

# RAILS d'Autrefois

La Revue du Cercle Historique du Rail Français

Une nouvelle revue  
ferroviaire est née...

NUMERO 1

Juin 2010

Les 242 AE1 et BE1 du PLM



La "Passerelle" de Bordeaux

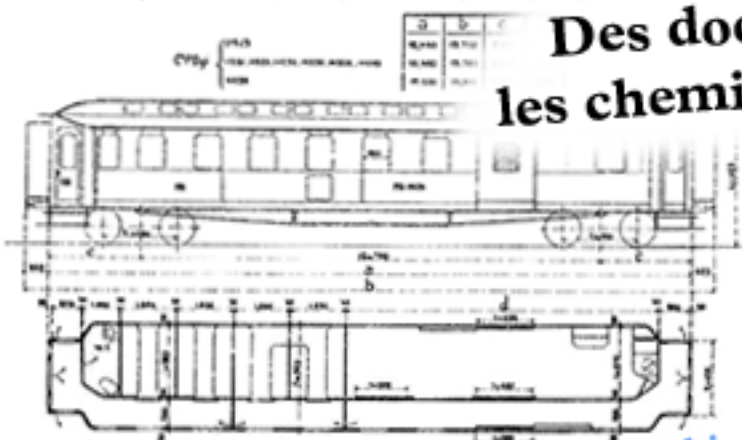


Les voitures "armistice"  
3ème cl.-fourgon P.O. et Midi

Caractéristiques	Longueur		Lignes	Longueur du Chassis	Nombre de places par voiture	Tare	année de construction
	d'un bogie	des bogies					
11514	2,500	12,000	Tampou	18,430	30	38 T	1906
11501 à 504	2,500	12,000		18,300	32	32 T	1894
11506 à 508	2,500	13,250		18,780	32	37,5 T	1908-9
11510	2,500	13,000		18,530	32	37 T	1909
11511 à 513	2,500	13,000		18,430	32	37 T	1906
11512	2,500	13,000		18,130	32	38 T	1900
11515 à 520	2,500	13,000		18,130	32	38,5 T	1907-8
11521 à 523	2,150	13,250		18,430	32	36,5 T	1909
11524 à 525	2,150	13,250		18,750	32	36,5 T	1910-13
11531	2,150	13,250		18,780	32	36,5 T	1909
11533 à 536	2,150	13,250		18,480	32	36,5 T	1911-13
11538 à 539	2,150	13,250		18,800	32	36,5 T	1910-13
11532 à 537	2,150	13,250		18,480	32	36,5 T	1909-11
11551 à 555	2,150	13,250		18,780	32	36,5 T	1909-10
11557 à 559	2,150	13,250		18,780	32	36,5 T	1911-12
11560	2,150	13,250		18,780	32	36,5 T	1913
11581 à 583	2,150	13,250		18,820	32	36,5 T	1909-11
11582 à 584	2,150	13,250		18,580	32	36,5 T	1909-12
11591	2,150	13,250		18,560	32	36,5 T	1910
11593 à 595	2,150	13,250		18,560	32	36,5 T	1909-10
11592	2,150	13,250		18,560	32	36,5 T	1909
11601 à 608	2,150	13,250		20,350	36	39,5 T	1914-16
11611 à 612	2,150	13,250		18,170	36	39,5 T	1913-15

VOITURES DE 3<sup>e</sup> CLASSE A COULON ET A INTERCIRCULATION

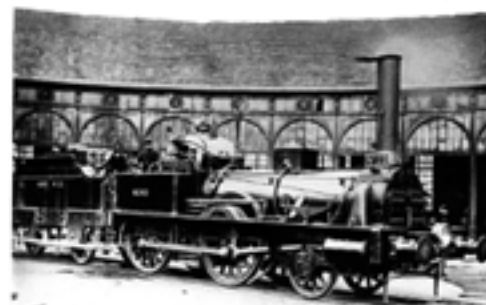
7 Compartiments, 1 abri compartiment postal, TWC et 1 fourgon à bagages (30 places)



Des documents inédits sur  
les chemins de fer d'avant 1938

et bien d'autres encore  
dans ce Numéro 1 !

Les premières locomotives du nord



Locomotive Claperton n° 22, Saint-Omer, construite par François Cail et DMG, après transformation en machine à vapeur.

Le type long boiler est le résultat d'un compromis : l'allongement de la chaudière permet d'améliorer les caractéristiques de la machine, mais pour ne pas trop modifier l'empattement utilisé précédemment, l'essieu arrière a été placé à l'avant du foyer. Ce porte-à-faux rend ces locomotives très instables dès que la vitesse augmente. Dès 1849 commencent des modifications pour améliorer la stabilité : l'essieu arrière est reporté en deçà du foyer. Cette transformation n'est pas anodine car elle change l'empattement du matériel : outre le coût des travaux sur les machines, la compagnie doit supporter les frais de reconstruction des plaques tournantes qui ne sont plus adaptées. Cette série de machines n'a pas fait une longue carrière : l'arrivée des locomotives Crampton à partir de 1848, plus rapides, va assez vite les éliminer des express Paris-Lille. Une partie de la série est transformée en 1868-1869 pour donner naissance à des machines mixtes.

