



Mai - Juin 2013

N° 182

Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur. Téléphone : Jean GREUSEN, président 087 - 33 68 82 Email : greusen.jean@gmail.com Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

Le mot du Président.

Chers membres et amis,

Après 15 années passées au comité (dont 12 comme président) de notre association, je vous écris pour la dernière fois ces quelques lignes.

Durant toutes ces années, avec l'aide d'un comité particulièrement dévoué ainsi que la participation active de plusieurs d'entre vous, nous avons constamment fait progressé la vitalité, la convivialité et l'esprit d'amitié au sein de notre Club.

Ayant toujours essayé d'être à l'écoute de chacun et essayant de rencontrer l'intérêt du plus grand nombre, toute l'action du comité a consisté à augmenter le nombre d'activités et de possibilités d'amusement et de progression des connaissances des membres du Club.

Pour n'en citer que quelques unes, la création d'une bourse Club annuelle, l'organisation d'un voyage familial annuel, la création à l'initiative de plusieurs membres, des réseaux aux échelles N, N US, H0 US, H0 Normipra, H0m, la reprise avec l'aide de notre ami Philippe Camus de la de l'édition bimestrielle de notre revue "Entre-Voies", la participation à plusieurs manifestations et expositions organisées par des clubs amis, tout cela sans parler des présentations bimensuelles traitant des sujets les plus divers.

Grâce à l'aide de tous, 3 portes ouvertes ainsi que 2 grandes expositions extérieures ont également été organisées.

Je profite de ces quelques mots pour remercier particulièrement les membres suivants qui durant toutes ces années se sont dévoués au sein des différents comités successifs : Pierre Mawet, Alain Jean Charles, Philippe Camus, Gilbert Hayot, Pierre Antoine Baar, Jean Marie Simonis, Jean Claude Rogister, Jean Claude Simar, Jacques Kleinermann, Jean Marie Desoroux, Louis Allaerts, Georges Boutet, Roland Dasseleer, Christian Vanwambeke, André Emile, Paul Lousberg, Roger Lorscheider.

A tous je dis merci pour l'aide qu'ils m'ont apporté durant mes différents mandats.

Je voudrais aussi remercier les épouses qui par leur travail bien souvent caché mais néanmoins indispensable ont également contribué à la réussite des activités. En effet c'est avec leurs concours que notre local est nettoyé chaque semaine, que la nourriture lors des manifestations est préparée et que la tenue du bar lors de ces mêmes manifestations est effectuée.

Voilà, un cycle se termine et je voudrais en conclusion, vous dire que c'est avec fierté et honneur que j'ai toujours considéré ce poste non comme un privilège mais bien comme un devoir vis à vis de l'association.

J'ai rencontré durant ces années un vrai courant d'amitié et découvert des personnes vraiment sympathiques et généreuses.


Voilà, une page se tourne mais ce n'est certainement pas la fin de l'histoire.

Je souhaite au nouveau comité autant de joies et de satisfactions que j'ai pus en éprouver.

Je reste bien entendu à sa disposition pour tout coup de main dont il pourrait avoir besoin.

Avant de terminer, un merci tout spécial à nos amis Christian, Emile et Jacques qui eux aussi quittent le comité.

Longue vie au R.C.F.E.B !

 **Le Président (pas avare mais économe), Jean Greusen.**

Voyage à Dortmund.



Liste des bourses de mai et juin 2013.

12/05/2013

Bourse d'échange
Organisée par l'AS.MO.CO Institut Don Bosco
Salle St Raphaël Aywaille
de 09h00 à 13h00 Infos : 0471 4045050.

26/05/2013

Bourse d'échange
Hoeseltse Treinclub Salle Ter Kommen
Europalaan, 2 Hoeselt
de 09h00 à 12h30 Infos : 089/514644

09/06/2013

Bourse d'échange
Organisée par le TMC
rue Circulaire, 27 à 6060 Gilly
de 09h00 à 13h00. Infos : 0497 747637

Evolution du modélisme ferroviaire à l'échelle 00/H0

Depuis l'apparition du chemin de fer réel, nombre de fabricants de jouets se sont lancés avec plus ou moins de bonheur dans leurs reproductions sous forme de jouets.

Durant la première moitié du 20ème siècle, de nombreux fabricants produisent des reproductions à grande échelle allant de l'échelle III à l'échelle 0.

Parmi les grands noms, citons BING, BASSET.LOWKE, B.L.Z., FLEISCHMAN, DITSLER, HORNBY, MÄRKLIN, LIONEL, JEP Etc.

Ces différents constructeurs proposent à leur clientèle des modèles allant de la simple reproduction de train appelée de sol, en passant par les trains mécaniques, à vapeur vive et enfin à l'électricité. Les productions sont très variables et les prix aussi.

