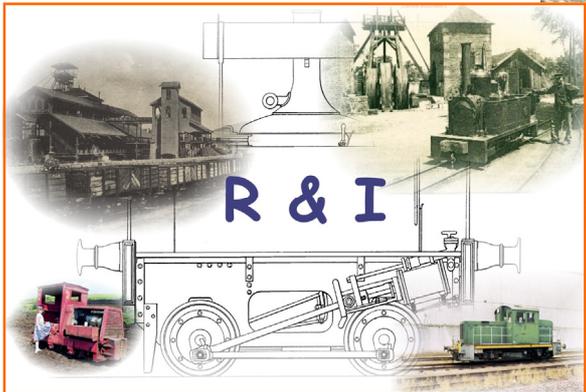
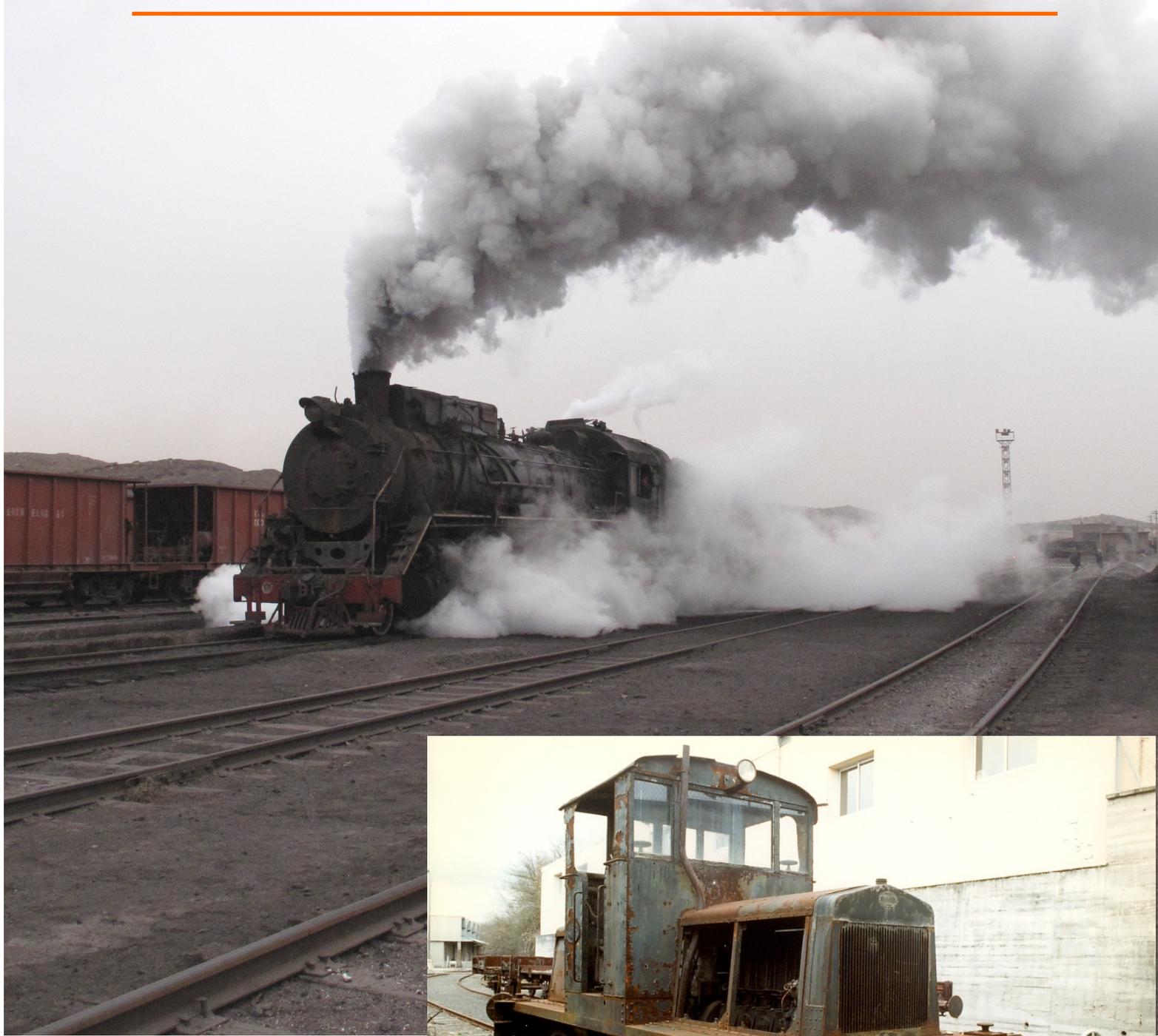


