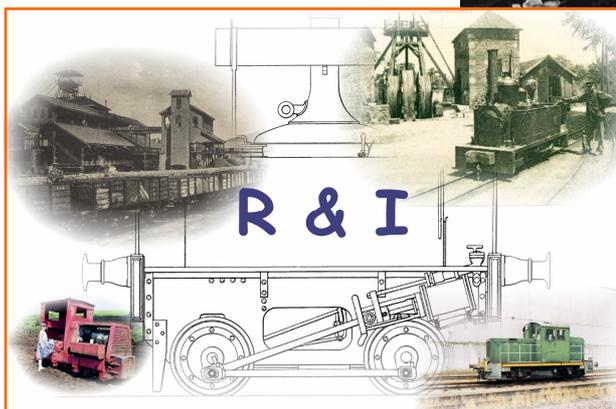
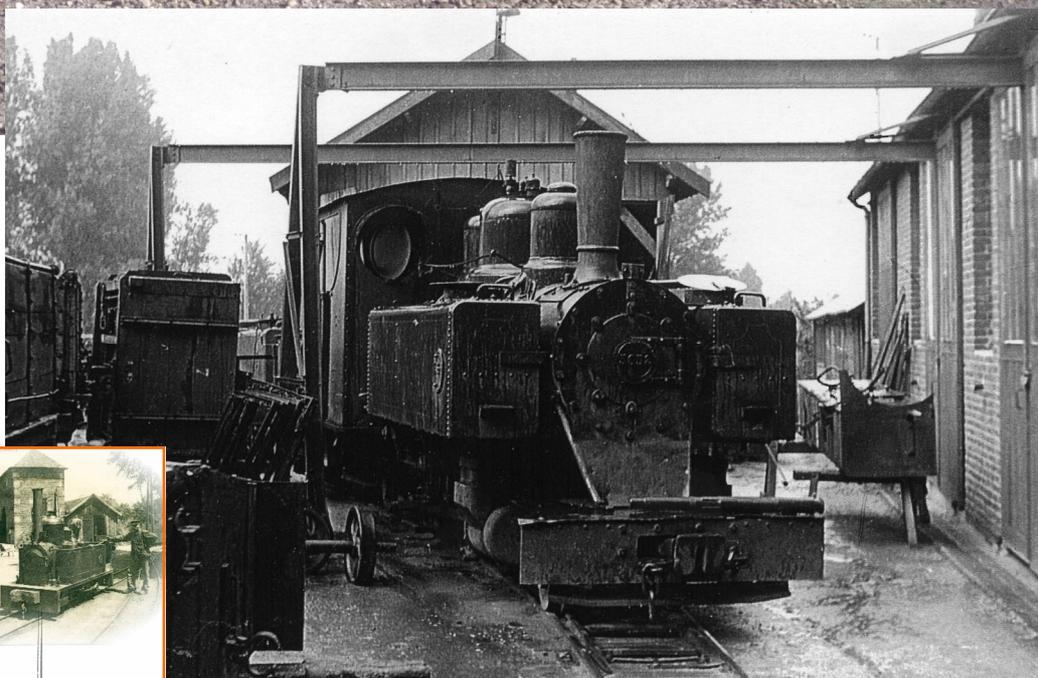


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°21

Septembre 2005
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

3. RV-France-Lorraine

Arcelor – Sollac Lorraine doit gérer la fin programmée de sa filière fonte à l'horizon 2009. Au niveau du service chemin de fer, il a été décidé de se concentrer sur les activités pérennes au-delà de 2009 (produits finis), et de sous traiter les activités de transport ferroviaire pour la phase à chaud : minerai de fer aggloméré pour les hauts fourneaux, fonte entre les hauts fourneaux et l'aciérie, déchargement des trains de chaux, etc..., soit le périmètre couvert anciennement par Lorfonte

