

S O S L M 21/14

2212

(1938)

8812

Modification de 20 locomotives 230 B
Région Sud-Est - 2.597.000 fr

C.D.	5.7.38	25	V 2°
C.D.	12.7.38	13	V 3°
C.A.	20.7.38	33	V 3°

Lettre S.N.C.F. au Ministre des Travaux Publics 28.7.38

Modification de 20 locomotives 230 B - Région Sud-Est

221

2212

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

28 juillet 1938

Modernisation
de 20 locomotives 230 B

D. 23/43

Monsieur le Ministre,

Par décision N° 202-268 du 18 octobre 1937, vous avez bien voulu nous autoriser à apporter diverses améliorations à 20 locomotives 230 B destinées à renforcer notre parc de Pacific au moment des fortes pointes de trafic voyageurs et à être utilisées en période normale à la remorque des trains de messageries.

Ces améliorations étaient les suivantes :

- application d'un surchauffeur Schmidt à gros tubes (sauf sur 10 machines qui en sont déjà munies),
- application d'un réchauffeur d'eau d'alimentation,
- application d'un échappement perfectionné,
- amélioration des dispositifs de démarrage,
- remplacement des cylindres par d'autres à larges sections de passage de vapeur.

Il avait été prévu le maintien, sur ces locomotives, de leur graisseur à condensation à 4 départs ; or, actuellement, sur toutes les machines perfectionnées de la Région du Sud-Est, il est appliqué un graisseur mécanique à 8 départs, aboutissant :

- 4 aux boîtes à vapeur HP,
- 2 aux cylindres HP,
- 2 Aux boîtes à vapeur BP,

permettant d'assurer un meilleur graissage des cylindres.

Il serait désirable que les locomotives 230 B, qui vont être modernisées, reçoivent cette amélioration du graissage. La dépense à prévoir s'élèverait à 13.800^f par locomotive, soit, pour les 20 : 276.000^f, dont :

264.000^f imputables au compte de 1^{er} établissement,
12.000^f imputables au compte exploitation.

Monsieur le Ministre des Travaux publics.

.....

La dépense de 1^{er} établissement serait répartie, moitié sur l'exercice 1938, moitié sur l'exercice 1939 car, par suite de retard dans les approvisionnements des garnitures pour les améliorations approuvées et rappelées ci-dessus, nous ne pourrions modifier, comme prévu, toutes les locomotives en 1938.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir autoriser cette dépense et ces imputations.

D'autre part, par suite des variations survenues dans les conditions économiques depuis l'établissement du détail estimatif joint à la demande N° 12/385 du 26 novembre 1936 de la Compagnie P.L.M., la dépense qui avait été évaluée à 1.601.000^f, dont :

1.300.000^f imputables au compte de 1^{er} établissement;
301.000^f imputables au compte exploitation,

ressortira, en réalité, à 2.321.000^f, dont :

1.895.000^f imputables au compte de 1^{er} établissement,
426.000^f imputables au compte exploitation.

Comme indiqué ci-dessus, les modifications ne pourront être effectuées complètement en 1938, contrairement à nos prévisions.

En tenant compte de l'application d'un graisseur mécanique à 8 départs et des majorations survenues depuis les premières évaluations, la dépense totale à engager, pour moderniser les 20 locomotives 230 B, serait de 2.597.000^f :

dont 2.159.000^f à imputer au compte de 1^{er} établissement,
et 438.000^f à imputer au compte exploitation.

La dépense de 1^{er} établissement serait répartie comme suit :

1.080.000^f sur l'exercice 1938 (1)
1.079.000^f sur l'exercice 1939.

Je vous adresse ci-joint un nouveau détail estimatif tenant compte de l'application d'un graisseur mécanique à 8 départs et des majorations survenues depuis le 15 novembre 1936.

(1) Au lieu de 1.560.000^f prévu par le programme des dépenses de 1^{er} établissement de matériel roulant, autres que les acquisitions de matériel neuf pour l'exercice 1938.

