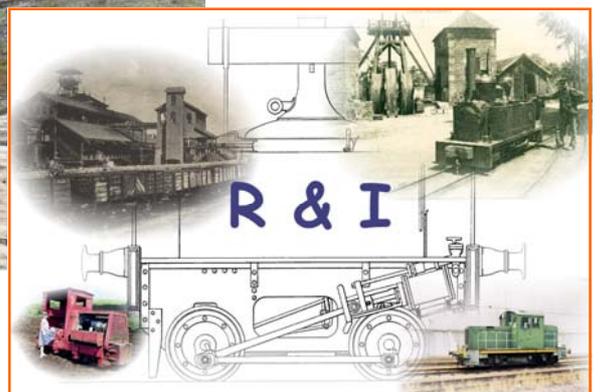
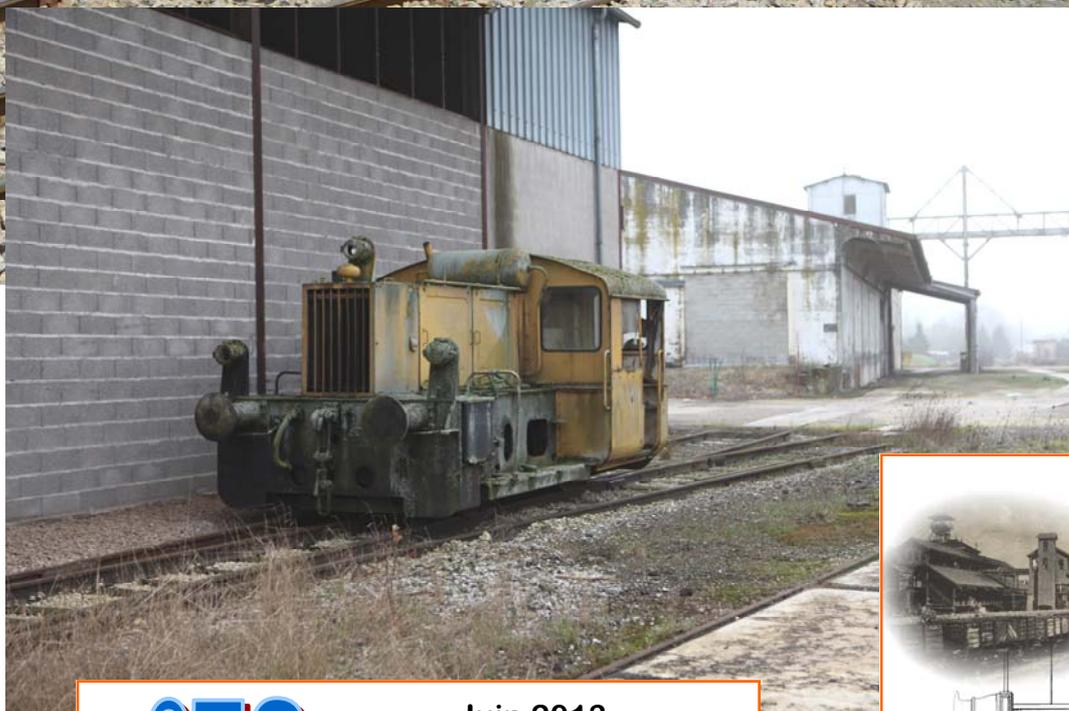


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°52

Jun 2013
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Courrier des Lecteurs n°52



Suite à R&I n°49 concernant les locomotives BB Moysse, le chant du cygne -

Courrier de Mr Peter Bagshave : Peter Bagshave, amateur éclairé d'Afrique du Sud, nous a aimablement aidés à l'illustration des locomotives à voie de 60 d'Angola dans Rail & Industrie n°49. A la réception de ce numéro, il a souhaité apporter quelques renseignements complémentaires. Nous le remercions vivement.

Ligne de Porto Amboim à Gabela : Vous indiquez que la traction des trains y était assurée par des locomotives à vapeur 130T, 131T, 140T, 141T de construction Bagnall, Baldwin, Henschel, Link Hoffman et Orenstein & Koppel.

