d'offrir certaines voitures prussiennes dont elles découlaient. Ainsi les boîtes d'essieux sont à rouleaux ! À noter que les voitures métallisées DB pouvaient être acquises en kit, alors que les voitures prussiennes étaient livrées montées à partir d'éléments modulaires (selon une méthode proche des voitures britanniques de Ian Kirk).

Ce wagon est une construction intégrale de Bernard Cornet. Le châssis est en laiton, ainsi que les profilés de la caisse. Le bois de la caisse est en ... bois, en planches séparées (afin de rendre plus naturelles les séparations). Les essieux sont de Peco, les tampons de Slaters, les attelages du Cercle. Les portes sont en laiton afin de conserver la faible épaisseur et de leur conférer la solidité nécessaire.

La patine est l'œuvre de Jean-Pierre Wahl (membre comme Bernard du Modélisme Ferroviaire Dunkerquois) qui touche parfois un peu au Zéro.



Kit anglais livré avec un attelage de 4 chevaux que l'auteur a trouvés un peu « figés ». Sur la photo, ils ont été remplacés par une paire de chevaux de chez <https://www.hauser-figures.de/spur-0/>, acheté lors d'une expo à Genk, mais que l'on doit aussi pouvoir se procurer chez Aubertrain <http://aubertrain.com/page-france.html>. AHUSER propose des chevaux harnachés ou pas, dans des robes de toutes natures. Modèles peints uniquement. Pierre Miguel.



# Les lecteurs nous écrivent.

## Le Gur-Rug du Muséon di Rodo, à Uzès

Suite à la question posée dans le numéro 32 par Michel Sirop, concernant le muséon di Rodo, François Fontana nous donne quelques éléments de réponse.

« J'ai quelques éléments de réponse à la question (...) sur le réseau du Muséon di Rodo d'Uzès. La collection de matériel, ainsi que quelques pièces de décor ont été transportées à quelques kilomètres dans le village d'Arpaillargues au Moulin de Chalier. Devenu Musée 1900 les collections se sont étoffées et le matériel en zéro n'est plus présenté.

La dernière fois que je l'ai vu rouler à Uzès j'étais ado ! Ensuite j'en ai retrouvé des morceaux à Arpaillargues, mais en présentation statique.»

François Fontana.

Contacté à ce sujet, Michel Sirop répond :

«J'ai retrouvé ma collection de cartes postales traitant de la Stedef et du muséon di Rodo. Le réseau que l'on pouvait voir à Uzès était baptisé. GUR-RUG, je ne me souviens plus pourquoi. Ce réseau a été construit par W.F.P. KELLY et donné par G.P.KEEN (tous des Grands-Bretons) et remonté à Uzès. Mr Girod-Eymery avait beaucoup de relations et les a utilisées pour éditer outre les cartes postales STEDEF, les Scrapbook et autres... Ses modèles en O étaient d'origines diverses (Munier, Fournereau, Lenoble, Lottiaux etc... La pacific Ouest 2902 en O aurait été construite par un certain Clifford R.Wood.»

Le rédacteur a donc recherché dans ses anciens Loco-Revue, et a retrouvé dans le numéro 298 de septembre 1969 un article de Henri Girod-Eymery sur ce réseau qu'il présente comme le sien. En voici un condensé.

«W.F.P. Kelly commence la construction de ce réseau en 1923. Amateur de matériel britannique et continental, l'auteur imagine une île qui se situe quelque part dans le Channel et communiquant par tunnels avec les deux rives. La complexité du plan qui rappelle l'appareil digestif d'un mammifère supérieur lui valu le nom de «Gutland» (gut voulant dire Intestin). Le réseau, installé près de Kolkestone survécut à la guerre, aux V2 et à la curiosité des soldats anglais et continua à prospérer jusqu'à la mort de son concepteur.

Ses collections ferroviaires furent partagées entre le Model-Railway-Club de Grande-Bretagne, et quelques-uns de ses amis. C'est ainsi que quatre tonnes de matériels arrivèrent dans les locaux du Muséon.