Cette sous-traitance a fait l'objet d'un appel d'offre Européen. La Société VFLI a obtenu le contrat et elle reprend progressivement, depuis le 28 avril 2005, les dites activités. Outre la reprise et la mise à disposition de personnel, le contrat inclut également la fourniture de matériel de traction afin de permettre l'élimination des locomotives d'Arcelor – Sollac - Lorraine hors d'âge, soit environ une douzaine d'unités. Pour début octobre 2005, VFLI avait prévu d'engager les locomotives à moteur diesel suivantes:

- Trois BB VSFT Vossloh neuves du type MaK G1000BB,
- Deux BB Brissonneau et Lotz type 63500/040DE,
- Deux BB Moyse type S600 (en fait du type BB 88 EE2 660 P),
- Une BB Alsthom type 62400,
- Neuf Locotracteurs Y7300 – 7400.



Une des deux BB Moyse 88EE2 660P stationne à Hayange. Elle était précédemment utilisée chez Ugine ALZ à Genk, Belgique (Photographie Patrick Etiévant).



La BB Alsthom n°11 (similaire aux SNCF 62400), ex Houillères du Bassin de Lorraine, à l'usine d'agglomération de Rombas (Photographie Patrick Etiévant).



Des Y7300 et Y7400 entourent un Mak G1000BB à Hayange. Les locomotives BL1 & BL2, visibles au fond à gauche, ne seront pas découpées : elles ont été vendues par Arcelor à une société de la région Marseillaise (Photographie Patrick

LES LOCOTRACTEURS BAUDET - DONON - ROUSSEL TYPES « SUPER STANDARD » ET « 150 CHEVAUX – COLONIES », ainsi que leur descendance chez BATIGNOLLES – CHATILLON puis BILLARD

Par Louis Caillot

1. - BAUDET – DONON – ROUSSEL / BDR :

Au début des années 50, la firme BDR établie à Argenteuil (Val d'Oise), construit des locotracteurs des types Y 2100 et Y 6200 pour la SNCF, des locotracteurs de 300 chevaux pour l'Office des Chemins de Fer de la France d'Outremer, ainsi que des locotracteurs industriels.

Dans cette dernière branche, le modèle phare est le « standard », un petit locotracteur de 90 chevaux pouvant être décliné en voie normale ou métrique et même en voie de 60.

Un gros locotracteur industriel, d'une puissance de 150 / 200 chevaux est donc absent du catalogue. BDR en étudie alors un, dont la version à voie normale est désignée « super standard » et la variante en voie métrique ou proche, destinée aux chemins de fer d'Outremer est appelée « 150 chevaux – colonies ».

Dans les deux versions, le locotracteur repose sur deux essieux moteurs munis de roues de 1050 mm de diamètre. Les boîtes d'essieux sont à tampons graisseurs. Le châssis mesure 6,50 m de long et 2,80 m de large. La hauteur du locotracteur au dessus des rails est de 3,289 m et l'empattement entre les deux essieux est de 3 m. Le capot avant abrite le moteur diesel, la transmission, les réservoirs d'air, le capot arrière contient un réservoir à gazole de 300 litres en charge. La cabine est équipée de baies aux angles droits et de chaque côté, le sigle BDR en forme de losange est placé sur l'un des panneaux latéraux du capot moteur (panneau central).



Un locotracteur BDR « 150 chevaux – Colonies » en voie métrique du CF Conakry Niger et son attelage particulier (Collection Philippe Royer)

En 1956, l'activité de fabrication des locotracteurs BDR est reprise par la Société Batignolles – Châtillon / Mécanique Générale.

Les Petits Trains des Sablières de l'Oise

Par Patrick De Decker

1. La voie ferrée reliant Fleurines et Villers Saint Frambourg à Pont Sainte Maxence :

A la fin du 19ème siècle, le développement de l'industrie du verre amenait la Compagnie de Saint Gobain à rechercher du sable blanc, un matériau indispensable à la fabrication du verre.

Elle obtenait alors la concession d'une sablière sur des terrains communaux, à Fleurines (au lieu dit Les Communes), un village situé à quelques kilomètres au nord de Senlis.

