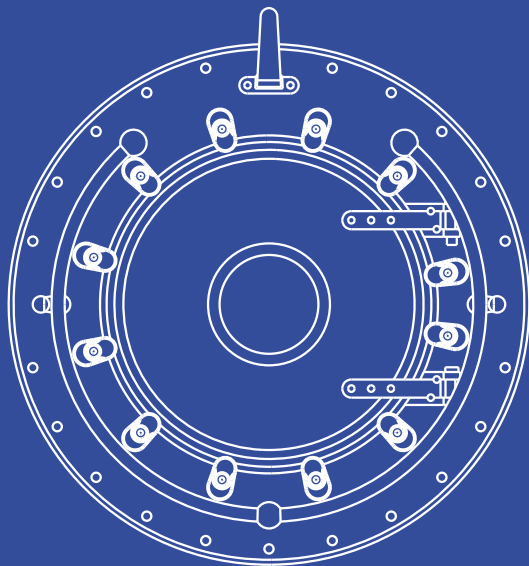


030 TU



MACHINE DE MANŒUVRE


REE
MODELES

HISTORIQUE

Ces petites machines ont été construites pendant la seconde guerre mondiale pour le Transportation Corps (USATC) entre 1942 et 1944 par trois constructeurs, à savoir:

Vulcan Iron Works à Wilkes-Barre (Pennsylvanie)

H. K. Porter à Pittsburgh (Pennsylvanie)

Davenport Locomotives Works à Davenport (Iowa).

La maintenance était assurée par les soldats américains du Military Railway Service.

Après le débarquement en Normandie, 153 unités seront déchargées des « liberty ship » à Cherbourg, et suivront l'avance Alliée à travers l'Europe jusqu'en Belgique et en Hollande.

A la fin des hostilités, 77 machines seront affectées à la SNCF avec la répartition suivante :

030 TU 1 à 14 sur la région Est

030 TU 15 à 26 sur la région Nord

030 TU 27 à 66 sur la région Ouest

030 TU 67 à 77 sur la région Sud-Est



Photo : 030 TU US6096 TROYES Janvier 1946 Mr DOLLAT

Remarquables au niveau de la robustesse et de la facilité de conduite, ces locomotives de 45 tonnes à 2 cylindres, simple expansion et 3 essieux couplés, ont été de parfaites petites machines de manœuvre dans de nombreux dépôts.

Elles étaient principalement utilisées pour déplacer les locomotives froides et aussi les rames de tombereaux à charbon. Mais certaines machines vont assurer des services en ligne.



Photo : 030 TU Troyes livre Dépôt Est



Photo : 030 TU 15 230 D 43 Boulogne Sept 1964

Région EST

A l'Est, les machines dépourvues du frein à air œuvrent dans les dépôt. Dans les années 60, les machines de Belfort se rendent régulièrement jusqu'à l'annexe traction de Montbéliard, « haut le pied » et à 50 km/h, afin d'assurer des manœuvres en gare et sur l'embranchement de l'usine Peugeot. Trois autres machines seront louées pour de longues durées à des entreprises privées.

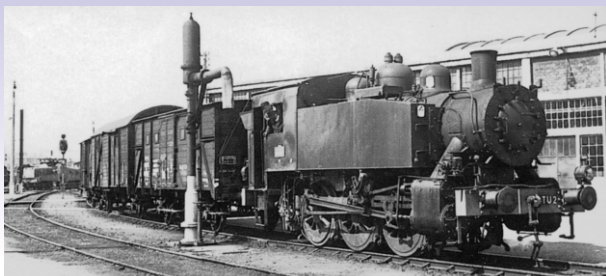


Photo : 030 TU 2 Encyclopédie Le Train Tome 2 Vapeurs depuis 38 HS



Photo : 030 TU 3 SARREGUEMINES - Thierry Hector

La 030 TU 3 construite par VULCAN sous le N°4479, a fait toute sa carrière sur l'Est. Elle s'est retrouvée titulaire des dépôts de Metz Fescaty, Reims, Thionville, puis termina sa carrière à Sarreguemines du 12 septembre 1959 au 15 décembre 1970, date de sa radiation.

