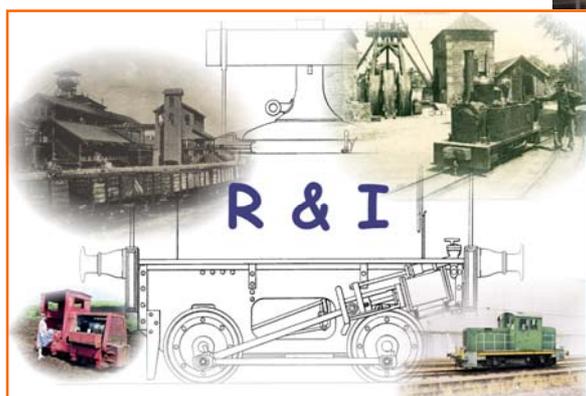


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°33

Septembre 2008
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Belgium News - de
notre correspondant Roger
Crickelaire à Wavre.

L'atelier Rail et Traction de
Raeren (Belgique) héberge
des engins ferroviaires
particulièrement
intéressants. Tels :

1 - Cette locomotive BB
Alsthom à voie métrique
provenant probablement
d'Espagne (FEVE) -
Photographie Roger Crickelaire



2 - ce locotracteur Decauville
type TE2401 provenant des
PCL Produits Chimiques de
Loos (ex Kuhlmann) à Loos les
Lille (59). - Photographie Roger
Crickelaire



3 - ce locotracteur Cockerill (ex
SNCB 9155) en provenance
d'Ugine - ALZ à Genk
(Belgique). A l'arrière plan on
aperçoit la locomotive BB CFD
n°715003-3 provenant du train
meuleur SPENO précédemment
employé en Allemagne sur la
DB - Photographie Roger
Crickelaire



La descendance Espagnole des Locotracteurs Decauville et MTE des types TE 1521 / TE 1951

Par José Antonio Gomez Martinez et Louis Caillot

Dans le numéro 1 (septembre – octobre 2000) de Rail & Industrie, vous trouviez un article consacré aux locotracteurs Decauville – MTE des types TE 1521 / 1951.

A l'époque, nous terminions cette étude en citant une descendance Espagnole pour ces appareils, sous la forme du locotracteur MACOSA, numéro de construction 553, actuellement utilisé sur le chantier Transfesa / Transecart d'Hendaye (64).

Grâce aux renseignements fournis par nos amis correspondants Espagnols, il est aujourd'hui possible de compléter le sujet.

1 – Petit rappel historique et technique sur les types TE 1521 et 1951 :

Dotés d'une carrosserie futuriste (avec une cabine au dessin incliné), les TE 1521 / 1951 étaient étudiés par la vénérable firme Decauville à la fin des années soixante.



Le locotracteur hybride certainement le plus connu, en l'occurrence le 8340 BNV 44 n° de châssis 6175, n° de construction 80050054 de la CNR. Mars 1996 - Photographie Louis Caillot

Les deux versions ne différaient que par la motorisation, le poids et quelques détails annexes :

- les TE 1521, d'un poids de 32 ou 34 tonnes, possédaient des roues d'un diamètre de 950 mm. Ils étaient équipés d'un moteur diesel UNIC à six cylindres en ligne – type M 42 S – développant 174 chevaux à 2000 t/m, réglé sur les locotracteurs à 160 chevaux.

Société Catalane Material para Ferrocarriles y Construcciones S.A. (anciens ateliers de Can Girona, Poble Nou - Barcelone), pour former Material y Construcciones S.A / MACOSA.

La nouvelle entreprise connaissait une grande expansion en fabriquant des éléments métalliques pour les grands ouvrages hydrauliques, des grues, des réducteurs, des broyeurs, etc... et plus tard du matériel pour les centrales nucléaires. En ce qui concerne la production ferroviaire, MACOSA construisait les automotrices électriques de la série 600 dites « suisses », et plusieurs séries de locomotives à vapeur, électriques et diesel pour la RENFE, dont les célèbres Mikado, les 7600 ALSTHOM (construites à l'usine de Poble Nou - Barcelone) et les 1900 construites sous licence General Motors.

Les années soixante-dix apportaient une grande crise que MACOSA affrontait en bâtissant une nouvelle usine à Albuixec, près de Valence. Elle était destinée à produire du matériel pour l'exportation, grâce à la fabrication de locomotives diesel sous licence General Motors. La nouvelle usine était inaugurée en 1975, mais l'ancien établissement de Valence, située au bord de la voie ferrée Valencia-Albacete-Madrid, n'était abandonné que plusieurs années plus tard. La production était dirigée vers le Brésil, la Yougoslavie, l'Irak, Israël et d'autres pays.



MACOSA a construit en 1975, sous licence MTE, le locotracteur « hybride » portant le numéro de construction 552, du type MYCBV-8NZ, pour l'usine Ford d'Almusafes. D'un poids de 40 tonnes, il était doté, comme ses congénères Français, d'une carrosserie type TE 1521 / 1951 et d'un châssis de conception Batiruhr / MTE – L'engin vu à sa sortie d'usine - collection Louis Caillot.