Après un remontage qui ne fut pas une petite affaire, le réseau changea de nom pour s'appeler «Gur-Rug», soit Gutland Uzétian Railways, réseau Uzérien de Gutland. Équipé en trois rails (rail latéral), le réseau fonctionnait en 24 V continu. Le tracé comportait un ovale à quatre voies parallèles de 40 m de développement, une gare principale avec six voies à quai et un dépôt. Le visiteur pouvait également voir un garage voyageur, et un faisceau marchandise. Une gare secondaire était réservée au trafic de banlieue, le tout à l'échelle 1/43,5°.

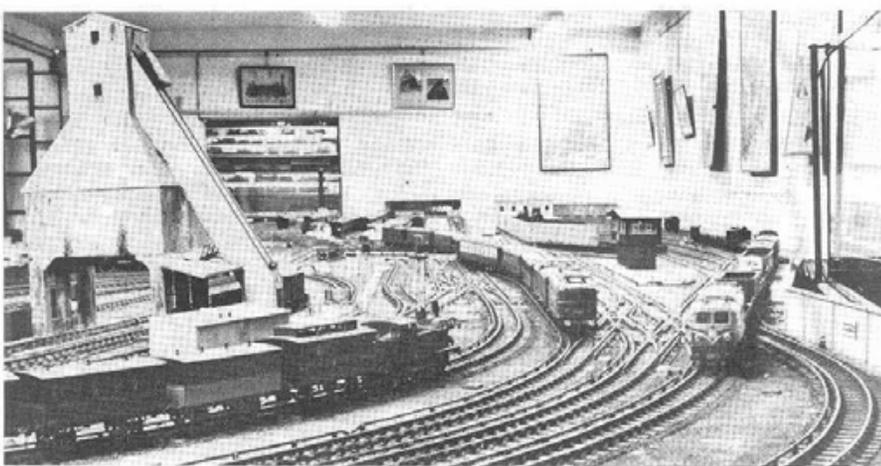
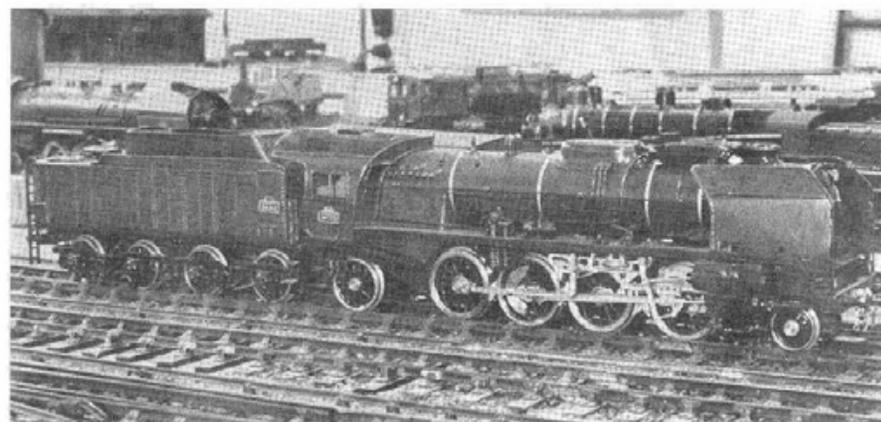
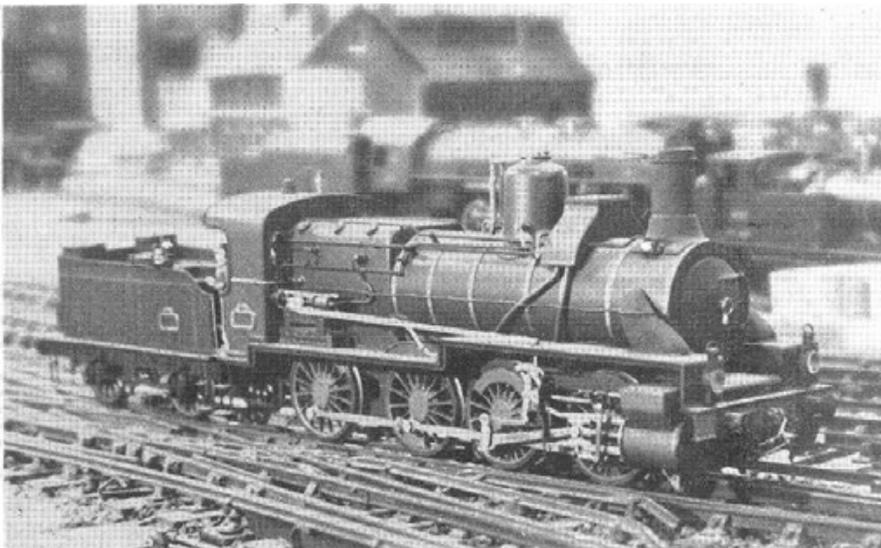
A l'époque des photos, le décor n'était pas encore commencé, il semblerait qu'un projet de déménagement ait retardé les travaux.»

