

505 LM 14/9

2012
(1943)

A

Cession d'autorails à la Société VULCANESTI

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 24. 8.43

Cession d'autorails à la Société VULCANESTI.

SOCIETE' NATIONALE DES CHEMINS' DE FER' FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 août 1943.

23408/O

- COPIE -

Cession éventuelle d'autorails
à la Société Vulcanesti

Tt 234-207/24

Monsieur le Ministre,

Par lettres SA 12086 du 12 août 1942, SA 1414 du 3 novembre 1942, SA 1526 du 7 janvier 1943, vous avez autorisé la S.N.C.F. à vendre au Comptoir Franco-Iranien à destination de Chemins de fer secondaires allemands 4 autorails de Diétrich et 2 autorails Bati-gnelles-Bacalan.

En même temps, vous avez précisé qu'il s'agissait d'autorisations tout à fait exceptionnelles et que la cession d'autorails à des pays-étrangers était en principe à éviter, les opérations de ce genre ayant pour conséquence de diminuer, sans contrepartie appréciable, le parc du matériel roulant de la S.N.C.F. Vous nous avez invités à nous abstenir de toutes opérations de cette nature et à n'entamer aucune négociation de cet ordre sans vous en avoir référé

Or, la Société VULCANESTI, en relations étroites avec le Comptoir Franco-Iranien, vient de demander que la S.N.C.F. lui adresse des propositions de vente d'autorails à choisir parmi ceux que nous ne comptons pas remettre en service après les hostilités. Ces véhicules seraient acquis pour le compte de chemins de fer secondaires allemands.

Nous avons répondu que nous ne pouvions examiner cette question qu'après votre accord.

Les autorails dont la cession pourrait être envisagée sont les suivants :

1°/- Charentaise à 2 essieux (N° C 10101 et C 10111 à 10114)

a/- C 10101

Cet autorail, prototype dénommé "Pauline", moteur CLM LC 3 de 80 CV est seul de ce modèle et irréversible.

b/- C 10111 à 10114

Ces autorails, équipés d'un moteur CLM LC 4 de 105 CV ont une tenue sur voie médiocre. L'entretien des freins à tambour est très onéreux et la capacité n'est que de 55 places assises ou debout.

....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux
Communications.-

2°/- FOUGA (FQ 1001)

Il s'agit d'un prototype équipé d'un moteur CLM 6 DV 85 d'une puissance trop faible qu'il n'est pas possible de remplacer par un moteur plus puissant.

3°/- BAUDET-DONON-ROUSSEL (BD 10001 à 10006, BD 10101 à 1002, 1001 à 1002).

Les 6 premiers autorails n'ont qu'une capacité de 35 voyageurs assis et 16 debout. Les 2 autres peuvent contenir 78 voyageurs mais il s'agit de prototypes coûteux d'entretien.

4°/- COMPAGNIE FRANCAISE (FN 1001 et 1002)

La transmission électrique de ces deux autorails a donné beaucoup de déboires et leur capacité n'est que de 61 places.

5°/- DECAUVILLE (DC 1001 et 1002)

Les transmissions et la suspension de ces autorails sont défectueuses et les modifications à faire seraient coûteuses; en outre, subsisteraient d'importantes sujétions d'entretien. La capacité n'est que de 78 places.

6°/- A.D.N. (A 15001 et 15002)

Le 1er est à transmission électrique - type ASEA (transmission suédoise).

Le 2ème est à transmission électrique - type Jeumont.

Les deux autorails équipés de moteur MAN 250 CV, sont des prototypes dont l'entretien présente des difficultés.

Si vous estimiez que des négociations peuvent être entreprises, les prix de cession vous seraient soumis au préalable. Les conditions de vente comporteraient la fourniture de vieilles matières par l'acquéreur pour des matières ferreuses et la livraison effective de plomb, de cuivre, d'étain ou autres métaux rares pour les matières non ferreuses.

Nous vous demandons de bien vouloir nous faire connaître votre décision sur l'opportunité d'entreprendre de telles négociations.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.