Ce détail estimatif annule et remplace celui qui était annexé à la demande 12-385 du 26 novembre 1936.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration

Signé : GUINAND

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Région du Sud-Est

Feuille 1

Service du Matériel et de la Traction

Modernisation de 10 locomotives 230 B
(possédant un surchauffeur SCHMIDT à gros tubes)

Application d'un réchauffeur d'eau d'alimentation .
Amélioration de l'échappement et du démarrage,
Application d'un graisseur mécanique à 8 départs.

DETAIL ESTIMATIF

Désignation des dépenses	Dépenses	
	Unitaires	Totales
§ 1 - Evaluation, en principal, de la dépense des travaux de construction à autoriser : Coût des pièces nouvelles, frais de montage compris : réchauffeur d'eau d'alimentation et tuyauteries, graisseur mécanique à 8 départs.....	86.800 ^f	868.000 ^f
§ 2 - Coût primitif, majorations effectives comprises, des installations à supprimer: Injec- teur et tuyauteries, graisseur à condensation.	900 ^f	9.000 ^f
§ 3 - Evaluation, en principal, des travaux de dé- molition, dépose et repose et des faux-frais divers: Démontage des pièces retirées et modifica- tion de celles utilisées dans la nouvelle ins- tallation	17.600 ^f	176.000 ^f
§ 4 - Estimation, pour ordre, de la valeur actuelle des matériaux à provenir de l'opération: Pièces énumérées au § 2	400 ^f	4.000 ^f

RECAPITULATION

RECAPITULATION

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
1° - Dépenses imputables au Compte de 1 ^{er} établissement (§ 1 - § 2).....	85.900 ^f	859.000 ^f
2° - Dépenses imputables au Compte "Exploitation" (§ 2 + § 3 - § 4).....	18.100 ^f	181.000 ^f
	<u>104.000^f</u>	<u>1040.000^f</u>

Le présent détail estimatif s'élevant à la somme de un million quarante mille francs, dressé par le Chef du Service du Matériel et de la Traction soussigné.

Signé : JAPIOT

Dépenses	Unitaires	Totales
1 - Evaluation en principal de la dépense des travaux de construction à effectuer : Coffres à pièces nouvelles, trais de montage, compte à régleur, etc. à l'installation et réglage, graissage nécessaire à 8 séparés.....	86.800 ^f	868.000 ^f
2 - Coût primitif, majorations effectives comprises, des installations à supprimer : leur et tuyauteries, graisseurs à combustion leur et tuyauteries, graisseurs à combustion.....	900 ^f	9.000 ^f
3 - Evaluation en principal des travaux de démolition, dépose et repos et des faux-trais divers : Démontage des pièces ratées et modifications de celles existantes dans la nouvelle installation.....	17.600 ^f	176.000 ^f
4 - Estimation pour ordre, de la valeur actuelle des matériaux à provenir de l'opération : pièces annexes au § 2.....	400 ^f	4.000 ^f

RECAPITULATION

Service du Matériel et de la Traction

MODERNISATION DE 10 LOCOMOTIVES 230 B
(ne possédant pas le surchauffeur Schmidt à gros tubes)

APPLICATION D'UN SURCHAUFFEUR SCHMIDT A GROS TUBES
ET D'UN RECHAUFFEUR D'EAU D'ALIMENTATION
AMELIORATION DE L'ECHAPPEMENT ET DU DEMARRAGE
APPLICATION D'UN GRAISSEUR MECANIQUE A 8 DEPARTS