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°38 Décembre 2009
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

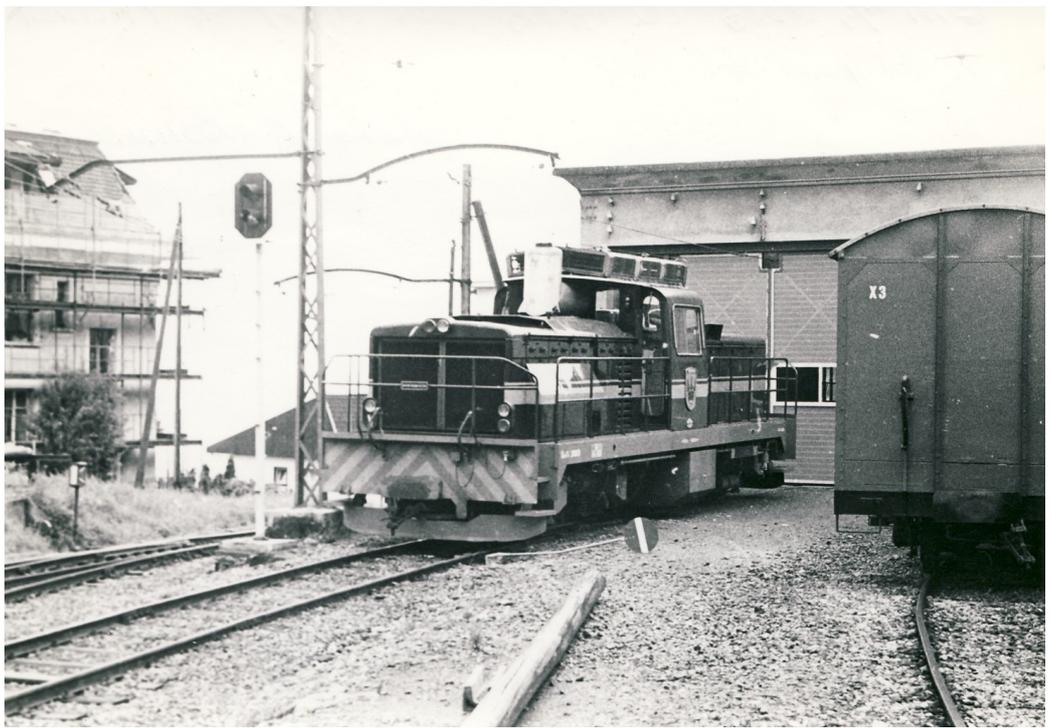
Courrier des Lecteurs n°38



**les BB CFD de
TSO et EDF – suite
à R&I n°37**

**Camille Bruneau
d'Avignon**

nous donne des informations sur la locomotive CFD construite pour le MOB (Montreux Oberland Bernois) en Suisse Romande et mentionnée dans l'article – Le MOB avait commandé auprès de la société Gaston Moysse deux locomotives identiques à voie de 1 m, à transmission mécanique. La première fut livrée en 1976 mais la seconde dont la construction était en cours resta inachevée suite à la cessation d'activité de Moysse. Après bien des tractations, CFD accepta de finir la construction de cette