### Complément de dernière minute :

Les deux anglais keen et Kelly étaient voisins peut être même avec un chemin entre les deux. Ils avaient chacun une extrémité du réseau. La partie droite allait de l'un à l'autre. Matériel assez proche, l'un avait les toits foncés l'autre clair. (Description Lelievre lors de la vente Daertead à Chartres où il avait beaucoup de matériel des deux avec les toitures conservées)  
Bertrand Rumeau

Les photos ci-contre sont tirées de l'article Loco Revue, et publiées avec l'aimable autorisation de LR Presse.

- Locomotive 040 PLM de construction Lottiaux.
- Locomotive 141P SNCF de construction Munier.
- Vue générale de la gare d'Andoble.
- Le faisceau marchandise de la gare d'Andoble.



# EXPOSITION



Bertrand Rumeau et Pierre Miguel. Photo Christiane Narquin



Personnage MK35 peint par Pierre Miguel.



L'escarville Saint-Michel.

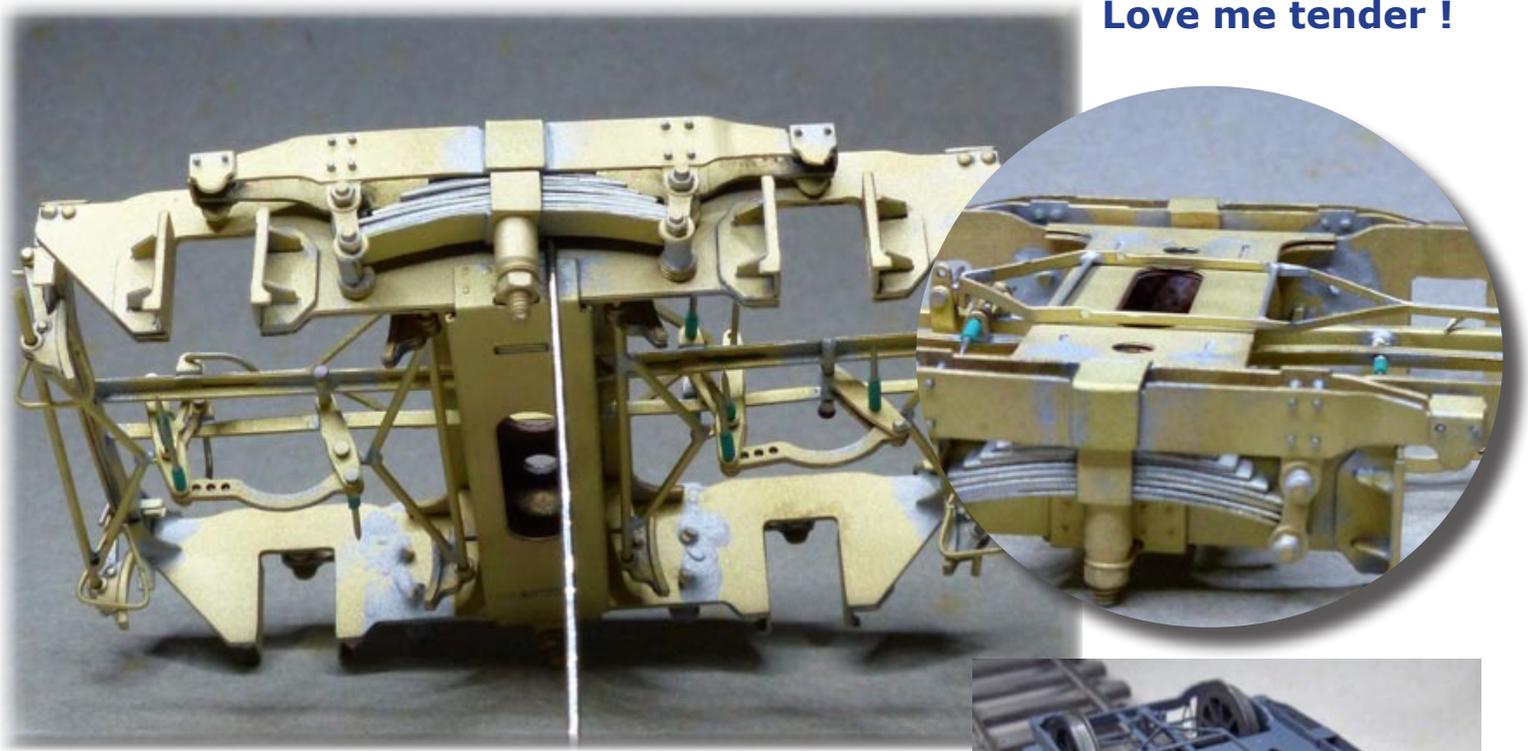


## ORLÉANS 2018

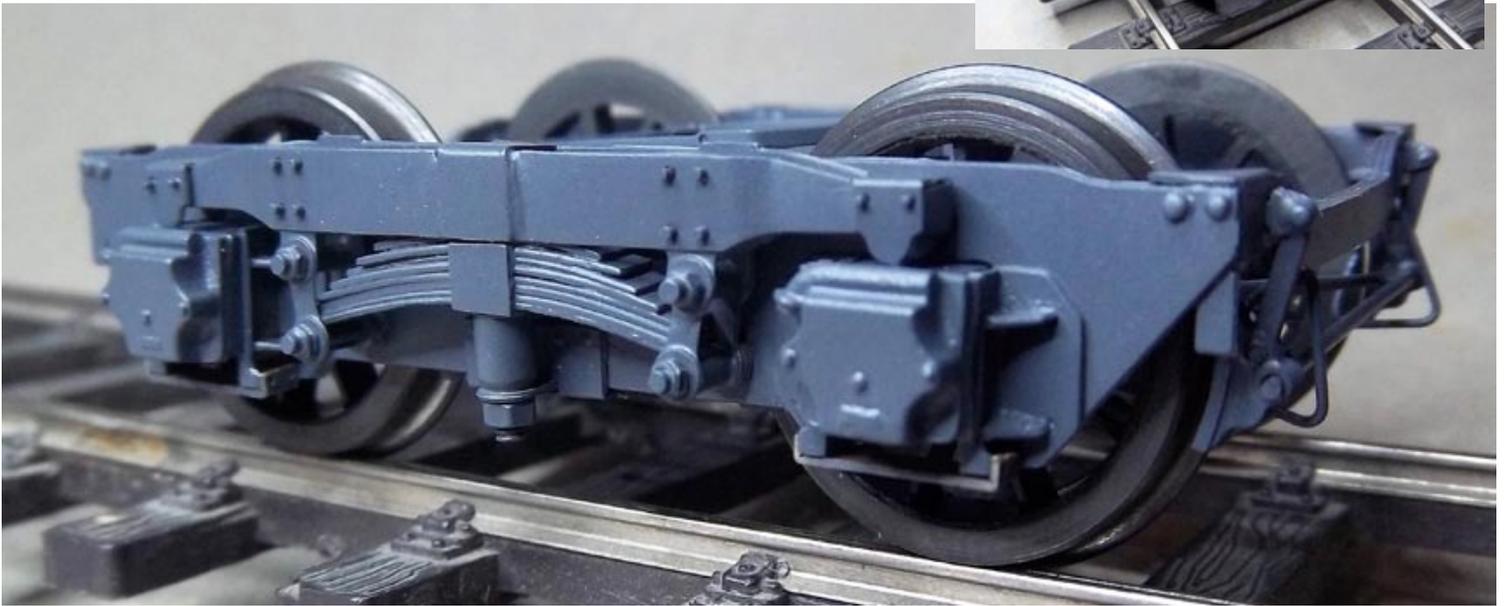
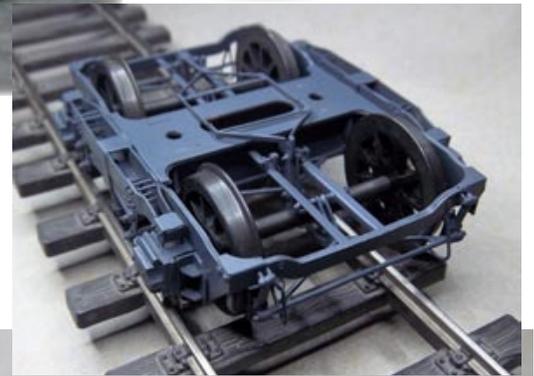