Il est d'ailleurs courant, durant cette période, d'estimer le niveau social d'un client en fonction du nombre de roues que possède le modèle acheté. En effet, pour une même caisse, les fabricants proposent pour exemple, une Pacific équipée de 4 roues en version embiellage simplifié mais également une machine équipée de 12 roues (bissel compris) et embiellage complet. Le prix n'étant bien entendu pas le même.

Il faut savoir que dès 1902, certains envisagent des solutions pour réduire la taille des engins. En effet la firme SCHÖNNER propose un train circulant sur voies de 25mm. Il appelle bizarrement cette échelle OOO.

Dans cette course à la réduction, MÄRKLIN propose en 1912 son "Liliput eisenbahn" circulant lui sur une voie de 28 mm et repris au catalogue comme écartement OO.

Durant cette période, d'autres firmes développent également de petites échelles mais sans succès. C'est le cas de la firme BING qui développe et présente en 1922 en Angleterre, un train de table nommé "Miniature Table Railway" circulant sur une voie à ballast métallique et écartement de 16,0mm.

Le vrai démarrage des trains à l'échelle OO/HO débute lorsque TRIX présente en 1935 à la foire de Leipzig un train roulant sur une voie de 16,5mm et appelé train à l'échelle OO.

MÄRKLIN ne pouvant rester en arrière (il est à cette époque le plus grand fabricant européen), il présente dès l'automne de la même année son train à l'échelle OO voie de 16,5mm. L'astuce de la firme est de proposer directement au public, deux ensembles complets de trains sous forme de coffrets comprenant les machines, wagons, voitures, rails ainsi qu'une série d'accessoires complémentaires.

HORNBY (Angleterre) se lance à son tour en 1938 dans l'aventure en lançant le "Hornby Dublo" en écartement 16,5mm et à l'échelle OO (échelle que les marques anglaises conserveront).

Les trains proposés à cette époque bénéficient des technologies du moment à savoir, fabrication en tôle lithographiée, gros moteur, rail à 3 conducteurs, courant alternatif.

Dès 1938, les fabricants développent une nouvelle technique, c'est à dire le métal coulé (ZAMAC) et ce, pour les machines.

La première machine à profiter de cette technologie chez MÄRKLIN est la Commodore Vanderbielt.

Le volume nécessaire pour le logement du moteur oblige les différents fabricants à surdimensionner leurs modèles et à préférer l'échelle OO (1/76). Une grande série de machines sera ainsi produite jusqu'en 1952/53.

Les années de guerre interrompent la production du jouet au profit de l'armement.

En 1944, naît une société qui fera parler d'elle durant de longues années, JOUEF, bien que sa production ferroviaire ne démarrera qu'en 1949.

Dès le début des années 1950, la technique du plastic injecté fait son apparition, c'est ainsi que TRIX et Märklin sortent une reproduction à l'échelle HO d'une type 80 et 89 dont la caisse est en plastique injecté.

Une révolution est introduite par la marque FLEISHMAN grâce à l'introduction en 1952 de rails à 2 files de voies et fonctionnant sous courant continu. Grâce à ce progrès, FLEISHMAN sera pour de longues années le leader du système dit continu. Il sort également cette année une type E44 qui est une des premières machines HO de la marque.

Les techniques de moulage se perfectionnant d'année en année, les grandes firmes sortent des modèles de plus en plus fidèles à la réalité.

Plusieurs nouveaux fabricants font leur apparition durant cette décennie. Pour n'en citer que quelques uns : RIVAROSSO 1945, LILIPUT 1947, LIMA 1946, PIKO 1949.

La firme HORNBY France qui était présente sur le marché depuis 1921, et dont la fabrication comportait principalement des trains échelle O (Fameuse série M), aborde à son tour le Ho en 1960 sous la dénomination "HORNBY Ach0".

Cette même année, la firme HAG qui était active dans les trains en métal moulé à l'échelle O abandonne cette échelle pour se consacrer au HO.

Pour faire face aux quolibets de la concurrence (principalement active dans le système 2 rails continu), MÄRKLIN sort en 1953 sa voie M à plot central. Ce qui, bien que n'étant toujours pas réaliste, donne un aspect visuel nettement amélioré.

Les années 1960 à 1970 sont les années de prolifération de fabricants tant en Europe de l'ouest qu'en Europe de l'est d'où des productions bon marché nous parviennent

Pour n'en citer que quelques uns : ROCO 1960, KLEINBAHN (Ancien Klein model...), MEHANO 1952 ainsi que l'apparition d'artisans (surtout français) réalisant de petites merveilles mais à quel prix.

