

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°36

Jun 2009
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Sud-Ouest (suite)

De nos correspondants dans le Sud Ouest

1 – Un engin Rail Route construit par Brimont, télécommandé, en service aux Grands Moulins de Paris à Bordeaux – Bastide (33 Gironde) - Photographie Jean Claude Perreaud

2 – Un autre engin Rail Route, neuf mais de construction UCA, télécommandé lui aussi, en service aux Ciments Lafarge à Bordeaux - Bassens (33 Gironde)– L'engin porte la mention « UCA Rent » (location) et un autocollant Socorail (Véolia Transport) – L'engin est flambant neuf - Photographie Jean Claude Perreaud

3 – Le locotracteur Decauville Y6427 est vu à la coopérative céréalière et agricole AUDECOOP de Bram (11 Aude) – L'engin provient des Silos Vicois à Eauze (32 Gers) – Il s'agit bien évidemment d'un engin acheté d'occasion à la SNCF il y a quinze ou vingt ans : il porte encore ses plaques d'origine SNCF en aluminium - Photographie François Pous



Dans la Vallée de L'Isère, en amont d'Albertville (Savoie), deux importantes usines fidèles au rail

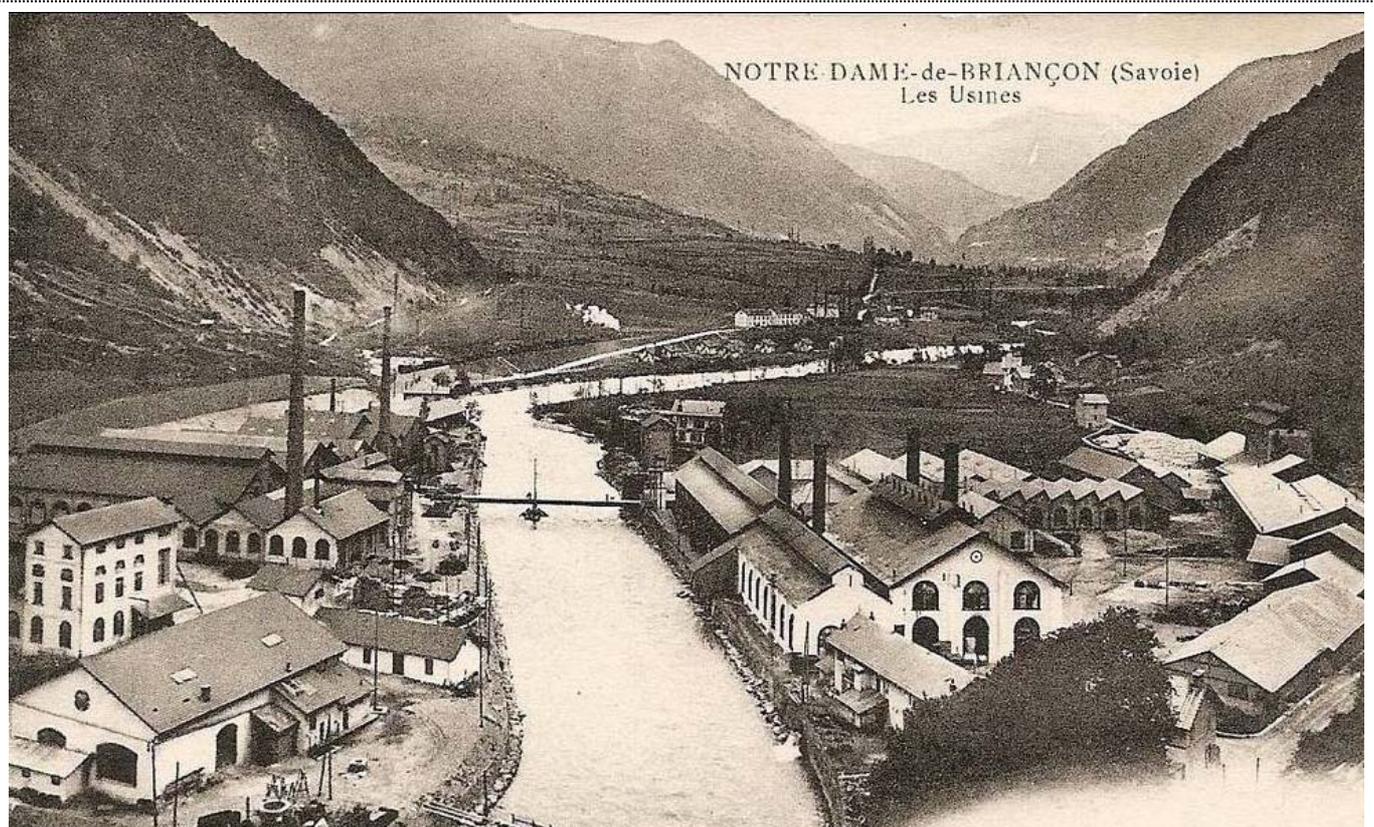
Par Francis Perenon & Patrick Etiévant

**1^{ère} partie : L'industrie du Carbone et du Graphite -
le groupe Carbone Savoie / Union Carbide à Notre
Dame de Briançon (Savoie)**

1.1 - Historique des usines

En parallèle avec les premières applications de l'électrolyse de différents corps, le chimiste Henry Gall expérimente dès 1895 l'action d'arcs électriques sur un mélange de coke et de chaux après la découverte par Moissan du four à électrodes de carbone.