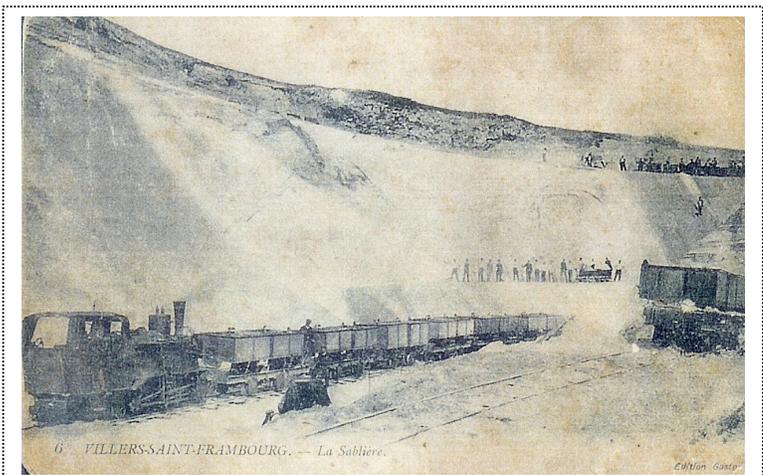
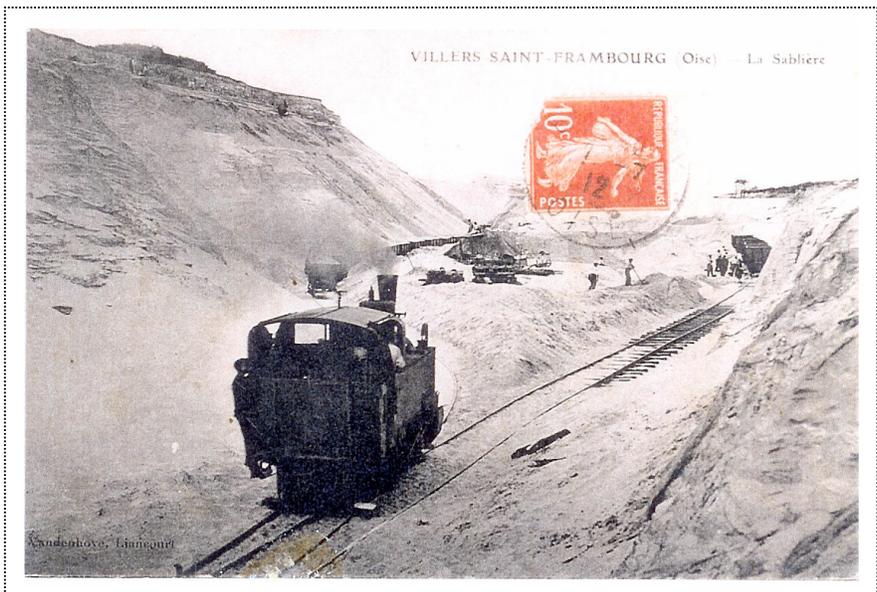
A l'époque, les notions d'écologie et de protection des sites naturels n'effleuraient pas la pensée des Fleurinois qui voyaient dans l'exploitation de la sablière une source de revenus et une activité procurant un travail régulier aux hommes du village.

Dans un premier temps, le sable était transporté depuis Fleurines jusqu'à Pont Sainte Maxence au moyen de tombereaux tirés par des chevaux. A Pont Ste Maxence, il était vidé dans des péniches et acheminé par voie fluviale jusqu'aux usines de Chauny / St Gobain (Aisne).

Par la suite, la société exploitante des sablières s'apercevait vite qu'un tel moyen de transport était insuffisant et elle prenait la décision de construire un chemin de fer à voie étroite (très probablement à voie métrique) en accotement de la route venant de Senlis (devenue RN 17). Cette voie ferrée longeait la forêt d'Halatte sur le côté droit de la route et entrait dans Pont Sainte Maxence en occupant le milieu de la rue principale.