locomotive qui ne sera livrée au MOB qu'en 1982. La particularité de ces locomotives est que les moteurs électriques de traction ne sont pas sur les bogies mais suspendu sous la caisse et entraînent les essieux par une liaison à cardans et boîtes coniques. Ces engins sont équipés d'un moteur diesel Poyaud de 700 ch entraînant un alternateur fournissant après redressement le courant aux deux moteurs de traction de 575 ch. Limitées à 80 km/h, elles ont un poids de 44 tonnes, une longueur de 12 m et sont employées en tête des trains de travaux. Ces locomotives sont toujours en service sur le MOB –Ci-joint des photographies de Camille Bruneau illustrant la GM4/4 2003 identique à la Gm 4/4 2004. -



Enigmes Decauville : les locotracteurs à voie normale des années 1930

Par Louis Caillot

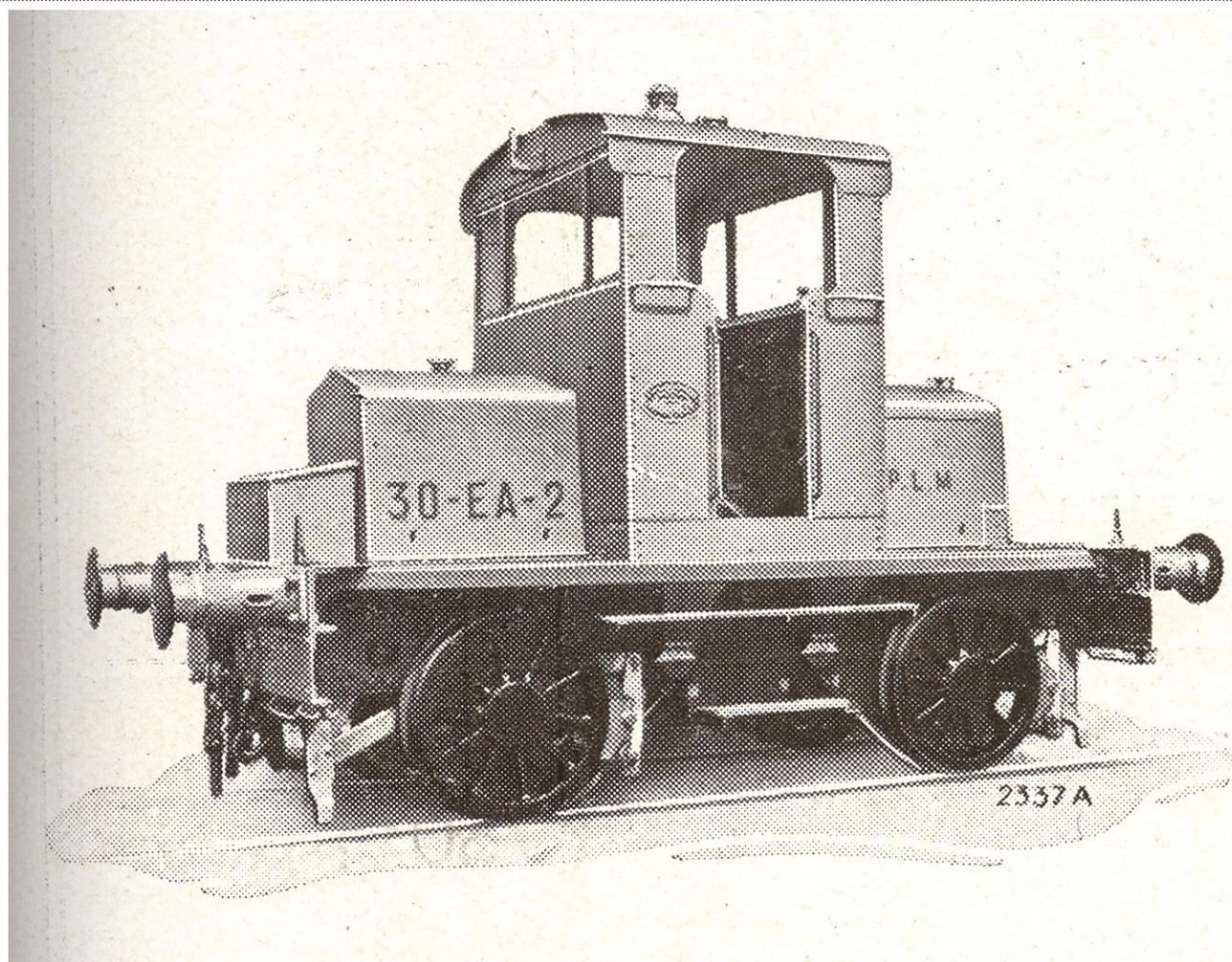
Si la production des locotracteurs Decauville à voie normale fabriqués après la 2ème guerre mondiale est connue, il n'en est pas de même pour la génération précédente, où de nombreuses incertitudes subsistent. Cet article présente donc cette petite production sous forme interrogative. Tout complément est bienvenu !