En 1896, pour disposer d'une source d'énergie électrique importante, cet industriel entreprend la construction d'une usine hydroélectrique qui turbine les eaux du torrent de l'Eau Rousse après une chute de 236 m. Celle centrale est implantée sur la rive gauche de l'Isère un peu en amont du village de Notre Dame de Briançon. En 1898, suivant les pratiques de l'époque, alors que l'usine de 2.300 kW de puissance est achevée, il installe ses fours à proximité afin de produire industriellement du carbure de calcium fournissant l'acétylène, base de la chimie du 20^{ème} siècle.



L'électrode des fours étant un produit de consommation qui s'use au fur et à mesure de l'élaboration du carbure, un atelier de fabrication d'électrodes de carbone sera installé dans le même temps. L'accroissement des fabrications de l'usine ainsi que la forte demande d'autres industriels entrainera en 1920 la création d'une Société filiale : la Société des Electrodes de Savoie qui deviendra par la suite l'actuelle Carbone Savoie avec sa fameuse croix savoyarde.

Incident de Parcours : Evolution du prototype de l'Auximine "un essayage mémorable"



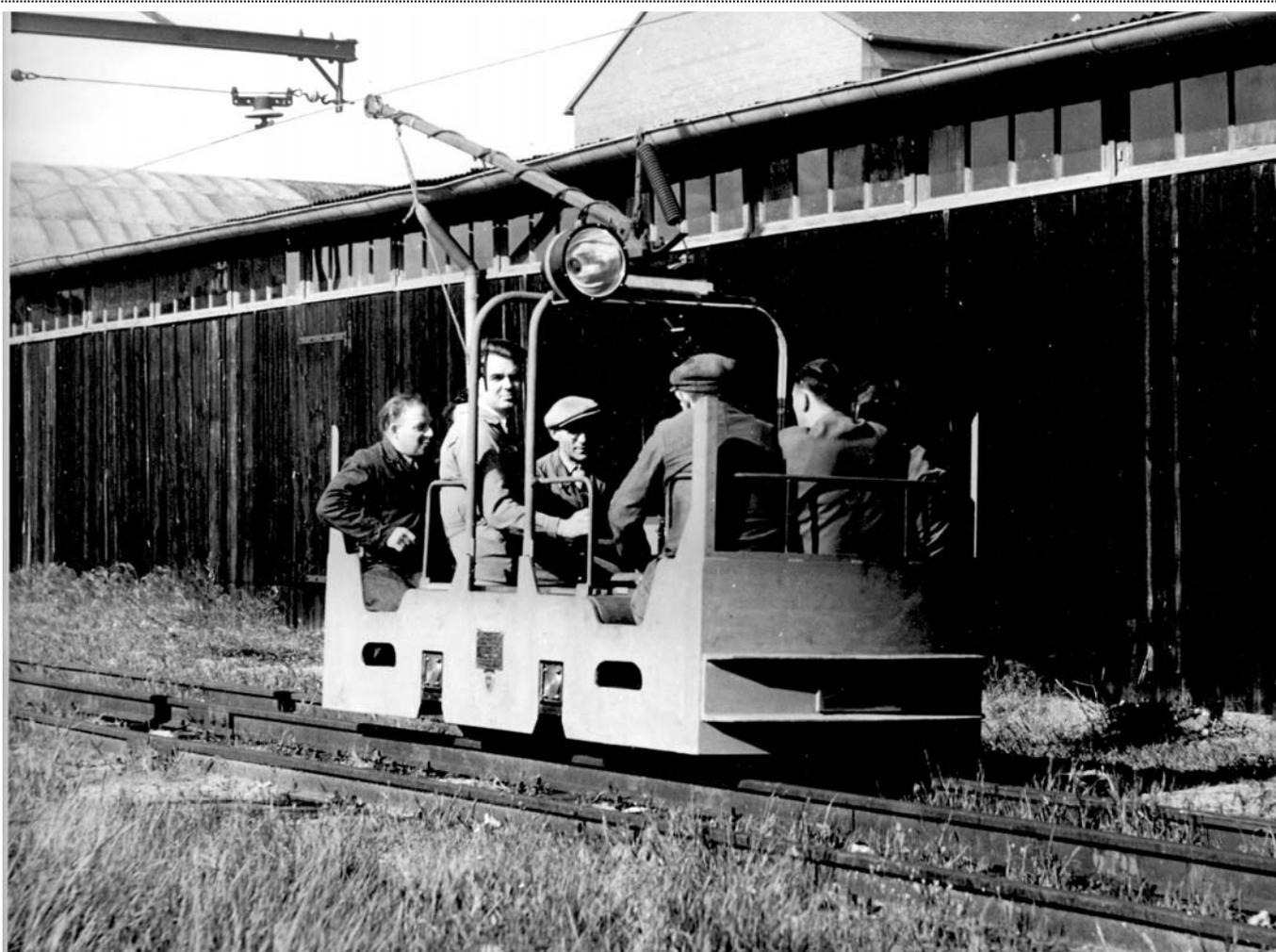
Par Philippe Royer

La scène se passe à l'usine Schneider Westinghouse de Champagne sur Seine (77 Seine & Marne) au début des années 1950. Ce jour là a lieu la présentation du prototype de l'autorail minier « Auximine » (qui sera ultérieurement renommé en « Taximine ») au Directeur de la Division Traction, Monsieur Rossignol, qui était à l'origine de la création de ce nouveau matériel.

Personnage de forte stature, il teste lui-même le matériel, en particulier l'habitabilité de l'engin afin de s'assurer que mineurs et conducteur pourront prendre place avec aisance dans l'habitacle. Après avoir réussi très difficilement à s'introduire au poste de conduite, il juge nécessaire de procéder à une modification, et il impose d'augmenter immédiatement la longueur du châssis...

Saisissant alors un morceau de craie, il trace deux traits verticaux au droit de chaque ouverture prévue au niveau du châssis et destinée en tant que marchepied à faciliter l'accès au véhicule. Il donne aussitôt l'ordre de couper au chalumeau les deux parties extrêmes de l'engin, et de souder des barres d'acier de l'épaisseur appropriée sur les longerons afin d'obtenir la nouvelle longueur désirée pour l'engin. Le personnel obtempéra immédiatement...

