

Cette 140 est un exemple de la série des locomotives américaines S160 construites pour les besoins des opérations de guerre en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale (140 U en France). Plus de 500 unités ont été exploitées après la guerre au service des PKP. Le modèle a été créé à partir d'un kit DJH, qui a subi plusieurs modifications importantes.

KARNIN GORZOWSKI, en Pologne

Les organisateurs du Ramma de Sedan ont le chic pour dénicher des réseaux inédits et, à chaque édition, nous invitent à découvrir des oeuvres étrangères. En 2019, la Pologne était représentée. Pour notre plus grand bonheur.

Texte et photos: Yann Baude (sauf mention contraire)



Les quatre exploitants du réseau présenté au Ramma 2019. De gauche à droite : Roman Szczeciński, Tomasz Florczak, Leszek et Małgorzata Lewiński.

Yann Baude - Vous avez permis aux visiteurs du Ramma de Sedan, en 2019, de découvrir un morceau de paysage polonais, animé par d'incessants passages de trains très typiques du début des années 70. Outre l'intérêt historique et géographique, j'ai adoré la mise en scène et le spectacle créé par la succession d'une large courbe et contre-courbe, dans un décor sobre et hyperréaliste. Qui sont les modélistes qui ont participé à la construction de cette maquette ?

Tomasz Florczak - Les auteurs de la maquette présentée à Sedan sont Tomasz Florczak et Roman Szczeciński. Nous vivons tous les deux dans la même ville,

Gorzów Wlkp, dans la partie ouest de la Pologne. Nous appartenons depuis près de dix ans au groupe de modélistes PMMH0 (Polska Modular Mockup HO) et nous nous intéressons à la fois aux trains réels et aux modèles réduits depuis notre plus jeune âge. Nous sommes restés fidèles à l'échelle 1/87 depuis nos débuts.

YB - Vous avez reproduit avec précision un site réel. Où se trouve donc en réalité la station de Karnin-Gorzowski ?

TF - Karnin est un petit village situé près de la ville de Gorzów Wlkp, à environ 150 km à l'est de Berlin. La ligne reliant Gorzów Wlkp à Zbaszynek, toujours en service aujourd'hui, passe donc par la halte de Karnin Gorzowski. Le bâtiment →

Karnin Gorzowski est un arrêt sur la ligne ferroviaire Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek dans l'ouest de la Pologne. Avant la Seconde Guerre mondiale, elle se trouvait en territoire allemand.



Le bâtiment de la station Karnin Gorzowski en construction. On peut remarquer l'emploi de plaques Auhagen.

→ de la gare et la gare elle-même existent également toujours aujourd'hui. La ligne de chemin de fer et la gare ont été construites il y a plus de cent ans par les Allemands.

YB - La maquette présentée à Sedan a une grande ampleur, et il est rare de voir circuler des trains sur d'aussi grands rayons, dans une portion de paysage complète, sans que le regard ne soit bridé par la structure. Quelles sont ses dimensions ?
TF - Comme l'indique le plan, la partie visible du public mesure environ 5,6 m de longueur. L'ensemble du tracé, y compris les deux coulisses, mesure environ 12 m de long. C'est une maquette modulaire. Chaque module est caractérisé par une interface standard appelée LL500 en Pologne. À gauche, un premier module supporte le pont routier, juste avant les deux modules de la halte. La partie de la voie ferrée sur une courbe de 30 degrés avec la rivière est un autre module, également encadré par des interfaces LL500. Nos modules peuvent être combinés les uns avec les autres de différentes manières. Les modules peuvent également être combinés avec ceux d'autres personnes qui construisent une maquette selon ce système LL500. Le fond de décor en photo et le bandeau supérieur avec éclairage peuvent être associés à n'importe quels modules.

YB - Quelle époque avez-vous choisi de nous faire découvrir ?

TF - Notre maquette s'inscrit dans les réalités de la période IVa-IVb selon les normes

NEM, c'est-à-dire de 1968 au milieu des années 70. Le matériel roulant, les équipements et les voitures correspondent à cette époque.

YB - Dites-nous quelques mots sur le bâtiment de la gare. C'est une construction personnelle ?

TF - Oui, le modèle de bâtiment de la gare est une construction de mon ami Roman, utilisant des feuilles de briques en plastique Auhagen. Le plan de voies du module, ainsi que la halte, c'est-à-dire les bâtiments et les équipements, sont des copies exactes de la réalité.