On peut y ajouter des 020T (Henschel) et des 030T (La loco Link-Hoffmann et peut-être une autre Henschel). Il est également possible que la Baldwin ait roulé dans la configuration 130 sur les CFA, aucune autre 131T n'étant identifiées. Les seules O&K que je connaisse sont deux 020 diesels. Si vous avez des informations sur une ou plusieurs locomotives à vapeur O&K ayant roulé sur les CFA, je serais fort intéressé par des détails.



Une équipe composée de cheminots Angolais et d'un technicien CFD pose devant une BB - collection Henri Dupuis -

Vous indiquez que la vitesse maximum autorisée par la voie et le matériel roulant était de 15 kilomètres/heure. Lorsque j'ai visité le réseau en 1972, on m'a indiqué que les vitesses limites étaient de 20km/h pour les locomotives à vapeur et de 50km/h pour les autorails, en allant vers l'intérieur des terres et respectivement de 30 et 50km/h pour les voyages retour. Il ne fait aucun doute que la réduction de la vitesse à 15km/h soit la conséquence de la détérioration de la voie.

Ligne de Canhoca à Golungo-Alto : Vous indiquez que la longueur de cette ligne de était de trente kilomètres. Selon la documentation CFL, cette ligne était de 31km. Vous indiquez que la traction des trains y était assurée par des locomotives à vapeur 040T et 041T Orenstein & Koppel. Des recherches récentes laissent penser que des 231T Hunslet ex SAR y ont également circulé dans les premières années d'exploitation avec sans doute une 020T Decauville

Les photographies : Page 53, la BB 203 est vue en gare de Gabela et non à Porto Amboim. Page 54, la photo une illustre la BB 203. Page 54, la photo n°3 a été prise sur la ligne d'Amboim, le premier wagon étant numéroté dans la série affectée à cette ligne. Page 56, la photo une illustre la BB 204.

A la découverte des sites portuaires et ferroviaires de Bourgogne Franche-Comté

Par Francis Perenon

En cette période plutôt calme de l'entre-deux fêtes, la nuit est encore présente ce 28 décembre 2011 lorsque nous arrivons vers 7h40 à notre première étape dans la zone portuaire de Mâcon.

Le Port de Mâcon

Tout est calme, la vive clarté des lampadaires nous permet de distinguer autour du centre technique divers engins ferroviaires. Nous découvrons successivement un infatigable BB diesel hydraulique V200 à la cabine centrale n°142-73-CAT-3508 habituellement présent sur les chantiers de travaux de voie, un élégant Vossloh G1206 à la robe rouge sombre, suivi d'un gros Moyse BN40 ainsi que d'un gros rail-route Eurotrac E3000. Sans oublier, alors que nous quittons les lieux, une grosse grue portuaire Liebherr installée à poste fixe en bordure du bassin. Elle remplace semble-t-il l'ancienne grue portuaire sur rails.



Le BN 40 d'Aproport sur le port sud de Chalon sur Saône – photographie Patrick Etiévant

Le port de Chalon sur Saône.

Le jour pointe lorsque nous arrivons à notre deuxième étape dans les vastes emprises du port sud de Chalon sur Saône, dominées par la haute structure des deux grands silos à céréales « Bourgogne sud » principalement orienté vers la voie d'eau. Proche du quai de la darse, avec ses deux grues sur rail d'aspect typiquement maritime, le Moyse BN40, marqué du sigle « Aproport » (association des ports du Val de Saône Chalon / Mâcon / Villefranche qui vers 1980 gérait en commun le parc de traction) sommeille dans son enclos grillagé. Nous nous éloignons du terre-plein où sont stockés d'importants volumes de grumes et de bois débités.

Travelling sur les diesels de ligne du réseau Malgache

Par Michel C. Dupont

La construction du réseau ferré malgache s'est faite entre 1913 (date de la mise en service du premier tronçon de la ligne du TCE) et 1936, année d'achèvement de la ligne du FCE. La traction des trains était alors assurée par différentes machines à vapeur dont le plus important contingent fut fourni par la S.A.C.M. Les deux plus lourdes furent des Garrat de 72,5 tonnes construites en Belgique.

