

SOS LM 2119  
2211

(1946)

A

V. D. 2013 : Reprise éventuelle par la  
 - SNCF du matériel commandé en France  
 par les Allemands

Acquisition de 9 locomotives-tenders à vapeur d'origine  
 allemande

	C.A.	12. 6.46	20	V	3°
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		16. 6.46			
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		2.10.46			

DP 91046  
D 149100/20

Ministère des  
Travaux Publics  
et des Transports

PARIS, le 2 Octobre 1946

Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

Service du Contrôle  
Technique

3ème Bureau M.T.

Réf. M.R. 42-10

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil  
d'Administration de la Société Nationale des  
Chemins de fer Français.

+ Copie de cette lettre  
a été distribuée le  
22 juin 1946.

OBJET : Acquisition de 26 locomotives ou locotracteurs  
abandonnés en FRANCE par les Allemands.

REFERENCE : Vos lettres D 149100/20 des 23 Mai et 16 Juin  
1946.

Par lettres citées en référence, vous m'avez présenté  
deux projets relatifs à l'acquisition de matériel moteur  
abandonné en FRANCE par les Allemands et comprenant :

le premier : 10 locomotives Diesel de 360 CV à transmission  
hydraulique ;

2 locotracteurs Diesel de 200 CV à transmission  
hydraulique ;

3 locotracteurs Diesel électriques de 150 CV ;

le second : 2 locomotives électriques type BB

et 9 locomotives-tenders à vapeur type 030.

Le premier projet s'élève à .....	4.189.750 frs
et le deuxième à .....	15.505.000 frs
soit au total .....	<u>19.694.750 frs</u>

T.S.V.P.

La dépense qui, d'après vos propositions, serait imputable au compte provisoire de la Reconstitution, serait faite en totalité en 1946 ; non prévue explicitement au budget correspondant de cet exercice, elle pourrait être prélevée sur la somme à valoir.

Mes Services techniques ont fait observer que, du point de vue technique, l'incorporation à votre parc du matériel disparate dont l'acquisition est proposée, en allant à l'encontre du principe d'unification soutenu d'ailleurs par la S.N.C.F. ne serait guère souhaitable, tout au moins pour certains des engins moteurs à acheter.

Toutefois, tenant compte des prix unitaires qui sont consentis, je ne m'oppose pas à l'achat de ce matériel.

En conséquence, j'approuve les deux projets présentés dont le montant total, qui s'élève à 19.694.750 frs, sera imputé au compte des travaux de premier établissement de matériel roulant.

Il est entendu que la dépense à payer par exercice devra rester dans la limite des crédits de paiement inscrits au budget des travaux de premier établissement du matériel roulant régulièrement approuvé pour l'exercice en cours.

P. le Ministre et par autorisation :

Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports,

Signé : DORGES.

Le Président  
du Conseil d'Administration C O P I E

Paris, le 16 juin 1946.

-----  
D. 149100/20

Comme suite à la décision du  
Conseil du 12 juin 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à l'acquisition de :

2 locomotives électriques d'origine allemande type BB, à voie normale et de

9 locomotives-tenders à vapeur d'origine allemande également, type O30, à voie normale.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire du dit projet.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.



12 juin 1946

2211

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration  
du 12 juin 1946

QUESTION V - Projets

3°) Acquisition de 2 locomotives électriques BB et 9 locomotives-tenders à vapeur d'origine allemande.

M. ARMAND indique qu'il s'agit d'un matériel neuf abandonné par les Allemands à Bordeaux lors de la libération et susceptible de rendre, dès maintenant, des services appréciables comme machines de manoeuvres de gare.

Il est proposé d'autoriser l'achat de ce matériel à l'Administration des Domaines pour une dépense totale de 15.505.000 fr, imputable au Compte de la Reconstitution au titre de l'exercice 1946. Ces conditions seraient particulièrement avantageuses pour la S.N.C.F.

M. BOUTET demande si l'incorporation au parc d'éléments non conformes aux types S.N.C.F. n'entraînera pas, par contre, des charges onéreuses au point de vue de l'entretien et des réparations.

M. LE PRESIDENT répond qu'étant donné l'écart de prix dont bénéficiera la S.N.C.F. par rapport aux coûts de construction actuels, l'opération demeurera, en tout état de cause, financièrement intéressante.

Au surplus, on ne voit pas ce que l'Administration des Domaines pourrait faire de ce matériel, au cas où la S.N.C.F. ne s'en rendrait pas acquéreur.

M. ARMAND précise qu'il s'agit d'un matériel destiné primitivement à l'exportation, dont la construction a été spécialement soignée.

