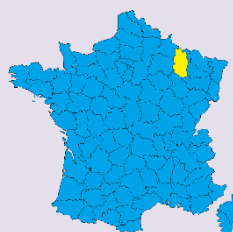


SUJET(S)

Les ateliers centraux et la gare de transbordement d'Abainville
Tête de ligne
1^{ère} Guerre mondiale



LOCALISATION



Meuse

Code INSEE – Commune(s)

55001 – Abainville



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
55001.02S	/	ABAINVILLE - Le Groselier > ABAINVILLE - Les Corvées	1918	1919
55001.03S	/	ABAINVILLE - Les Corvées > SORCY SAINT MARTIN - Sous les Routeux	1918	1919
55332.01N	027 000	MENAUCCOURT - Le Pâquis > GONDRECOURT LE CHÂTEAU - Vallée de Putrey	1875	1969 (V) 1969/2014 (M)
55215.00N	029 300	GONDRECOURT LE CHÂTEAU - Vallée de Putrey > ABAINVILLE - Halmont	≥ 1927	≤ 1944
55496.03N	015 000	SORCY SAINT MARTIN - Prairie Raccordement > ABAINVILLE - Halmont	1892	1938 (V) 1953/1964 (M)

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025 |

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Historical Report of the Chief Engineer 1917-1919	Google books
National Archives Catalog (photos)	catalog.archives.gov
National Archives Catalog (vidéos)	catalog.archives.gov
21st Engineers Light Railway	fr.scribd.com
Light Railway Construction and Use	Jstor.org
Transporting the A. E. F. in Western Europe 1917–1919 - Chapter XXVI. Light Railways And Roads	degruyter.com