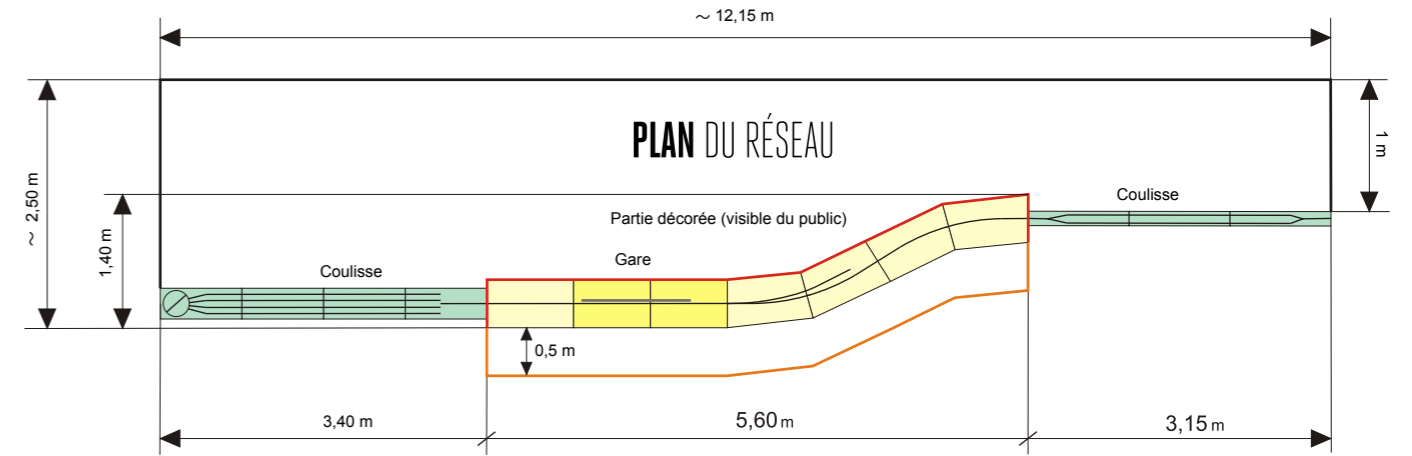
YB - Quelle est la marque de la voie ?

TF - Nous avons utilisé du matériel Tillig et Weinert. Pour le contrôle des trains, nous employons le système numérique standard DCC. Les commandes à main sont les mêmes que celles utilisées par le groupe international FREMO, des Digitrax, connectées en façade des modules, à un bus qui parcourt tous les modules.

YB - Quels produits sont utilisés pour la végétation ?

TF - Les arbres sont issus de la gamme du fabricant polonais MBR. La verdure basse est faite d'herbe électrostatique de diverses provenances. Nous avons appliqué des produits Mininatur et divers produits Heki en plus de l'herbe.

YB - Parlons du matériel roulant. Je reconnais des origines européennes diverses, mais aussi un matériel très typiquement polonais. →



Le module avec la voie de débord a été construit en respect des règles du vrai chemin de fer. La voie est protégée par une voie d'évitement. Il y a aussi une rampe, une balance à véhicules et un bâtiment pour le personnel de service.

Provenant de la coulisse sur le module avec pont routier de la ligne Gorzów Wielkopolski – Mysłibórz (Landsberg a.d. Warthe-Soldin), une locomotive pour trains de marchandises produite en URSS. Le modèle a été construit sur la base d'une machine Gutzold.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : HO (1/87)
- Dimensions : 5,6 m de longueur (partie décorée), 12 m (ensemble de la maquette présentée à Sedan)
- Infrastructure : caissons de contreplaqué
- Hauteur du plan de voie/sol : 138 cm
- Thème : halte sur ligne à voie unique
- Époque : années 1968 à 1975 environ
- Voie : Tillig code 83 et Weinert
- Exploitation : à vue
- Éclairage : rampes à LED
- Commande des trains : DCC (Digitrax)
- Commande des aiguilles : moteur (aiguille visible) et leviers manuels (coulisses)
- Atteintes : boucles



© M. Telesiński



De la réalité au modélisme... Le module en courbe reproduit une petite rivière à Plawna Dolna (Schomottseifen) en Dolny Śląsk, sur l'ancienne ligne Lwówek Śląski- Gryfów Śląski (Lowenberg-Greifenberg).



LA PT31-26 EST UNE MACHINE POLONAISE. ELLE TIRE UN ENSEMBLE DE VOITURES À DEUX ÉTAGES IMPORTÉES D'ALLEMAGNE DE L'EST.