Le résultat de l'opération est nettement visible en comparant le plan d'ensemble de l'engin et les photographies réalisées à l'époque avant et après l'intervention de Mr Rossignol. Cette scène ne rappelle-t-elle pas une séance d'essayage chez un grand couturier, avant la présentation officielle du modèle définitif...



Le prototype de l'Auximine sur la voie d'essai à Champagne sur Seine – Photographie SW, collection P. Royer

La mine RMU de Kakanj Bosnie Herzégovine

Par Patrick Etiévant

Les Houillères Nationales de Bosnie Herzégovine ([Bosne i Hercegovine](#) BiH) RMU (Rudnika Mrkog Uglja) exploitent plusieurs mines de lignite dans les environs de la ville de Kakanj :

- La mine souterraine de Haljinići,
- La mine découverte de Vrtlišće.

Le lignite extrait est lavé et criblé dans une installation de traitement centrale (ceparacija) située à Catići. L'essentiel de la production est consommée par la centrale thermique de Kakanj, située à 2 km, connecté au réseau national de distribution électrique de Bosnie Herzégovine.



La 030T n°62-020 démarre avec peine un train de Catići pour la gare de Kakanj – Photographie Patrick Etiévant

1 - Historique sommaire des mines de Kakanj

Les premières exploitations du lignite à Kakanj semblent remonter au moyen âge. Ce fait a pu être attesté suite à la découverte d'anciens travaux et d'outils fossilisés à l'occasion d'un chantier de creusement du puits de Čelikovina juste après la 2ème guerre mondiale.

L'exploitation industrielle n'a réellement commencé qu'à la fin du 19ème siècle. En 1898, les premiers sondages ont lieu sur les rives de la rivière Zgošća. Ces travaux sont effectués par des explorateurs venant de l'Empire d'Autriche-



Kakanj Catići (Bosnie Herzégovine) — mine RMU Rudnika Mrkog Uglia — mai 2006 — la 030T n°62-020, construite par Davenport à Davenport (Iowa) en 1943 sous le n° 2501 s'apprête à prendre son départ pour effectuer les manœuvres au lavoir de Catići. On notera la position de repos du chauffeur de la locomotive, assis sur ses talons, qui est typique des mineurs de fond — Photographie Patrick Etiévant —



Kakanj Catići (Bosnie Herzégovine) — mine RMU Rudnika Mrkog Uglia — mai 2006 — Les deux locotracteurs Valente (Milan Italie) qui assurent la traction des trains à voie de 600 mm entre la mine d'Haljinići et l'usine de traitement du lignite de Catići se croisent au droit du dépôt des locotracteurs. Ces engins numérotés 2 et 4 sont du type H1003 et portent les n° de construction 1017 et 1020 de 1997 — Photographie Patrick Etiévant —