DETAIL ESTIMATIF

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
§.1-EVALUATION, EN PRINCIPAL, de la DEPENSE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION A AUTORISER :		
Coût des pièces nouvelles, frais de montage compris :		
Surchauffeur Schmidt	121.600 ^f	1.316.000 ^f
Rechauffeur d'eau d'alimentation et tuyauteries.....		
Graisseur mécanique à 8 départs		
§.2-COUT PRIMITIF, MAJORATIONS EFFECTIVES COMPRISES, DES INSTALLATIONS A SUPPRIMER :		
Plaque tubulaire de boîte a fumée.....	1.600 ^f	16.000 ^f
Injecteur et tuyauteries.....		
Graisseur à condensation.....		
§.3-EVALUATION, EN PRINCIPAL, DES TRAVAUX DE D'EMOLITION, DEPOSE ET REPOSE, et DES FAUX-FRAIS DIVERS :		
Démontage des pièces retirées et modification de celles utilisées dans la nouvelle installa- tion.....	24.900 ^f	249.000 ^f
§.4-EVALUATION, POUR ORDRE, DE LA VALEUR ACTUELLE DES MATERIAUX A PROVENIR DE L'OPERATION :		
Pièces énumérées au §.2	800 ^f	8.000 ^f

RECAPITULATION

.....

RECAPITULATION

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
1° - Dépenses imputables au compte de 1 ^{er} établissement (§ 1 - § 2).....	130.000 ^f	1.300.000 ^f
2° - Dépenses imputables au compte Exploitation (§.2 + §.3 - §.4).....	25.700 ^f	257.000 ^f
	155.700^f	1.557.000^f

Le présent détail estimatif s'élevant à la somme de
UN MILLION CINQ CENT CINQUANTE SEPT MILLE Francs, dressé par
 le Chef du Service du Matériel et de la Traction, soussigné.

Signé : JAPIOT

Dépenses	Totaux
.....	1.316.000 ^f
.....	1.300 ^f
.....	16.300 ^f
.....	24.900 ^f
.....	8.000 ^f

RECAPITULATION

20 juillet 1938

2212

20 juillet 1938

Question V. Projets f 33

2°) Transformation de 20 locomotives Pacific 231 B ou 231 E en 231 H - Région Sud-Est (4.144.000fr)

3°) Modernisation de 20 locomotives 230 B - Région Sud-Est (2.597.000 fr).

M. GALLIOT expose que ces deux projets

(Nos 2 et 3) ont été examinés par une Sous-Commission où il siégeait avec MM. René MAYER et SEMARD.

Il rappelle que la Région Sud-Est possède 71 locomotives 231-E qui remontent à 1909 et dont les chaudières sont timbrées à 12 kg. Elle possède également 20 locomotives 231-B qui remontent à 1912 et dont les chaudières sont timbrées à 14 kg et elle se propose de transformer petit à petit ces locomotives en remplaçant les chaudières à 12 et 14 kg par des chaudières timbrées à 20 kg et en en profitant pour améliorer l'ensemble de la locomotive qui serait dotée d'un surchauffeur perfectionné, d'un échappement double, d'un graisseur mécanique, d'une meilleure admission aux hautes pressions et de l'admission de la haute pression aux cylindres basse pression pour améliorer le démarrage.

Ces locomotives transformées prendront le nom de 231 H.

Il existe déjà une locomotive du type 231-H qui a été longuement essayée et qui peut être considérée comme une des meilleures locomotives actuellement utilisées : cette locomotive a pu réaliser le trajet de Paris à Lyon à plus de 106 km de vitesse moyenne avec un train de 430 tonnes et elle est arrivée au sommet de la côte de Blaisy à la vitesse de 98 km.

Ces locomotives 231 H ont une puissance au crochet de 3.400 CV; elles développent 2.500 CV à 100 km à l'heure, ce qui est une augmentation de 36 % sur l'ancien modèle et de 2.400 CV à 120 km à l'heure, ce qui est une augmentation de 86 % sur l'ancien modèle.

En admettant que ces locomotives parcourent 60.000 km par an,

on peut estimer qu'elles feront une économie de charbon de l'ordre de 300 tonnes, soit près de 60.000 fr par an sur les anciennes locomotives. La dépense que procure la transformation qui coûte environ 210.000 fr, - si elle est faite au moment des

grandes réparations - est donc payée en un peu plus de 3 ans; cette transformation doit par conséquent être encouragée le plus possible.