Région NORD

Sur le Nord, certaines machines notamment la 030 TU 18 basée aux Joncherolles desservent de temps en temps des embranchement d'usines.

La 030 TU 18 n'a connu que les dépôts du Nord, mis à part à l'époque juste après guerre où elle était au dépôt de Thionville. Le 3 Mai 1946, elle part pour sa première affectation dans le Nord sur Hazebrouck. Elle est ensuite mutée du 15 janvier 1951 au 30 novembre 1964 au dépôt de Fives, puis au dépôt de Lille - La délivrance du 1er décembre 1964 au 8 novembre 1967, et enfin sur Aulnoye du 9 novembre 1967 au 17 février 1969. Elle terminera sa carrière aux Joncherolles de février 1969 au 1er juin 1970, date de sa radiation.

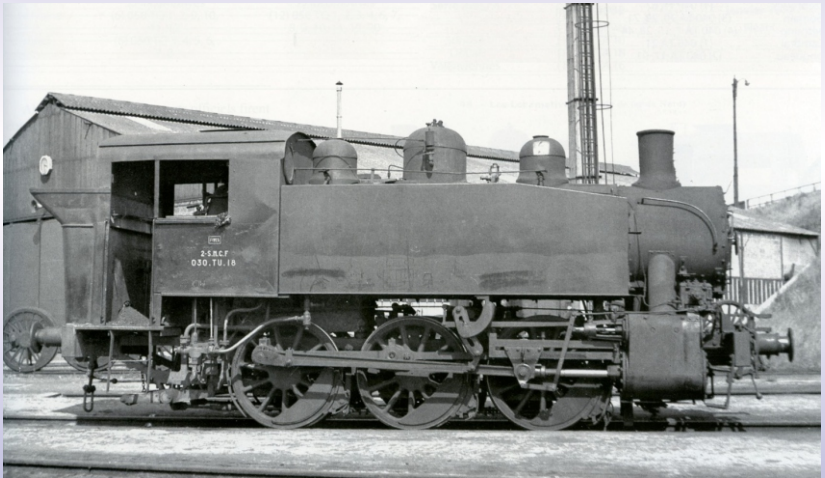


Photo : 030 TU 18 dépôt de Fives-Lille 30.06.67 coll. JM.Steiner VF N°170

Région OUEST

Sur l'Ouest, en début de carrière, on retrouve les 030 TU dans les gares à la mise en place des rames voyageurs puis ensuite à la manœuvre des wagons dans les cours de débord.



Photo : 030 TU 47 THOUARS

La 030 TU 47 construite par VULCAN sous le N°4457 a fait toute sa carrière sur la région Ouest. On la retrouve à l'inventaire de Nantes Blottereau fin 1953, puis à Cherbourg au 1er janvier 1956, et à Caen au 1er janvier 1957. De 1962 à 1966, elle fait partie des effectifs du dépôt du Havre, puis de ceux du dépôt de Thouars en fin de carrière à partir d'octobre 1966 jusqu'à sa radiation le 29 mai 1969.



Photo : 030 TU 68 OUEST Novembre 1968

A partir de 1965, la région Ouest reçoit des machines du Sud-Est chauffée au fuel dont la plus célèbre, la 030 TU 68 avec son réservoir sur la chaudière.

Région SUD-EST

Les machines affectées au Sud-Est sont chauffées au fuel, sauf les 030 TU 71 et 72 qui sont des engins avec chauffe au charbon. La 030 TU 71 possède des essieux particuliers avec des roues à 14 rayons. Cette dernière, construite par PORTER sous le N°5028, arriva à Miramas en 1950. Elle se retrouve ensuite à l'inventaire de Narbonne sur la région Sud-Ouest jusqu'à sa transformation pour une chauffe au Mazout en Juin 1956 où elle fut mutée à Avignon.

Toutes les autres 030 TU sont chauffées au fuel. A la demande de la région Méditerranée, la SNCF transformera huit machines supplémentaires à la chauffe au fuel entre 1953 et 1958. Ces locomotives assurent un vrai service de ligne. Les 030 TU 68, 70 et 75 sont détachées en permanence à Cannes-La Bocca afin de rouler sur la ligne de Cannes à Grasse en tête de trains marchandises jusqu'en 1964.