La fin des années quatre-vingts a été très mouvementée. Fin 1988, un accord MACOSA -ALSTHOM était signé dont le but était triple : la reconversion des actifs de MACOSA, la privatisation du secteur public de la construction ferroviaire (Maquinista Terrestre y Marítima / MTM de Barcelone et ATEINSA de Madrid) et l'intégration de ces deux sociétés dans l'ALSTHOM. En conséquence de cet accord, MACOSA était scindée en trois compagnies dont une seule, MEINFESA / Méditerranéa de Construcciones Ferroviarias S.A. restait dans le ferroviaire et échangeait des actions avec ALSTHOM. Grâce à ces opérations, le « contrat du siècle » destiné à la livraison du matériel pour la nouvelle ligne à grande vitesse devant relier Madrid à Séville à partir de 1992, était adjugé comme suit :

- 25 rames à grande vitesse à ALSTHOM et son associée MTM (intégrée dans ALSTHOM quelques semaines plus tard),
- 75 locomotives de la série 252 à Siemens et son associée MEINFESA (en liaison directe avec le groupe ALSTHOM).

Le succès de l'opération ne devait pas durer, car les espoirs qui avaient poussé ALSTHOM à mettre au point l'opération espagnole, allaient bientôt être contrecarrés par les restrictions des commandes prévues par la RENFE. Cependant, en 1991 le groupe GEC - ALSTHOM se portait acquéreur de toutes les actions de MEINFESA et devenait donc propriétaire absolu des trois entreprises mentionnées : MEINFESA, MTM et ATEINSA.

Le Chemin de fer de Mixnitz à Saint Ehrard, desservant les mines et usines de Veistsch Radex (Steiermark - Autriche)

Par Patrick Etiévant



La société Veitsch Radex Gmbh exploite des mines de magnésite contenant du carbonate de magnésium ($MgCO_3$) sur la commune de Breitenau, au pied de la montagne du Hochlantsch (1.720 m) dans la région autrichienne du Steiermark. D'importantes installations industrielles ont été développées à Breitenau pour traiter la magnésite en fonction des besoins des clients. Ce site industriel est desservi par un chemin de fer à l'écartement de 760 mm développant 10,7 km de voies principales pour permettre d'écouler une partie des produits par la gare ÖBB de Mixnitz-Bärenschützklamm, située sur la ligne reliant Bruck an den Mur et Graz, sur la liaison ferroviaire Vienne - Graz par le col du Semmering.



1 - L'entreprise Veitsch Radex Gmbh

Cette Entreprise appartient au groupe RHI (Radex Heraklith Industriebeteiligungs AG) depuis 1999. RHI, cotée à la bourse de Vienne depuis 1987, est le premier producteur mondial de matériaux réfractaires employés dans les processus industriels à haute température tels que la production d'acier (sidérurgie et fonderie), de métaux non ferreux, du ciment, du verre, de la chimie, des énergies et de la chaux.

RHI compte 7.900 employés dans le monde et génère un chiffre d'affaire annuel de 1.300 millions d'euros, pour une production globale de 2 millions de tonnes de matières réfractaires produites dans 30 sites sur 4 continents. Les produits finis représentant, un tonnage annuel net de 1,2 millions de tonnes, sont délivrés dans le monde dans le cadre des 60.000 commandes provenant des 7.000 sites clients.

Les marques Veitscher, Didier, Radex, Refel, Dolomite Franchi, Interstop appartiennent au groupe RHI et permettent de répondre aux besoins variés des clients avec des gammes de produits traditionnels ou développés spécifiquement, en conformité avec les normes et standards les plus exigeants.

La société Veitsch-Radex est issue de la fusion intervenue en 1993 entre les sociétés Veitscher Magnesitwerke AG fondée en 1881 et Radex Austria AG fondée en 1908. Le siège est à Vienne (Autriche) tandis que les 5 sites industriels autrichiens sont à Breitenau am Hochlantsch, Trieben, Veitsch, Hochfilzen et Radenthein. Le site de Recherche & Développement est à Leoben. 95% des produits fabriqués en Autriche sont destinés à l'exportation.

- Deux wagons à personnel restaurés à l'occasion du 90eme anniversaire, et utilisable pour des trains spéciaux.

Beaucoup de ces wagons sont anciens et possèdent encore des boites d'essieu à graisse.

Les deux locomotives à voie normale sont de construction autrichienne. La plus ancienne, identifiée VEL1, est une GEBUS (abréviation du nom des fondateurs de cette Société de Salzburg : Moriz **GE**linek, Adolf **BU**chleitner und Franz **ST**rizek). Cet engin à transmission diesel électrique possède les caractéristiques suivantes :

- Type de construction : DGL78
- 2 essieux moteurs
- Masse : 20 t,
- Puissance 125 cv / 92 kW
- Vitesse maximum 18 km/h



Le locotracteur diesel électrique GEBUS VEL1 dans la remise de Mixnitz – Photographie Patrick Etiévant

La seconde locomotive, numérotée VHL2, est une JW Jenbacher Werke fabriquée à Jenbach. Cet engin diesel à transmission hydraulique possède les caractéristiques suivantes :

- Type de construction : DH200 B28
- 2 essieux moteurs
- Masse : 28 t
- Puissance : 200cv / 150 kW
- Vitesse maximum 60 km/h

C'est ce dernier engin qui est principalement utilisé pour assurer la manœuvre des wagons à voie normale en gare de Mixnitz.

Une partie de ce matériel à voie étroite a été reproduit en modèle réduit par LGB : locomotive AEG et wagon bâché à faitage. La firme autrichienne Halling (<http://www.halling.at>) reproduit également les locomotives E1 and E2 à l'échelle HOe.