Vu sur le stand de DutDut Production. Remorque pour l'autorail X 5800. L'autorail est toujours en cours de préparation, avec quelques pièces de détaillage particulièrement fines.

Love me tender !

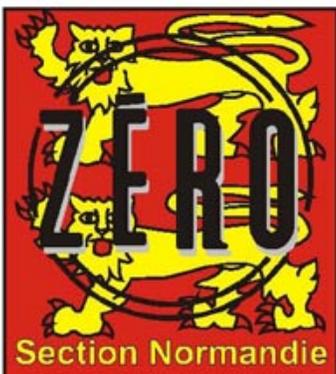


Quelques amis de la section Normandie travaillent sur une réalisation commune, un tender Etat. En voici la photo du prototype. Tout est en photo-découpe, du beau travail. Prototypes montés par Willy Bougy et Joël Rault. Photo C.Rault et W. Bougy.



Le couvert OCEM 29, projet commun de la section Normandie ici en version PLM.

Photo C.Rault





**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2019**

16 MARS 2019

**13380 PLAN-DE-CUQUES**

Assemblée Générale le samedi matin à partir de 9 heures.  
Samedi après-midi, réunion des amateurs constructeurs avec possibilité d'apporter du matériel.  
Dimanche visite de réseaux.



Vous êtes représentant du secteur marchand et artisanal et vous souhaitez participer à cette réunion ?  
Inscrivez-vous auprès de la rédaction, nous aviserons en fonction de la place disponible.



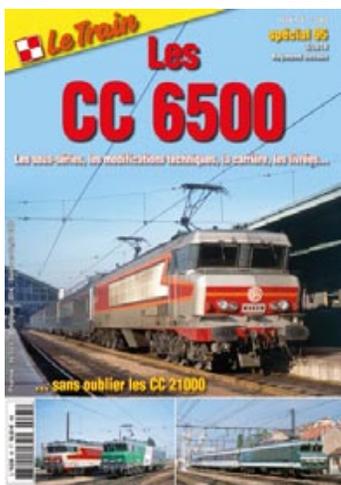
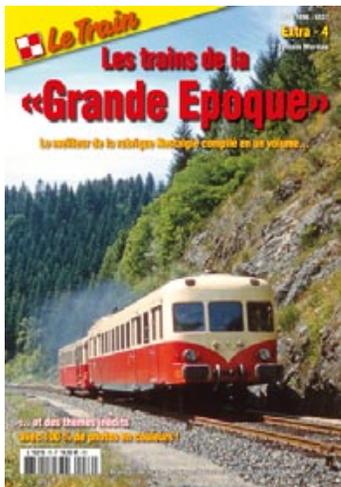
Les adhérents du CDZ recevront les dossiers fin janvier.  
Plus d'info dans Entrevoies 34.