En 1954, la diésélisation du parc traction sera complète, la gestion de l'alimentation en combustible solide devenant problématique pour différentes raisons économiques et techniques.

En janvier 1975, la "Revue Générale des Chemins de Fer" consacrait 16 pages au réseau ferroviaire malgache soit quinze années après l'accession à l'indépendance de la Grande Ile. Cette étude répertoriait 36 locomotives de ligne diesels électriques Alsthom d'une puissance unitaire variant de 625 à 1200 ch et d'une CEM BB-BB n° 301 de 3600 ch !



En gare de Moramanga, la BB 0221 ramène du port de Tamatave une rame de wagons-trémies vides servant au transport du minerai de chrome – Photographie Michel C Dupont -

Qu'en est-il aujourd'hui du parc traction de ligne dont il ne reste plus, à notre connaissance, que 3 unités anciennes. Au dépôt de Soarano à Tananarive, début 2012, étaient inventoriés sur un panneau 17 engins moteurs de ligne, soit la moitié du parc d'il y a 37 ans ! Ce parc comporte 3 séries :

- 5 BB Alsthom AD12B mono-cabines de 1200 ch, numérotées 0221, 0222, 0229, 0231 et 0236 achetées neuve au constructeur entre 1973 et 1986;
- 7 BB Alsthom 1201 à 1207, même type que les précédentes, achetées d'occasion en 2004 aux chemins de fer portugais après reconditionnement aux usines Soulé de Bagnères-de-Bigorre ;
- 5 BB chinoises AD 1801 à 1805 de 1800 ch, bi-cabines, dont l'achat en 2008 au constructeur CSR Sifang a été financé par la Banque mondiale. Ce sont les seules à ne pas être équipées de l'attelage automatique.

Le parc thermique des chemins de fer Malgaches : revue de détail

Par André Roubaud

En complément de l'article de M. C. Dupont, André Roubaud vous propose un aperçu du Parc Thermique Malgache. Tout supplément à ce sujet est bienvenu !

Le parc d'origine, avant la privatisation du Tananarive Côte Est / TCE.

a/ Les locomotives de ligne.

Les locomotives BBB Alsthom série 100

Ces douze machines d'un poids de 62 tonnes, équipées de moteurs diesel Sulzer 6LDA 25A de 540 chevaux pour les cinq premières et de moteurs Sulzer 6LDA 25B de 625 chevaux pour les suivantes, furent livrées :

- N° LD 1 à 3, commandées en 1937, livrées en 1940
- N° LD 4 et 5, commandées en 1938, prévues pour être livrées en 1941 mais bloquées à Dakar jusqu'en 1945.
- N° LD 6 à 12, commandées en 1948, livrées en octobre 1951.



Une BBB ex série 101 à 112 reléguée à la manoeuvre et renumérotée 404 - collection DR -

Ces machines, à deux cabines, furent par la suite renumérotées BBB 101 à 112. A la fin des années soixante-trois de ces locomotives, renumérotées 404, 406, 407, étaient (transformées ?) spécialisées aux manoeuvres.

f) Les engins de manœuvre

Madarail emploie deux engins rail-route Zephir-série RR 0101 à 102 et un Mercedes-Benz type 700 S Tenec, n° d'exploitation RR 103.



La BB Alstom n+132, ex Dakar Niger, en tête d'une rame ANF, gare de Perinet sur le TCE. Sur la droite on aperçoit une draisine - collection DR -

g) pour mémoire

Vers 2004/2005, la compagnie suisse Forchbahn (Zurich) offrait à l'Etat Malgache six motrices électriques qu'elle venait de réformer, afin de créer une ligne urbaine à Tananarive, sur les voies Madarail existantes. Il était, semble-t-il, prévu de monter un groupe électrogène sur les motrices afin d'alimenter leurs moteurs électriques. Hélas ce projet ne s'est pas concrétisé et le matériel est resté garé à Tananarive.

André Roubaud.

Remerciements :

Messieurs José Banaudo,
Michel Sirop, Louis
Caillot.

Archives consultées

- La Vie du Rail Outremer,
- Le Rail et le Monde,
- Listes Alstom.



-Quadruple traction de BB 121 à 132, entre Manyakandriana et Tananarive, sur le TCE