Les Appareils vendus au PLM :

Le PLM a reçu entre mai 1932 et septembre 1933 les locotracteurs suivants :

- Les numéros de construction 1001 et 1002, poids 10 / 11 tonnes, cabine centrale rectangulaire, roues à rayons extérieures au châssis, moteur Latil, de 30 chevaux, numéros d'exploitation 30 EA 1 et 30 EA 2.
- Les 1003, 1004, 1007 à 1009, dotés d'une curieuse petite cabine centrale (au moins pour les 1003 / 1004), roues à rayons, moteur Latil de 35 chevaux, numérotés 35 EA 1 à 35 EA 5.
- Le 1005, à moteur Supdi de 48 chevaux, numéroté au PLM 50 DA 1, puis à la SNCF DC 05001.
- Le 1006, à moteur Baudouin DB de 55 chevaux, numéroté au PLM 55 DB 1, poids 12 tonnes.

Nous pouvons présumer que ces deux derniers appareils avaient un aspect proche des précédents.



Le locotracteur Decauville du PLM n°30 EA 2 réceptionné en 1932 – il portait probablement le numéro de construction 1002 – collection privée.

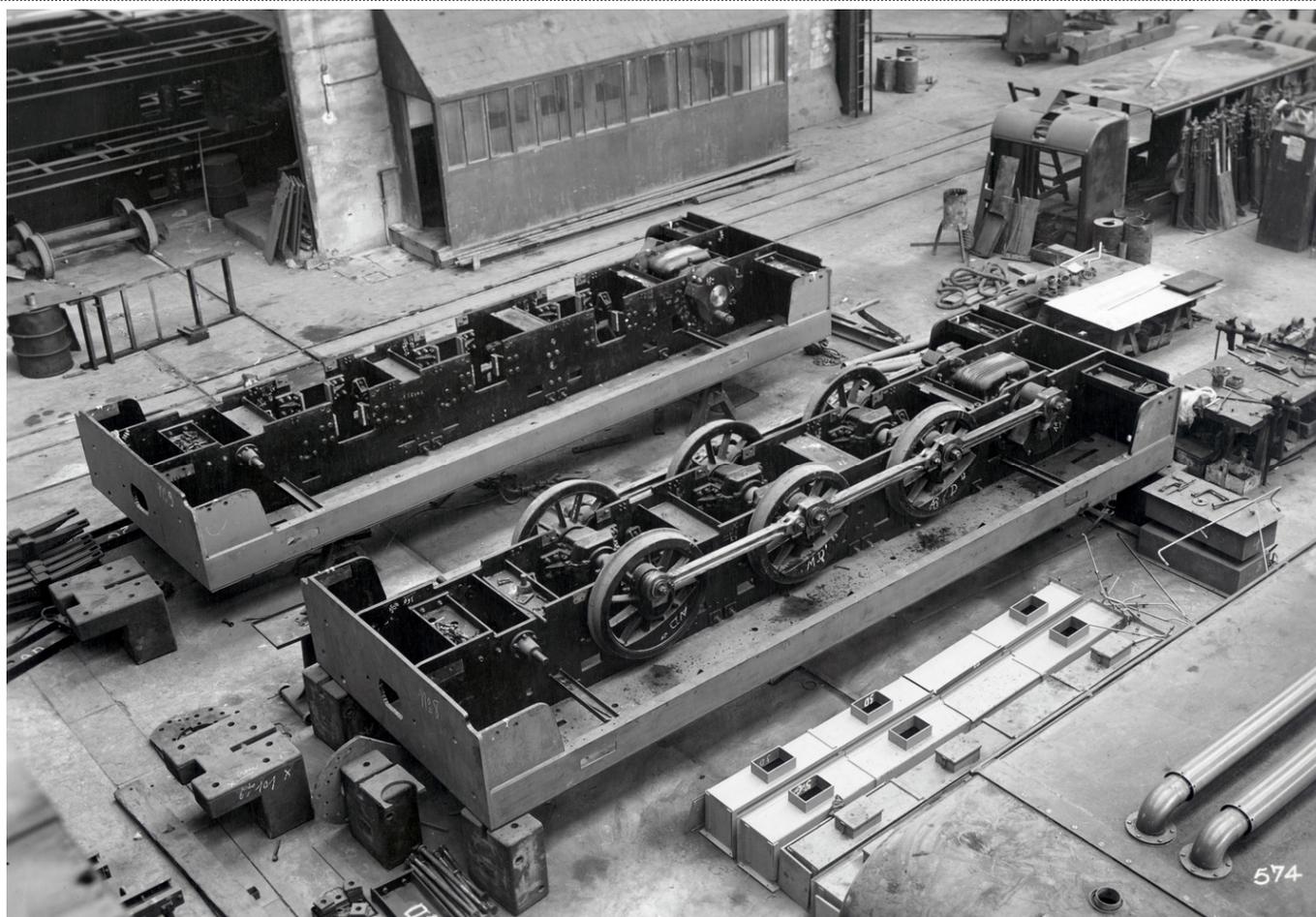
Les Locotracteurs Baudet-Donon-Roussel des Types 300 ch et 150 ch "Colonies"

Par Luc Raynaud

Cet article est un complément non exhaustif à celui traitant des locotracteurs BDR « Colonies » paru dans le numéro 21 de Rail & Industrie. Il a pour ambition de lever une partie du voile sur leur carrière outre-mer.

1 – Les LOCOTRACTEURS BDR de 300 ch

La Régie des Chemins de Fer d'Indochine / CFI (Réseau non concédé) avait prévu, en 1948, une commande de douze locotracteurs Diesel mécaniques de 300 chevaux et pièces de rechange, à réaliser au compte du budget extraordinaire du 1er semestre 1949, pour un montant de 24 millions de piastres. La commande était scindée en deux par l'OFERFOM (pour mémoire, organisme créé en 1944. Office Central des Chemins de Fer de la France d'Outre Mer - Autorité directrice sur les réseaux) : dans le courant du 1er semestre 1949, BDR souscrivait un marché pour la fourniture de dix locotracteurs et Marine Homécourt pour deux.



Deux locotracteurs BDR en cours de construction chez BDR à Argenteuil, série Dakar-Niger, collection P. Royer.

Le financement de l'exercice 1949 / 1950 ayant subi plusieurs réductions successives notables, la Régie des CFI était amenée à annuler un certain nombre de commandes, dont les marchés concernant les douze locotracteurs de 300 cv. Seul celui passé avec BDR était maintenu par l'OFERFOM, au bénéfice du Dakar Niger / D.N et du Congo Océan / CFCO, qui recevaient cinq machines chacun.