Ces locomotives transformées pourront recevoir plus tard un "stocker" pour le chargement automatique du foyer, quand l'expérience en cours sur les autres types de locomotives, et particulièrement les 5.1200 Nord dont il a déjà été parlé au Conseil et les 240.P.O. sera suffisante.

Par décision du 28 juin 1937, le Ministre avait autorisé la transformation de 10 locomotives; la région du Sud-Est demande à être autorisée à transformer un nouveau lot de 20 locomotives; étant donné l'intérêt que cette transformation présente et qui a été chiffrée ci-dessus, la commission propose au Conseil d'approuver ce travail.

En ce qui concerne les 20 locomotives 230 B à moderniser, leur transformation avait déjà été approuvée par la décision ministérielle du 18 octobre 1937 : cette transformation n'est pas encore faite; les cylindres ont été commandés, 12 équipements aux Aciéries du Nord le 9 février 1938, 8 équipements à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt le 16 mars 1938, les autres pièces en juin 1938. Ces locomotives devront être utilisées jusque vers le mois d'Octobre pour les périodes de pointes au cours des vacances.

La Région Sud-Est demande que le graissage perfectionné à 8 départs soit ajouté aux transformations déjà envisagées: application du surchauffeur, application d'un réchauffeur d'eau, application de l'échappement perfectionné, amélioration des dispositifs de démarrage, modification des cylindres: ce graissage perfectionné entraînera une dépense supplémentaire de 13.800 fr par locomotive, dépense qui paraît tout à fait utile et que le Conseil a tout intérêt à approuver.

M. SEMARD émet le voeu qu'à l'avenir, et dans la mesure du possible, la Direction Générale veuille bien prendre l'avis de quelques uns des mécaniciens des locomotives en cause; ceux-ci ont formulé, en effet, un certain nombre d'observations sur les éléments ou les dispositifs de leurs machines, observations qui, en raison de l'expérience de ces mécaniciens peuvent avoir leur valeur.

M. LE BESNERAIS est bien d'accord pour prendre cet avis.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont approuvées à l'unanimité.

30 juin 1938

MODERNISATION DE 20 LOCOMOTIVES 230-B DE LA REGION
DU SUD-EST EN VUE D'EN AUGMENTER LA PUISSANCE POUR ETRE AFFECTEES
A LA TRACTION DES TRAINS SUPPLEMENTAIRES RAPIDES OU EXPRESS.

Par décision du 20 novembre 1936, le Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a autorisé la réalisation de diverses améliorations à certaines locomotives de son parc, entre autres à 20 locomotives de la série des 230-B, destinées à renforcer son parc de Pacific au moment des fortes pointes du trafic voyageurs et à être utilisées en période normale à la remorque des trains de messageries.

Les améliorations à apporter à ces machines ayant fait l'objet de la décision ministérielle n° 202-268 du 18 octobre 1937, étaient les suivantes :

- application d'un surchauffeur Schmidt à gros tubes (sauf sur 10 machines qui en sont déjà munies),
- application d'un réchauffeur d'eau d'alimentation,
- application d'un échappement perfectionné,
- amélioration des dispositifs de démarrage,
- remplacement des cylindres par d'autres à larges sections de passage de vapeur .

Il avait été prévu le maintien, sur ces locomotives, de leur graisseur à condensation à 4 départs; or, actuellement, sur toutes les machines perfectionnées de la Région du Sud-Est, il est appliqué un graisseur mécanique à 8 départs, aboutissant :

- 4 aux boîtes à vapeur HP,
- 2 aux cylindres HP,
- 2 aux boîtes à vapeur BP.

permettant d'assurer un meilleur graissage des cylindres.

.....

Il serait désirable que les locomotives 230-B, qui vont être modernisées à la suite des autorisations précitées, reçoivent l'amélioration du graissage .

