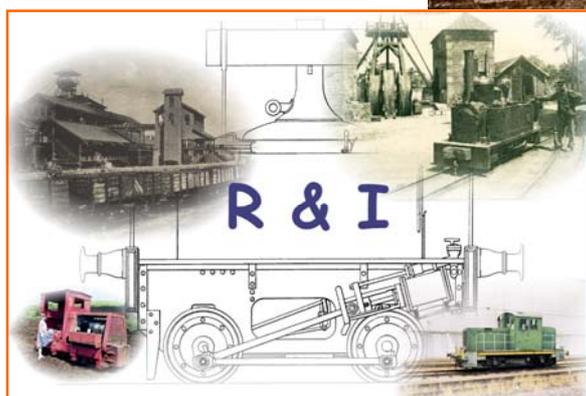


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°37

Septembre 2009
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Drôme 26 -

De notre correspondant
Christophe Etiévant

De passage à Salaise sur
Sanne (Drôme 26) je suis allé
voir le matériel ferroviaire utilisé
par les services de la CCI qui
exploite ce port du fleuve Rhône

1 - Le locotracteur CFD
Montmirail type B350 construit
en 1980 sous le n° C3021/3510
est doté d'un attelage
automatique - Photographie
Christophe Etiévant



2 - Le locotracteur rail route
Zéphyr E3000, portant des
autocollants Eurotract, dans une
livrée orange inhabituelle
semble être en location -
Photographie Christophe
Etiévant



3 - Deux autres engins
semblent être inutilisés : le
Moïse BN 40 E 210 B n°1399
et ce MTE d'origine inconnue -
Photographie Christophe
Etiévant



Les BB CFD de TSO et EDF : ...du réel au modèle réduit...

Par Christophe Costy

Toujours à la recherche de modèles inédits à l'échelle HO (1/87^{ème}), j'ai réalisé sur une base mécanique complète de deux BB 63000 Roco une des deux BB CFD qui fût utilisée par la société TSO durant les années 1990, ainsi qu'une des deux machines en version industrielle, destinée à EDF.

Ces deux types étant très proche esthétiquement, cela valait la peine d'être essayé !

Un peu d'histoire :

Les deux BB CFD de TSO basées à Chelles

Elles ont été construites en 1979 par les ateliers CFD de Montmirail (51) avec les numéros de châssis 1511 et 1512 sous le type « BB 1500 ». Le numéro de construction CFD commun aux deux machines était « C 2780 ». A l'origine, elles sont équipées de 2 moteurs de 750 chevaux de type MTU 6 V 331 TC (MOTOREN und TURBINEN-UNION GMBH à Friedrichshafen - Allemagne). La transmission est de type turbo inverseur Voith.



Vue de ¾ avant d'une BB CFD type 1500 en livrée d'origine TSO - Photographie Patrcik Sambourg

Le système ferroviaire de la Société Edison dans les Alpes Orobiques (Italie)

Par Richard Bowen (†)

Cette visite, réalisée le mercredi 6 Juin 2007, n'a été possible que grâce aux bons offices de Sergio Viganó et d'Alessandro Albé de la Société Edison S.p.A., ainsi que de leurs supérieurs.

Le système ferroviaire impressionnant et qui existe toujours faisait partie d'un plus grand ensemble et il ne nous a pas été possible de visiter tous ses vestiges. Il y avait trois systèmes au sud de Fiume Adda qui fonctionnaient dans la vallée principale du Valtellina. Au-dessus et au dessous se trouvent le sommet de Pizzo del Diavolo Di Tenda et d'autres pics des Alpes Orobiques / Bergamasques. La nuit précédente depuis notre hôtel dans Chiuro, nous avons pu voir les lumières d'un réservoir à San Stefano, qui avait été par le passé relié au système que nous allions visiter.

Ce système tel que construit comporte un certain nombre de chemins de fer à voie de 600 millimètres reliés par des funiculaires à voie de 800 millimètres