Du réel à la miniature :

les BB General Electric type GE45

Par Christophe Gide

La sortie (relativement) récente d'une machine type GE45 par BACHMANN dans sa gamme Spectrum mérite que l'on s'intéresse un petit peu à ces adorables petites BB, dont un exemplaire se sera retrouvé en France via la Belgique, pays dans lequel plusieurs de ces engins circulèrent et qui en extrapola même une version améliorée (cf R&I n° 21 et 31).

les BB General Electric type GE45 : le modèle réel

Les locotracteurs General Electric type GE45 sont des engins à transmission Diesel-électrique de disposition d'essieux BB. Ils furent produits sous un grand nombre de variantes à partir de 1940 jusqu'en 1956 (dans leur configuration la plus connue).



BB General Electric modèle GE45 – type n°1 - photographie DR

Esthétiquement, j'ai schématiquement recensé 5 tranches principales que l'amateur intéressé pourra retrouver sur l'excellent site www.northeast.railfan.net en tapant simplement GE45 sur google et en cliquant sur « GE45 Ton Industrial Railroads Locomotives – NE Rails ». Il suffit de cliquer sur les images pour qu'elles s'agrandissent. En revanche, échec total pour ce qui est de la fonction « contacter les auteurs de ces photos » afin de leur demander l'autorisation de publier leurs clichés : manifestement, le système utilisé est incompatible avec mes messageries. Vis-à-vis de la Rédaction de Rail et Industrie, je n'ai pas voulu prendre le risque de publier ce qui ne m'appartient pas. On ira également avec profit sur le site « railpictures.net ».

La première version est taillée à coup de serpe. Pas un arrondi : tout est carré ou presque (sur le site northeast.railfan.net photo GE45T I-B1). La transmission entre les essieux d'un même bogie est à bielles. Les emmarchements ne sont pas situés aux extrémités, mais sur le tablier, au centre des bogies. Cette version s'arrondira légèrement (sur le site northeast.railfan.net photo GE45T I-B2).

Les Charbonnages de Gongwusu Mongolie Intérieure - Chine

Par Patrick Etiévant

La République Populaire de Chine possède des réserves de charbon très importantes, de l'ordre de 126 milliards de tonnes – sur un total mondial estimé à environ 998 milliards de tonnes. Cela tombe « bien » car aujourd'hui, la Chine est le premier consommateur mondial de charbon avec un besoin annuel de l'ordre de 2.300 millions de tonnes. La production intérieure Chinoise arrive presque au niveau de sa consommation, ce qui fait que le pays importe encore peu de l'étranger.

Nous proposons de découvrir une petite mine de charbon exploitée dans la république autonome de Mongolie Intérieure à Gongwusu (regardez à Gongwusuzhen sur Google Earth).



Les charbonnages de Gongwusu

Gongwusu est une ville d'environ 15.000 habitants située sur la rive gauche du Fleuve Jaune, à une dizaine de km au nord de la ville de Huinong. Le principal pourvoyeur d'emplois directs de Gongwusu est la compagnie minière, et ses sous traitants : transporteurs routiers, ateliers de mécanique....



La JS6249 devant les installations centrales de la Mine à Gongwusu – Photographie Patrick Etiévant

Les charbonnages de Gongwusu exploitent un gisement de charbon situé à faible profondeur – entre 100 et 400 m environ – au moyen de mines souterraines et de mines découvertes. Au niveau des mines souterraines, le charbon est remonté au jour à l'aide de convoyeurs à bande transporteuse implantées dans des galeries inclinées offrant une pente de 30% environ. La mise en exploitation du gisement de Gongwusu est assez récente – années 1960 semble-t-il – ce qui fait que les constructions ne présentent pas un aspect désuet ou délabré. Le charbon extrait est destiné