La dépense à engager pour cette dernière application serait de276.000 f,
dont 264.000f à imputer au Compte de 1er Etablissement
et 12.000f à imputer au Compte Exploitation.

La dépense de 1er établissement serait imputée, moitié sur l'exercice 1938, moitié sur l'exercice 1939, car, par suite du retard dans les approvisionnements des garnitures pour les améliorations approuvées et rappelées ci-dessus, nous ne pourrions modifier, comme prévu, toutes les locomotives en 1938.

D'autre part, par suite des variations survenues dans les conditions économiques, la dépense approuvée par le Conseil P.L.M. le 20 novembre 1936, qui avait été primitivement évaluée à ..1.921.000f dont 1.560.000f imputables au Compte de 1er Etablissement et 361.000f imputables au Compte Exploitation, ressortira, en réalité, à 2.321.000f, dont 1.895.000f imputables au Compte de 1er Etablissement et 426.000f imputables au compte Exploitation.

Comme indiqué ci-dessus, les modifications ne pourront être effectuées complètement en 1938, contrairement à nos prévisions.

En tenant compte de l'application d'un graisseur mécanique à 8 départs et des majorations survenues depuis les premières évaluations, la dépense totale à engager pour moderniser les 20 locomotives 230-B serait de 2.597.000f
dont 2.159.000f à imputer au Compte de 1er Etablissement et 438.000f à imputer au Compte Exploitation, représentant une augmentation de dépense de 676.000f dont 599.000f au Compte de 1er Etablissement et 77.000f au Compte Exploitation.

Il est proposé d'approuver ces imputations et la prise en charge de cette dépense par la S.N.C.F.

Le Chef du Service du
Matériel et de la Traction
Signé : JAPIOT

12 juillet 1938

2212

Question V

2°

3°) Modernisation de 20 locomotives 230 B - Région Sud-Est - (2.597.000 fr).

PV avant -

Sur le rapport de M. René MAYER, le Comité décide de soumettre ces deux projets à l'approbation du Conseil d'Administration dans sa prochaine séance.

Steno vers et corrigée - p 13.

M. René MAYER - J'ai étudié ces deux affaires en collaboration avec M.M. GALLIOT ~~et~~ SEMARD et je propose leur inscription à l'Ordre du Jour du Conseil du 20 juillet.

L'une d'elles pourrait n'être examinée que par le Comité, mais elle est liée techniquement à l'autre et il est préférable de les soumettre toutes les deux au Conseil.

Nous n'avons pas d'objection à l'approbation des conclusions des Services.

M. LE PRESIDENT - ^{opposition} Il n'y a pas d'XXXXXXXXXXXX ?
Nous proposons au Conseil d'Administration d'approuver ces conclusions.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMITE DE DIRECTION.

Séance du 12 Juillet 1938

V- PROJETS

2°) Transformation de 20 locomotives)
Pacific 231 B ou 231 E en 231 H -
- Région Sud-Est - (4.144.000 frs) Rapporteurs :
M. René MAYER
GALLIOT
SEMARD.

com CA 20

221

TRANSFORMATION DE 20 LOCOMOTIVES PACIFIC
231.B ou E en 231.H

Augmentation
de 3.532.000 f
au compte
Inventaire

Dépense
de 612.000 f
au compte
Exploitation

Pour améliorer la puissance et le rendement de ses locomotives Pacific, la Compagnie PLM avait entrepris, sur un prototype, des essais qui ont abouti à la mise au point du type 231 H qui comporte les principales améliorations suivantes :

- chaudière timbrée à 20 kg/cm²,
- surchauffeur perfectionné permettant d'atteindre une température de 400°,
- cylindres à larges conduits de vapeur,
- échappement double,
- graissage mécanique généralisé,
- démarrage par vanne directe.

Cette nouvelle locomotive a pleinement répondu aux prévisions et permet de remorquer des charges sensiblement plus lourdes avec une dépense moindre de combustible.

Les essais au banc de Vitry ont confirmé les résultats du service courant.