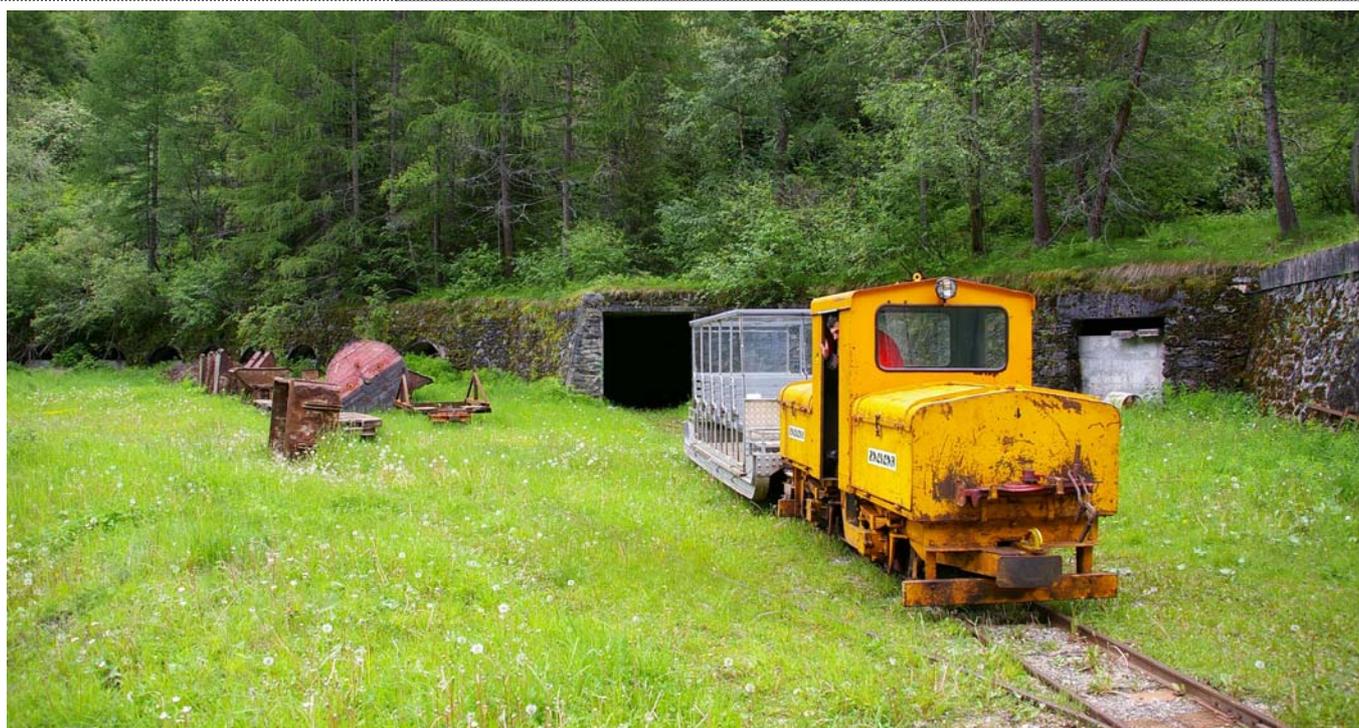
La locomotive TIBB n°1 entre Montirolo – Publino, devant une galerie couverte – Photographie Richard Bowen

implantés à côté de conduites forcées collectant de l'eau depuis une chaîne de barrages hydrauliques construits dans les montagnes pour alimenter des centrales électriques et leurs turbines situées dans les vallées. À l'origine le système produisait de l'électricité pour l'aciérie de Sesto San Giovanni située à 10 kilomètres au nord de Milan, mais il est maintenant intégré dans le réseau distribution électrique national Italien. De nos jours, il y a deux chemins de fer

Société Edison, Alpes Orobiques -

1 – Redock : vue en contre plongée du plan incliné reliant à Vedello à Redock. Avant modernisation, le plan était équilibré et faisait circuler 2 chariots en même temps : la seconde voie à droite était alors employée par le chariot à matériel, tandis que la voie de gauche était utilisée par le chariot à personnel. Le tube métallique visible sur la gauche est la conduite forcée d'eau - Photographie Richard Bowen -

2 – Une belle vue de la locomotive électrique à accumulateurs la plus ancienne du parc Edison : la Rognini & Balbo datant de 1924. Cette locomotive qui tare 5.300 kg porte le n°4 chez Edison. Elle s'apprête à entrer dans le tunnel de Zapello. On aperçoit sur la gauche dans les herbes des voies de garage hébergeant des chariots hors d'usage - Photographie Richard Bowen -



La Mine de Lignite et la Centrale Electrique d'Hostens (Gironde)

Par Patrick Etiévant & Marc Guyet

Le sous sol de la région du Sud-ouest de la France contient du lignite notamment dans les départements des Landes et de la Gironde. Les gisements affleurant sont connus depuis les années 1850. Il a fallu attendre le début des années 1930 pour voir démarrer une exploitation vraiment industrielle du lignite à Hostens (Gironde) assurée par la Société Minière et Electrique des Landes (Minela).

1 - Le lignite du sud-ouest de la France

Le lignite du Sud-ouest est localisé sur la bordure tertiaire des Pyrénées occidentales et des Landes. Le lignite du Sud-ouest est assez différent du lignite du Gard et des Bouches du Rhône. Il s'apparente au lignite (Braunkohle) exploité en Allemagne dans la plaine du Rhin (bassin de Cologne), en Saxe autour de Leipzig et au nord de Dresden. La formation du lignite du sud-ouest remonte à la fin de l'ère tertiaire et au début de l'ère quaternaire. Les gisements consistent en des accumulations



Laluque : exploitation d'un affleurement de lignite : sous terre les chevaux tirent les wagonnets – Collection privée

provenant de la transformation de bois lacustres et de forêts charriées. Ils contiennent fréquemment des morceaux de bois non transformés qui se rattachent à des espèces comme le palmier et l'acajou. A Hostens, le lignite est composé d'une accumulation de feuilles d'arbres. Il contient de nombreux troncs d'arbres disposés horizontalement ressemblant à de l'okoumé. Au sommet de la couche, il y a de nombreuses souches de pins, et des troncs couchés horizontalement sur le lignite. A l'extraction, le lignite se présente en morceaux compacts à peine humide au toucher.