La locomotive est devenue le numéro 22, et est appropriée comme machine fixe au Landy le 7



Locomotive construite par Alfred Hallet (plaque issue de Publication industrielle des machines, sans V de Jacques Arretgand)

A suivre

## RAILS

### d'AUTREFOIS

Bulletin périodique du Cercle  
Historique du Rail Français  
Rédaction et Abonnement  
23 chemin des Lanots  
64121 SERRES CASTET  
Dépôt légal à parution  
Directeur de la Publication  
Jacques WILLIGENS  
Rédacteurs en chef  
Luc FOURNIER  
Daniel VAUVILLIER  
Eric VERDEBOUT

### N°1/2010

Sommaire

- Les 4900 des Chemins de Fer de l'EST
- Les premières locomotives des Chemins de Fer du NORD
- Les 040-100 des Chemins de Fer de l'ETAT
- La 242 BE1 des Chemins de Fer du PLM
- Les débuts de l'électrification du Paris Orléans
- La Passerelle EIFFEL de BORDEAUX
- Transformations des C8 dédommagement de guerre 14-18 par le PO et par le MIDI
- Les couverts 319001 à 319046 des Chemins de fer de l'Alsace Lorraine
- Le couvert KM 10759 des Chemins de Fer de l'ETAT
- Les wagons écuries G4 402201 à 402239 des Chemins de Fer du MIDI
- Les wagons à lait du PLM
- Photos de couverture La 231 761 de l'ETAT quitte la gare de Rouen Rive droite vers 1937
- La 030 1185 des CF du MIDI gare de Castelnaudary vers 1910
- Page centrale, les essais en charge du viaduc de Paludate août 1860 ensemble des photos collections J. Willigens

Cotisation annuel 20€  
[railsdautrefois@gmail.com](mailto:railsdautrefois@gmail.com)

## CERCLE HISTORIQUE DU RAIL FRANCAIS

Le Cercle Historiques du Rail Français est né d'une longue réflexion au sein d'une « bande de copains » passionnés par l'histoire des chemins de fer en France.

Notre prédilection va vers tout ce qui a pu être réalisé avant la création de la SNCF en 1938, sans aucun sectarisme par rapport à des époques plus proches de nous.

Cette période est riche mais peu documentée dans la littérature disponible parce que celle-ci doit en vivre et ne peut s'intéresser qu'à des sujets de plus grande diffusion.

Notre association déclarée à la Préfecture de Pau depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010 a été lancée par une équipe constituée de ce que certains appelleraient des pointures dans le milieu de la documentation historique ferroviaire. L'édition d'un bulletin associatif, que nous souhaitons semestriel, va nous permettre de vous faire découvrir l'histoire de ce que fut notre réseau ferré de la première ligne de Saint Etienne à Andrezieux jusqu'à la fusions en 1938 des grandes compagnies telles l'Alsace Lorraine, L'Est, le Nord, l'Ouest puis l'Etat, le PO, le Midi et le PLM pour créer la SNCF.

Chacune de ces compagnies est abordée au sein de ce premier numéro et vous retrouverez des signatures connues, d'autres noms vont suivre et préparent déjà les bulletins à venir.

Dans ces pages Francis Villemaux nous ouvre ses souvenirs sur les anciens coucous 040 série 9 de l'Est. Pierre Maye nous propose la préhistoire des locomotives du Nord, tandis qu'Eric Verdebout nous offre gentiment le rédactionnel de sa 40-001 des chemins de fer de l'Etat. Frédéric Jeantaud issu d'une longue lignée de cheminot du PO et cheminot lui-même nous propose quant à lui la préhistoire de l'électrification de son réseau préféré le PO. Pour rester dans cette période, ce sont 2 dinosaures du PLM qui sont abordés pas Jacques Willigens, les 242 AE1 et BE1. Luc Fournier s'est penché sur les adaptations du matériel voyageur armistice en fonction des besoins du PO et de ceux du MIDI, enfin notre page matériel remorqué à marchandises nous permettra de découvrir quelques wagons originaux comme ce couvert AL typiquement germanique présenté par Jean Georges Trouillet, grand spécialiste de ce réseau. Reprenant un écrit de Jean Pierre Vergez Larrouy, Jacques Willigens nous raconte l'histoire des wagons écuries du MIDI tandis qu'il se joint à Aurélien Prévot pour parler de ce trafic si particulier que fut celui du lait en bidon au début du XXe siècle. Enfin une collégiale d'adhérents s'est mise sur la trace de couverts Wurtembergeois qui, suite au traité de Versailles sont venus renforcer nos réseaux nationaux.

Ce bulletin est, nous l'espérons, le premier d'une longue série qui vous permettra de découvrir les trésors de nos adhérents, à travers des photos inédites ou des documents d'un très grand intérêt. Nous avons en préparation des articles sur toutes ces petites choses qui firent les beaux jours de notre histoire et de notre culture ferroviaire. En attendant, nous vous souhaitons une bonne lecture.

Jacques WILLIGENS, Président du Cercle Historique du Rail Français

Ont collaboré à ce numéro :

Roland Arzul, Bernard Bary, Alain Cassagnau, Gilles Delbos, Peter Fidczuk, Roland Forcet, Luc Fournier, Jean Pierre Givernaud, Frédéric Jeantaud, Hans Kobschaetzky, Pierre Maye, Jean Daniel Muller, Aurélien Prévot, Philippe Quilan, Roland Sermet, Joël Tasma, Jean George Trouillet, Daniel Vauvillier, Eric Verdebout, Jean Pierre Vergez Larrouy, Michel Viers, Gottfried Wild et Jacques Willigens.

*Je tiens à dédier ce numéro 1 à Jean Claude Riffaud qui nous a quittés depuis trop longtemps et qui aurait été un précieux conseil comme il a toujours su l'être pour moi.*

J W