Dans Entrevoies  
**numéro 34**  
janvier 2019

- L'Association outre-Rhin, l'Arbeitsgemeinschaft Modellbau Bahnhof Möggingen. (Rolf Heinrich).
- Les mystères de l'Ouest-Etat en Zéro : Les 110 de la Compagnie de Versailles RD et RG.
- Réalisation de figurines. (Denis Hardouin).
- Naissance d'une passion, souvenirs ferroviaires (2). La passion s'affine (Roland Gandelot).
- MADE IN ENGLAND by Philip Morgan (3). Le jour et la nuit.
- Histoire d'O, c'est fini.

**Editions «Le Train».**  
**Nouveautés.**



**Expositions**

**MODÉLISME**

**eudier**

Dans votre magasin  
Eudier Brico  
185 rue Irène Joliot Curie,  
76620 Le Havre

**LA MAGIE DE NOËL 2018**  
**Du 8 au 15 décembre \***

**Jouets, maisons de poupées, bateaux.....**

**Et des trains!**

Organisée par le Cercle du Zéro  
Section Normandie

\*Sauf le dimanche



## Dans Aiguillages

**Le Gotthard Panorama Express.** (NDLR Ce n'est pas du Zéro, mais du vrai train et du vrai bateau à vapeur. Les images sont superbes).

Le voyage commence à Lucerne, à bord d'un authentique bateau à vapeur du siècle dernier, le «Ville de Lucerne», et se poursuit à bord du Train, (...). Au total, ce sont désormais trois tunnels qui auront été construits pour éviter le passage par le col du Saint-Gothard.

Le premier, ferroviaire, que nous allons emprunter avec le Gotthard Panorama Express, date de 1881. A son époque, il était le plus long tunnel au monde. (...) Le Gotthard Panorama Express emprunte la ligne et le tunnel historique, s'élevant lentement en hauteur, au rythme de nombreuses rampes hélicoïdales, dont celles qui nous vaudront de passer à trois reprises et à trois altitudes différentes, devant l'église de Wassen.

<https://www.aiguillages.eu/pages/reportage.php?video=640>



### Tussen Klei en Leuze, un tram à voie métrique en Om

Ce réseau (NDLR : Présent à Quai Zéro) a été conçu par 4 amis Belges résidants près de Malines. (...) L'inspiration leur est venue de l'existence d'anciennes briqueteries à Rumst et à Terhagen, qui voyaient, à proximité, passer l'une des principales lignes des Tramways vicinaux. La maquette est composée de 3 modules, réunis sur un îlot de 3 mètres 60 de côté, présentant 3 scènes de vie dans les années 60. Le trajet du tram entre Rumst et Terhagen, le centre de Terhagen, et la gare vicinale ainsi que la remise à tramways de Rumst. La maquette est exploitée en numérique. Les tramways qui y circulent sont sonorisés grâce à des sons enregistrés sur de vrais trams.