Durant cette même période, différents fabricants tentent l'aventure dans des écartements un peu farfelus. Par exemple WESA qui commercialise une voie de 13mm ainsi que BUB qui tente l'échelle S.

Si plusieurs fabricants font leur apparition, d'autres disparaissent ou changent de propriétaires. C'est le cas

de Hornby qui dès 1964 est reprise par la firme LINES FRERES qui abandonne définitivement la production en O. La société JEP cesse définitivement ses activités de l'usine de Montreuil en 1965.

Pour l'anecdote, il faut signaler que la firme ARNOLD qui jusqu'alors fabriquait surtout des trains jouets lance une nouvelle échelle en 1964 en voie de 9mm. L'échelle N est née.

La période 1970-1980 constitue l'âge d'or du train miniature qui quitte définitivement pour les amateurs, l'appellation de jouet pour celle de modélisme.

Sur une édition du livre "GUIDE INTERNATIONAL DU CHEMIN DE FER" écrit par B.Stein, on recense plus de 4000 modèles à l'échelle OO/Ho et plus de 70 fabricants sur le Marché.

Dans le domaine de la commande des trains, de grandes révolutions techniques font leur apparition. Innovateur pour son époque, Trix Express avait déjà prévu lors de la conception de ses premiers trains de faire fonctionner trois trains sur le même circuit de voies moyennant l'utilisation de trois alimentations différentes.

Dans les années 1965, la firme JOUEF propose son système JOUEFMATIC qui est un peu le précurseur du système digital.

Marklin quand à lui développe en un nouveau concept appelé DELTA dès l'année 1992 (précurseur du digital) qui a la particularité de pouvoir commander sur le même circuit et ce tout à fait indépendamment, cinq machines équipées de décodeurs.

Ce système sera également développé par les principaux fabricants et en ce compris des fabricants complètement en dehors du train modèle (EX: Uhlenbrock, Lock pilot, etc.)

En ce qui concerne la fabrication du matériel roulant, les dimensions sont de plus en plus précises les superdétaillages font leur apparition et les qualités de roulement ne cessent de s'améliorer. Apparition chez certains du moteur 5 pôles, du moteur sans fer, du moteur haute performance.

On voit également apparaître une nouvelle approche du modélisme ferroviaire, à savoir la collection.

Märklin, encore lui, présente au public en 1972 l'échelle Z (1/220). Ceci est pour l'histoire et hors sujet.

Les années 198-1990 voient les différents fabricants tenter, par une démarche de Réhabillage de modèles dont les moules sont ammortis, de faire face à la concurrence et aux problèmes financiers que rencontrent différentes marques (par ex : JOUEF repris par la firme CEJI).

Cette politique est surtout appliquée par Märklin qui, ayant senti le désir des collectionneurs d'acquérir l'ensemble des différents modèles proposés, se rue sur tout ce qui bouge.

Pour faire face à ces problèmes des firmes comme TRIX et Märklin collaborent à la réalisation de certains modèles ou vont jusqu'à commercialiser des modèles de la concurrence sur leur marque.

Poussées par les modélismes "compteur de rivets", les firmes sont obligées d'étudier et de présenter des modèles de plus en plus exacts et sophistiqués, ce qui a pour conséquence que d'une part, les marques grand public (Lima, Jouef, Méhano etc.) ont de plus en plus difficile à suivre et sont à leur tour obligées de présenter ce type de modèles et d'autre part, compte tenu des prix demandés, d'écarter une catégorie sociale moins favorisée du modélisme ferroviaire.

La fin du siècle, bien que toujours florissante en nouveaux modèles et systèmes, voit néanmoins se profiler à l'horizon le vent des restructurations.

Le 21ème siècle démarre par de profonds bouleversements dans le paysage des fabricants.

La Firme Trix est absorbée par Märklin. Les firmes ARNOLD, RIVAROSSA, JOUEF, LIMA sont reprises par la firme LIMA qui va en 2004 être à son tour reprise par HORNBY England.

La firme ROCO est en cessation de paiement en Juillet 2005.

Par contre, la firme PIKO sort en 2004 un tout nouveau système de rail propre à la firme.

Voilà, sans être exhaustive, cette petite historique du modélisme ferroviaire à l'échelle OO/HO nous aura permis de nous remémorer nos jeunes années.

✍ **Jean Greusen**

Le comité et les membres du R.C.F.E.B ont le regret de vous faire part du décès de nos membres et amis
Jean-Louis Vandersanden et Joseph Jackers.
Nous présentons à leurs familles nos plus sincères
condoléances.

Le comité et les Membres du R.C.F.E.B présentent à notre ami Philippe Camus ainsi qu'à sa famille, leurs
condoléances à l'occasion du décès de son papa.