Le Conseil approuve le projet.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

-----

Conseil d'Administration

-----

Séance du 12 juin 1946

-----

V - Projets

- 3°) Acquisition de 2 locomotives électriques BB et 9 locomotives-tenders à vapeur d'origine allemande

h. Armes —

L. Bouët —

Pos. —

gm.



S.N.C.F.  
SERVICE TECHNIQUE  
du  
MATÉRIEL & de la TRACTION

NOTE POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Acquisition de :

- 2 locomotives électriques, d'origine allemande, type BB
- 9 locomotives-tenders à vapeur, d'origine allemande, type 030

Montant du projet : 15 M 505

La présente note a pour objet de demander l'autorisation d'acheter, à l'Administration de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre, le matériel désigné ci-après, abandonné en France par les Allemands, lors de la Libération, à savoir :

- 2 locomotives électriques d'origine allemande, type BB, à voie normale,
- 9 locomotives-tenders à vapeur, d'origine allemande, type 030, à voie normale.

Cette acquisition, qui n'était pas encore prévue lors de l'établissement du budget de 1946, n'y est pas portée.

JUSTIFICATION DES ACQUISITIONS ENVISAGEES.

A leur départ de Bordeaux, lors de la Libération, les Allemands ont abandonné dans cette ville le matériel neuf ci-après, à savoir :

- 1°- les pièces constitutives de deux locomotives électriques du type BB à voie normale (construction A.E.G.)-locomotives qui étaient destinées à la desserte des voies électrifiées de certains ports de l'Asie Continentale occupés par le Japon.
- 2°- neuf locomotives-tenders neuves du type 030, à voie

.....

normale, démontées en vue de leur expédition au Japon et destinées aux territoires de l'Asie Continentale occupés par le Japon.

Il s'agit de locomotives de manoeuvres de gare, susceptibles de rendre, dès maintenant, des services appréciables à la S.N.C.F., dont le parc, en machines de manoeuvres, est actuellement, nous le rappelons, très insuffisant.

Nous avons cru bon, sans plus attendre, de faire procéder au remontage de ces 11 locomotives par les Ateliers de la Région du SUD-OUEST, et nous disposons ainsi, d'ores et déjà, d'un matériel neuf, beaucoup plus économique, - au double point de vue consommation et entretien, - que nombre de nos locomotives de manoeuvres, de séries anciennes, maintenues jusqu'ici en service en raison de la déficience de nos ressources.

Enfin, les prix de cession, demandés par l'Administration de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre, ne sont pas excessifs.

#### DESCRIPTION DES MATERIELS.

##### a) Locomotives électriques

Ces machines sont du type à 2 bogies attelés. Elles comportent une cabine centrale avec 2 postes de commande et fonctionnent ~~sur~~ <sup>avec</sup> courant continu d'alimentation de 1500 volts capté par pantographe.

Les quatre moteurs de traction à suspension par le nez sont à entraînement bilatéral ; leur puissance unitaire est de 220 KW, sous tension de 750 volts, soit pour la locomotive une puissance totale de 880 KW.

Les roues ont un diamètre au roulement de 1,250 m. La vitesse maximum de l'engin est de 60 Km/h. Son poids en ordre de marche est de..... 66 tonnes environ.

La machine est équipée d'un frein à air Westinghouse (automatique et direct), d'un frein à main et du freinage rhéostatique. Des sablières à air sont prévues pour combattre les patinages.

##### b) Locomotives-tenders 030

Il s'agit de machines à 2 cylindres à simple expansion, sans surchauffe. Elles sont timbrées à 13 hpz. Elles comportent trois essieux accouplés, à roues de 1,100 m de diamètre au roulement. Elles sont capables d'une vitesse maximum de 45 km/h.

.....

La capacité de leur caisse à eau est de 4,500 m3. Leur approvisionnement en combustible est de 1.360 kg.

PRIX ET IMPUTATION

Les prix unitaires, comprenant les frais approximatifs de remontage et d'enlèvement, sont les suivants :

pour une locomotive BB..... 2.358.000 f

pour une locomotive O.3.O..... 1.191.333 f

La dépense totale en principal est évaluée à :

pour 2 locomotives BB..... 4.716.000 f

pour 9 locomotives O.3.O..... 10.722.000 f

-----  
15.438.000 f.

Somme à valoir pour imprévus  
(5% environ sur frais de remontage et  
d'enlèvement)

67.000 f

Dépense totale

-----  
15.505.000 f.

La dépense totale de 15.505.000 f., non prévue au budget 1946, serait imputée au compte provisoire de la Reconstitution.

L'imputation sera effectuée en totalité sur l'exercice 1946.

Il est demandé au Conseil d'Administration de vouloir bien approuver le présent projet.

LE DIRECTEUR,

DUCLUZEAU