<https://www.aiguillages.eu/pages/reportage.php?video=643>

### Le réseau Tin Plate de Vicent Bory

Vincent Bory est un Aiguillonaute Suisse. Il a construit avec son père il y a 5 ans, ce réseau, destiné à faire rouler les trains de sa collection. Pour l'essentiel du matériel roulant datant des années 40/50, c'est à dire produit dans les toutes dernières heures du jouet Tin plate, et à l'aube du modélisme ferroviaire, dont l'influence est visible sur le niveau de détaillage avancé de certains modèles. Le réseau est en trois rails courant continu. Il est installé dans une pièce d'une 20aine de mètres carrés, et comprend une 40aine d'aiguillages. Il est constitué de deux circuits Tin Plate principaux, complétés par une ligne à voie métrique et une autre à voie étroite et ...un téléphérique ! Sur sa maquette, Vincent fait également la démonstration d'un système de transfert des wagons à l'écartement normal sur des «truks» leur permettant de poursuivre leur route sur des voies métriques.

<https://www.aiguillages.eu/pages/reportage.php?video=645>

Textes de présentation : Thierry Pupier.

## Les jeunes et le modélisme ferroviaire.

Par l'intermédiaire de notre représentant à la FFMF, Jean-Louis Piélin, la «Fédé» nous demande, ainsi qu'à toutes les associations, de lancer une réflexion sur des moyens permettant d'attirer les jeunes vers le modélisme ferroviaire.

Vous avez une idée ou une expérience à partager, n'hésitez pas, contacter le secrétaire du Cercle qui fera suivre.

Nous pensons que nous n'attirerons pas directement les jeunes à la pratique du zéro, mais sortons un peu de notre cercle et réfléchissons aux moyens de les amener à jouer au petit train, en s'appuyant par exemple sur les techniques modernes qu'elles soient de conduite ou de réalisation. Le débat est ouvert. Nous aurions pu ouvrir un fil spécifique sur le forum du zéro, mais pour éviter d'interminables discussions stériles, nous privilégions le contact direct. Mais ce n'est que l'avis du rédacteur !!!!



## Nouvelles du U60

Le locotracteur U 60 est distribué, tout au moins pour ceux qui ont choisi la filière remise directe. Les envois postaux ne devraient pas tarder. Vous devriez recevoir incessamment la notice après les dernières corrections. Il n'y aura pas de second tirage de ce locotracteur.

### Nouvelles coordonnées à noter :

Délégué Régional AUVERGNE, RHÔNE-ALPES

Bruno DELAHAYE

Contact : bod-train73 (at) orange.fr

Mob : 06 46 82 09 33

73100 GRESY sur AIX

## ACHAT EN COMMUN

Dans le cadre d'un futur projet «roulant», nous allons approvisionner la quantité nécessaire d'essieux du type livré avec les Ocem 29.

C'est peut-être pour certains, l'opportunité de faire quelques réserves destinées à des projets personnels ou visant à améliorer l'esthétique de leurs vieux Lima, Pola ou autres wagons.

Descriptif du produit: Essieu en inox, équipé de roues à 9 rayons de 24mm. Isolation à la jante. Roues noircies. Fusées de 1,5mm. (Sous réserve que le fournisseur respecte le cahier des charges)

Prix: 7,50€ la pièce.

Contactez le Secrétaire. Fin décembre dernier délais.

## Petites annonces

**A vendre** 040 DA km 108, version d'origine. Montée, peinte et fonctionnelle. Contacter Bernard COPPIN 06 87 35 72 56.

**A vendre** AMJL un autorail ABJ 4 et une 141 E 403. Contacter Christian Mayère au 06 5 92 14 68 ou 01 64 99 76 50 .

**A vendre deux kits KM 108** une CC14100 en kit sans moteur et pignon, et une BB 8516 en kit moteur Fournereau 12V et pignons. Contacter Dominique Jovignot dominique.jovignot@gmail.com.

**Recherche** Pièces pour compléter un kit de 231E JCR. Contacter Jean-Pierre Dedecker au 05 65 30 61 41.

**Recherche** kit 150E JCR faire offre à Michel hugon tel 02.29.40.10.58 socorem@wanadoo.fr.

**Recherche** - un kit 030 Etat des Petits Trains de France - un kit d'une 140 A PLM de chez DJFR Jean Bertrand (07 77 86 62 72 ).