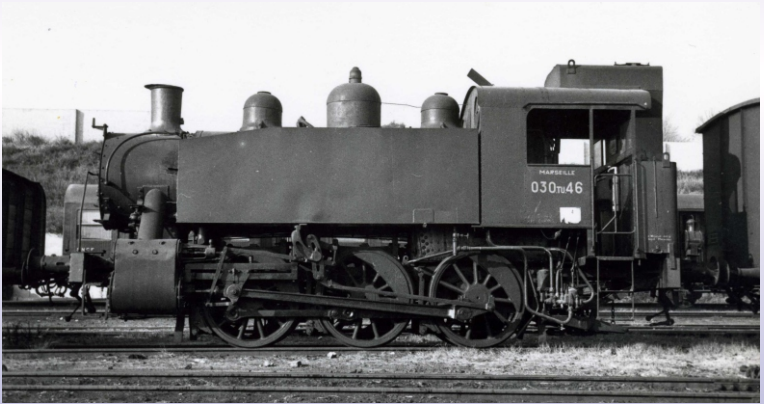


Photo : 030 TU 46 MARSEILLE



Photo : 030 TU 68 MARSEILLE

EUROPE

Les 030 du colonel HILL se retrouvent un peu partout en Europe après la fin des hostilités.

En Belgique, juste à l'après guerre, des machines sont affectées dans les dépôts de Brussels Midi - Schaerbeek et sur le port d'Anvers.



Photo: 030 TU Wd1405 Coll. P.PIGNOL Photo C.L. KEER

En Autriche, dix locomotives ont fait carrière à partir de Mai 1946. Elles ont été renumérotées en Mai 1953 BBO 989.01-5, BBO 989.101-3, et BBO 989.201-2 et resteront en service encore longtemps jusqu'en 1968.



Machine OBB N° 989.03 à a gare de Selzthal Mai 1966 - Photo: Ernst Kabelka Coll. Thomas Anton

En Italie, quatre unités numérotées FS 831.001 à 831.004 sont basées sur le port de Livourne jusqu'au début des années 50.

D'autres machines sont aussi en service en Grèce, en Yougoslavie.

Couleur des 030 TU

A leur arrivée sur le sol français, la plupart des machines étaient peintes en Gris DARK BLUE GREY. Certaines locomotives sont restées ainsi sans remise en peinture jusqu'à la fin (voir la 030 TU 23)



Photo : 030 TU 22 12.06.99 Coll.J.P.Pignol

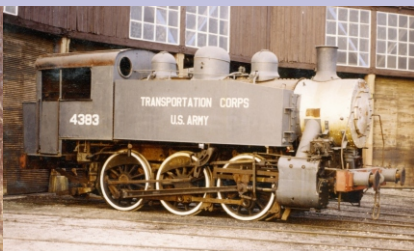


Photo : 030 TU 23 Dourdan 1970 avant démolition J.Martin

De nombreuses machines surtout sur l'Est et le Nord ont été repeintes en noir, d'autres principalement au Sud-Est ont reçu la livrée verte parfois avec des filets rouges.

REE Modèles reproduit avec un grand réalisme cette petite machine de dépôt. Aucun détail n'a été oublié. Toutes les tuyauteries, les commandes de sifflet et sablière, les marchepieds de chaudière et de cuves à eau, les trappes de cuves à eau sont en pièces rapportées. Les différentes hottes sont remplies avec du vrai charbon, les lanternes fonctionnelles sont placées en avant de la traverse sur leurs porte-lanternes, le châssis est réaliste et très aéré sous la cabine. Enfin, le plancher de la cabine est juste au dessus du châssis et certaines machines auront des portes ouvertes.

Bibliographie :

Voies Ferrées N°72 et N°195

Le Train N°147 et Encyclopédie du matériel moteur SNCF 2

Correspondances N°13

Ferrovissime N°58



REE MODELES
Service commercial - SAV
ZI 2, Rue Ambroise Croizat
77370 - NANGIS

Tél : +33(0)1.64.00.31.20
Email Commercial: info@ree-modeles.com
Email SAV : sav@ree-modeles.com

www.ree-modeles.com