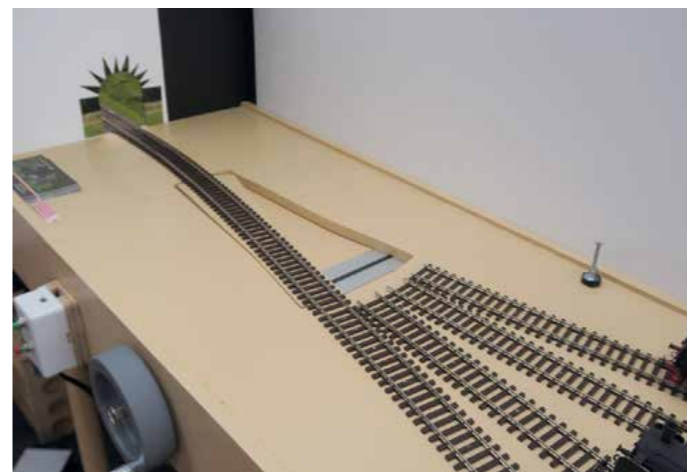
→ **TF** - Nous orientons nos intérêts vers la traction à vapeur et diesel. En Pologne, la traction à vapeur a duré jusqu'à la fin des années 1980. Jusqu'à la fin des années 1970, des locomotives à vapeur construites avant guerre se trouvaient sur de nombreuses lignes secondaires. Dans les années 1970, les PKP (Chemins de fer polonais) utilisaient à la fois des locomotives à vapeur d'avant-guerre et de nouvelles locomotives diesel et électriques. C'était la même chose avec les wagons, ce qui rend très intéressante, à notre avis, cette période des chemins de fer polonais. Sur les photos, vous pouvez voir la Pt31-26. Il s'agit d'une locomotive à vapeur pour express de fabrication polonaise de 1931. Je suis l'auteur du modèle. Il a été créé sur la base du modèle Brawa. Cette série a été utilisée par PKP jusqu'au milieu des années 1970. En fin de vie, ces machines étaient affectées à des trains de voyageurs locaux. La ST44-

482 est un modèle de locomotive diesel soviétique. PKP a importé cette locomotive en très grande quantité. Le type domine le trafic de fret depuis de nombreuses années. Roman a construit ce modèle sur la base d'une machine Gutzold. La locomotive tire un train militaire. Les années 70/80 sont l'époque de la guerre froide. La Pologne, en tant que pays socialiste, appartient alors au Pacte de Varsovie. Pendant cette période, les voies sont souvent utilisées par les trains militaires. Dans le modèle de mon train militaire, vous pouvez trouver l'obusier 2S1 et les véhicules techniques. Sur notre maquette, toutes les locomotives, wagons et voitures sont des modèles constitués d'ensembles de petites séries ou de modèles d'usine reconstruits. Nous n'avons pas beaucoup de producteurs de modèles typiquement polonais en Pologne. Par conséquent, nous devons faire face en reconstruisant des modèles de série ou en construisant nous-mêmes des modèles.

YB - Les coulisses sont aussi très bien conçues.

TF - Deux coulisses peuvent être ajoutées. Lors du montage et du démontage de la maquette, à Sedan et à d'autres expositions, beaucoup de gens ont regardé nos coulisses. Elles ont été conçues pour être universelles et peuvent être utilisées pour diverses configurations de la maquette, grâce aux interfaces LL500. Elles ont été construites pour prendre le moins de place possible pendant le transport et le stockage. La coulisserie avec un plateau tournant se compose de quatre parties, mais peut être réduite à deux ou trois parties seulement, selon les besoins.

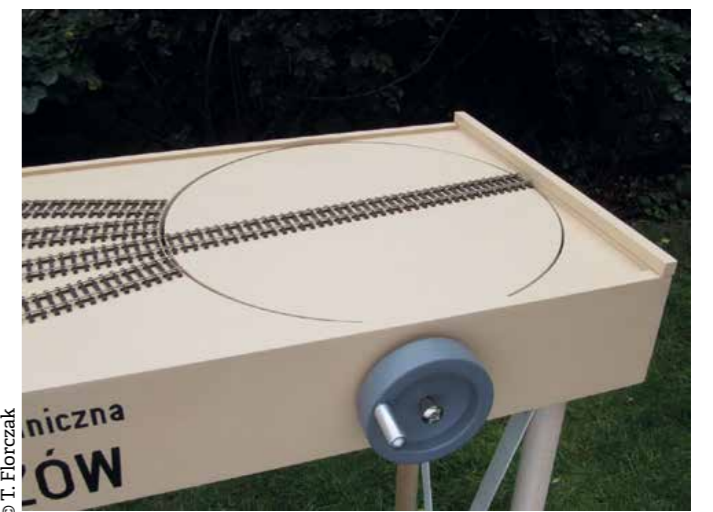
YB - Merci Thomasz ainsi qu'à toute l'équipe pour avoir présenté cette maquette à Sedan, puis maintenant à nos lecteurs. Je souhaite vraiment que vous soyez réinvités en France, car votre maquette est une grande source d'inspiration. ♦



© T. Florczak



© T. Florczak



© T. Florczak

↖ Astuce : un coupon de voie flexible remplace plusieurs aiguilles.

← Des commandes DCC à main Digitrax peuvent être connectées le long du réseau.

↑ Dans l'une des coulisses, ce pont tournant à la finition impeccable sert bien entendu au tournage des machines.