Comme cette transformation entraîne le remplacement de la chaudière, il était indiqué de commencer la modification des Pacific par les séries les plus anciennes dont le timbre est le plus bas, c'est-à-dire les 231-E à 12 kg et les 231-B à 14 kg moins puissantes et moins économiques que les autres Pacific timbrées à 16 kg.

Par décision n° 201-267 du 28 Juin 1937, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à transformer un premier lot de 10 locomotives 231-E en 231-H.

Nous avons commandé les pièces nécessaires pour la transformation de ces 10 locomotives; les travaux vont commencer prochainement et ces machines seront mises en service d'ici la fin de l'année.

Il nous paraît désirable de poursuivre ces transformations pour assurer, dans les meilleures conditions possibles, la remorque des trains rapides et express lourds.

La deuxième tranche comporterait 20 nouvelles locomotives qui seraient choisies parmi les séries 231-B ou 231-E. Il y a intérêt, en effet, pour réduire les dépenses, à effectuer les travaux de transformation au cours du passage des locomotives en réparation générale et le choix entre les deux séries très voisines 231-B et 231-E, qui ne diffèrent que par le timbre (14 kg et 12 kg), nous permettra d'alimenter régulièrement les ateliers chargés de ces travaux.

Si l'autorisation nous était accordée, nous pourrions, après terminaison de la première tranche, entreprendre sans interruption la deuxième étape.

La dépense à engager pour cette transformation serait de 4 144 000 f,

dont 3 532 000 f à imputer au compte Inventaire,
et 612 000 f à imputer au compte Exploitation.

Il est proposé au Comité de Direction d'approuver cette dépense et ces imputations.

LE CHEF DU SERVICE
DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION,

Signé : JAPIOT

5 juillet 1938

2212

Question V - Projets -

1°

2°) Modernisation de 20 locomotives 230-B - Région Sud-Est -
(2.597.000 fr).

PV wuit

Le Comité ajourne l'examen de ces deux projets à une
prochaine séance.

Sténographie corrigée - p 25

M. LE PRÉSIDENT. - J'ai demandé à M. LE BESNERAIS de désigner
un haut fonctionnaire de la Société Nationale pour nous présenter
un exposé sur la question des prototypes à l'essai.

exposé analogue à celui que M. BOYAUX nous a présenté sur la
politique commerciale de la Société Nationale.

M. LE BESNERAIS. - M. Jean LEVY, Directeur du Service
Central du Matériel, sera prêt, je pense, dans une quinzaine de
jours, pour nous présenter cet exposé.

M. LE PRÉSIDENT. - J'ai demandé également un exposé
d'ensemble sur la question des ateliers.

M. LE BESNERAIS. - Cette question n'est pas encore au ~~xx~~
point et l'exposé ne viendra que plus tard.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous reportons à notre prochaine
séance les deux projets sur la transfération de 20 locomotives
Pacific 231eb ou 231-f en 231-h et sur la ~~xxxxxxxxxxxx~~ ^{modernisation} de 20
locomotives 230-b. J'ai désigné pour les examiner une petite
sous-Commission composée de MM. René MAYER, GALLIOT et BERNARD.

M. LE BESNERAIS. - Nous aurions pu prendre parti dès
aujourd'hui sur le deuxième projet, qui est peu important.

M. LE PRÉSIDENT.— Si vous n'êtes pas pressé, la question peut attendre à huitaine.

M. LE BERNERAIS.— Oui. Mais, je dois signaler que, quand les questions de cette nature sont envoyées au Ministère, elles n'en sortent que très tard. L'affaire dont il s'agit peut ne pas être soumise au Ministre : je vais d'ailleurs en parler à M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

J'ai été voir dernièrement le Ministre ; je lui ai signalé l'urgence de la question de la métallisation des voitures. Vous vous rappelez que le Comité^a a approuvé le programme de métallisation au mois de mars : il a été soumis au Ministre le 4 avril. Nous n'avons pas encore reçu la réponse.