Au milieu de la côte de Fleurines, une voie de garage permettait le croisement des trains. Devant la maison forestière du Grand Maître, il y avait un embranchement provenant de Villers Saint Frambourg où la Compagnie exploitait une autre sablière. Cette dernière était située entre Villers Saint Frambourg et Brasseuse.

Les trains étaient en principe composés de huit wagons à deux essieux et caisses basculantes métalliques, tirés par des locomotives à vapeur de construction germanique. Peut-être à cause de ses effets ravageurs, l'une d'entre elles était surnommée « Attila ».



LES LOCOMOTIVES DIESEL DE CAMPAGNE DU TYPE HF 130 C 5,5

Par Louis Caillot

Essentiellement utilisées sur les fronts de l'Est et en Finlande, les locomotives de campagne type H F 130 C 5,5 sont peu connues en France. Pourtant, avec environ 370 exemplaires répertoriés, elles furent les plus nombreuses des locomotives diesel de l'armée Allemande.

Selon toutes probabilités, les études étaient bien avancées avant 1937 pour le groupement des constructeurs chargé de concevoir la locomotive H F 130 C. Cette année là, la firme Schwartzkopf / BMAG (Berliner Maschinenbau – Actien – Gesellschaft) livrait quelques prototypes et elle était bientôt suivie par la firme Oreinstein & Koppel. Il est à



Un locotracteur HF130C arrive du port de Moru en tête d'un train vide et se dirige vers la carrière de Villeneuve sur Verberie La vue a été prise à la hauteur de la prise d'eau pour les locomotives à vapeur (Photographie C. Wagner).

noter que Neumann, l'ingénieur en chef de Schwartzkopf, participait aussi à la conception de la locomotive à voie normale des forces armées.

Par la suite, la production était confiée à plusieurs constructeurs : Deutz, Gmeinder, Jung et Windhoff s'ajoutaient aux premiers. La fabrication débutait en série à partir de 1938 et les locomotives étaient numérotées par l'armée Allemande HFM 13751 et au-delà.

Les premières unités étaient équipées de cabines de conduite avec des fenêtres latérales et des hublots ronds sur les faces avant et arrière. Par la suite, les fenêtres latérales disparaissaient (hormis celles des portes d'accès) et chaque face présentait deux hublots rectangulaires. Selon les documents, les locomotives du type HF 130 C étaient désignées « locomotives de campagne » ou alors « locomotives de chantier ».

La Brasserie Kronenbourg de Champigneulle (54)

Par Christophe Costy

Cette brasserie est située sur la commune de Champigneulle, à 5 kilomètres au nord de Nancy, et elle est embranchée à la ligne de Paris à Strasbourg au niveau du triage SNCF. L'I.T.E permet une circulation en boucle.

La production du site consiste au remplissage de petits contenants (canettes en verre et en métal, fûts de 30 litres consignés) avec de la bière des fameuses marques « Kronenbourg » et « 1664 ».

La société reçoit des canettes en verre (vides) de 25 cl provenant de l'usine BSN de Gironcourt dans les Vosges. (Société qui utilise un locotracteur SACM de type 3-12 n° 10102), ainsi que des canettes métalliques vides mises à disposition par l'usine Kronenbourg d'Obernai (67).



La BB 71000 de Kronenbourg à Champigneulle (photographie Christophe Costy).

A la fin des années 1980, cette société a utilisé une locomotive ex-SNCF de type BB 71000. D'après mes souvenirs, cette machine était très souvent arrêtée pour diverses pannes.

Une BB Fauvet-Girel – CEM de n° inconnu (propriété du groupe ou location SAD, il pourrait s'agir de la 1095 ou 1096 provenant de la centrale EDF de Bouchain), a été utilisée quelques temps en secours avant d'être envoyée en région Lyonnaise.



La BB 71000 en panne et le BB Fauvet Girel -CEM de Kronenbourg à Champigneulle (photographie Christophe Costy).

Puis le Moÿse de type BN 40 EE 210 B n° 1419 construit en 1978 a pris la relève. La société a aussi utilisé deux Mercedes Unimog, afin de manœuvrer les différents types de wagons dans la cour goudronnée.