M. LE PRÉSIDENT.— M. HENDU voudra bien se faire l'interprète du Comité auprès de M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT pour faire presser cette affaire.

M. HENDU.— J'en parlerai à M. CLAUDON.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Comité de Direction

Séance du 5 juillet 1938

V - Projets :

- 2^e) Modernisation de 20 locomotives 230-B
- Région Sud-Est - (2.597.000 fr)

Ramen CA

Act 3

COMITÉ DE DIRECTION
du.....5 JUIL 1938.....193
(Question N°.....K-2)

MODERNISATION DE 20 LOCOMOTIVES 230-B
DE LA REGION DU SUD-EST
EN VUE D'EN AUGMENTER LA PUISSANCE
POUR ETRE AFFECTEES A LA TRACTION DES TRAINS SUPPLEMENTAIRES
RAPIDES OU EXPRESS

Par décision du 20 novembre 1936, le Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a autorisé la réalisation de diverses améliorations à certaines locomotives de son parc, entre autres à 20 locomotives de la série des 230-B, destinées à renforcer son parc de Pacific au moment des fortes pointes du trafic voyageurs et à être utilisées en période normale à la remorque des trains de messageries.

Les améliorations à apporter à ces machines ayant fait l'objet de la décision ministérielle n° 202-268 du 18 octobre 1937, étaient les suivantes :

- application d'un surchauffeur Schmidt à gros tubes (sauf sur 10 machines qui en sont déjà munies) ,
- application d'un réchauffeur d'eau d'alimentation,
- application d'un échappement perfectionné,
- amélioration des dispositifs de démarrage,
- remplacement des cylindres par d'autres à larges sections de passage de vapeur.

Il avait été prévu le maintien , sur ces locomotives, de leur graisseur à condensation à 4 départs; or, actuellement, sur toutes les machines perfectionnées de la

Région du Sud-Est , il est appliqué un graisseur mécanique à 8 départs, aboutissant :

- 4 aux boîtes à vapeur HP,
- 2 aux cylindres HP,
- 2 aux boîtes à vapeur BP,

permettant d'assurer un meilleur graissage des cylindres.

Il serait désirable que les locomotives 230-B, qui vont être modernisées à la suite des autorisations précitées, reçoivent l'amélioration du graissage.

La dépense à engager pour cette dernière application, serait de 276.000^f, dont 264.000^f à imputer au Compte de 1er Etablissement et 12.000^f à imputer au Compte Exploitation.

La dépense de 1er établissement serait imputée, moitié sur l'exercice 1938, moitié sur l'exercice 1939, car, par suite de retard dans les approvisionnements des garnitures pour les améliorations approuvées et rappelées ci-dessus, nous ne pourrions modifier, comme prévu, toutes les locomotives en 1938.

D'autre part, par suite des variations survenues dans les conditions économiques, la dépense approuvée par le Conseil P.L.M. le 20 Novembre 1936, qui avait été primitivement évaluée à 1.921.000^f dont 1.560.000^f imputables au Compte de 1er Etablissement et 361.000^f imputables au Compte Exploitation,

ressortira, en réalité, à 2.321.000^f,
dont 1.895.000 f imputables au Compte de ler Etablissement
et 426.000 f imputables au compte Exploitation.

Comme indiqué ci-dessus, les modifications ne
pourront être effectuées complètement en 1938, contrai-
rement à nos prévisions.

En tenant compte de l'application d'un graisseur
mécanique à 8 départs et des majorations survenues
depuis les premières évaluations, la dépense totale à
engager pour moderniser les 20 locomotives 230-B serait
de 2.597.000^f
dont 2.159.000^f à imputer au Compte de ler Etablissement
et 438.000^f à imputer au Compte Exploitation,
représentant une augmentation de dépense de 676.000^f
dont 599.000^f au Compte de ler Etablissement
et 77.000^f au Compte Exploitation.

Il est proposé au Comité de Direction d'approuver
cette dépense et ces imputations.