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

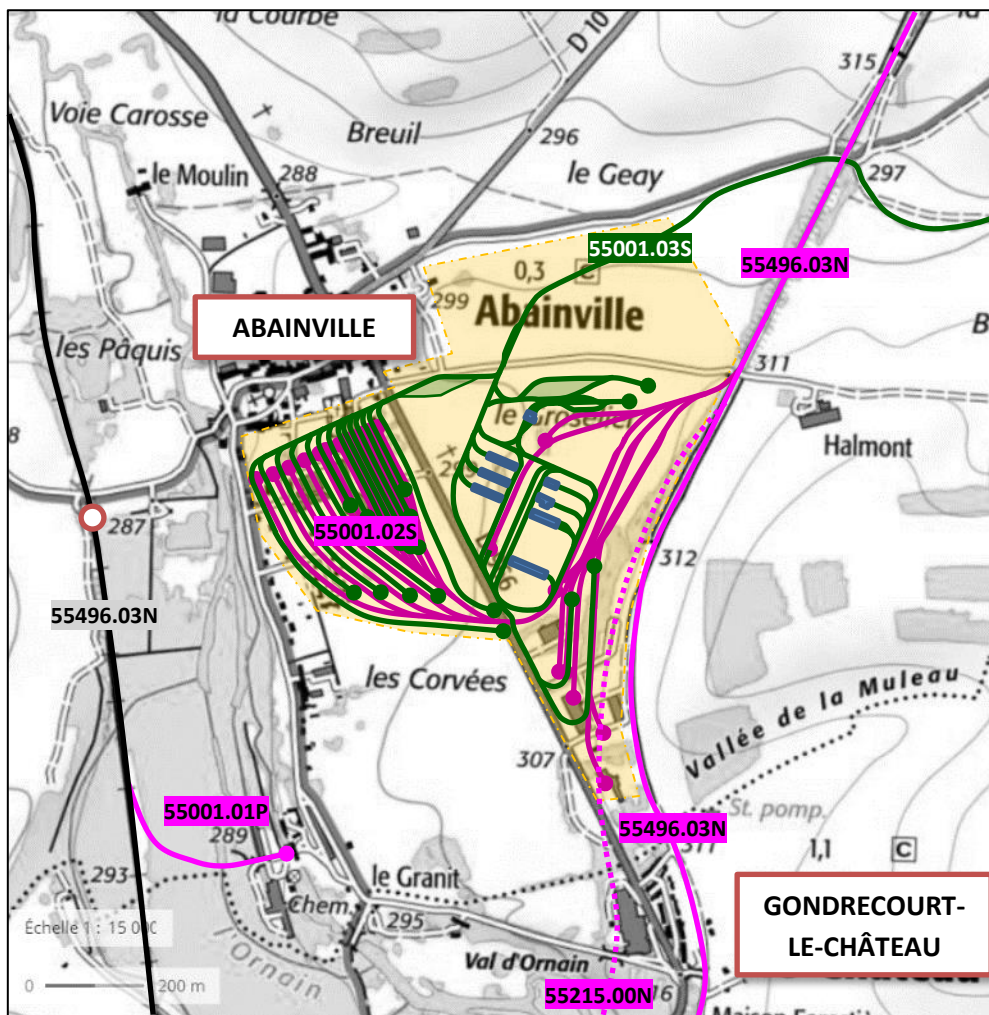
irsp-contact@sfr.fr







ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



-  Ecartement Normal en service
-  Ecartement Normal abandonné
-  Ecartement Normal abandonné construit après la 1^{ère} Guerre mondiale.
-  Ecartement Etroit (60 cm) abandonné (réseau stratégique).
-  Zone couverte par le camp américain
-  Gare d'Abainville



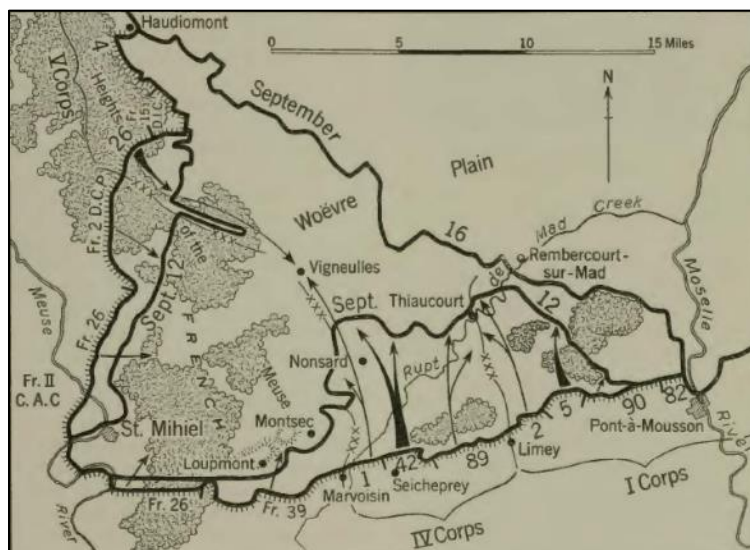
Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

BREF RAPPEL HISTORIQUE

Le 6 avril 1917 marque l'entrée des Etats-Unis dans le premier conflit mondial. Pour relier les ports de l'Atlantique au front, les Américains ont défini des lignes de communication utilisant les réseaux des grandes compagnies ferroviaires de l'époque. Mais dans la zone proche du front où il était impossible de construire des chemins de fer à écartement standard ou d'exploiter de grosses et lourdes locomotives, s'est développé un système de chemins de fer légers avec des voies à l'écartement de 60 cm.

Le corps expéditionnaire doit remplacer les troupes françaises et britanniques sur la partie sud du front, approximativement entre Châlons-sur-Marne et la frontière Suisse. Le 24 juillet 1918, pendant la seconde Bataille de la Marne, le maréchal FOCH expose ses projets aux grands chefs des armées alliées, HAIG, PERSHING et PETAIN. Le moment est venu de quitter l'attitude défensive imposée jusqu'ici par l'infériorité numérique et de passer à l'offensive. Il est notamment décidé de réduire le saillant de Saint-Mihiel. Le 12 septembre suivant, le II^{ème} Corps de l'Armée Coloniale française et les I^{er}, IV^{ème} et V^{ème} corps de la I^{ère} Armée américaine sont déployés sur la ligne de front. En quelques jours, l'ennemi est repoussé.



▬ Ligne de front au matin du 12 septembre 1918

▬ Lignes de front au soir du 16 septembre 1918

LES RESEAUX A VOIES DE 0,60 M

Les voies de 60 cm américaines

Les Américains ont apporté leur propre matériel. On ne peut parler de voies Decauville, même si l'écartement est similaire. En effet, le matériel et les équipements de voie avaient été commandés tôt sur réquisition générale. Le rail américain pesait 25 livres¹ par mètre, soit environ 25% plus lourd que le rail habituellement utilisé par les Britanniques et environ 40% plus lourd que le rail français habituel. L'expérience a montré que le rail plus lourd était bien plus que rentabilisé en termes de volume et de vitesse de trafic. Les premiers rails commandés mesuraient 5 mètres, mais il y avait aussi des longueurs plus courtes et une certaine proportion de rails courbés à différents rayons. Le tout était accompagné de traverses en acier. Des boulons et des clips avaient été commandés pour être utilisés dans la fixation des traverses en acier au lieu de riveter le rail aux traverses conformément à la pratique française².

¹ 11,34 kg.

² Une autre source indique que la pratique américaine, sauf pour les travaux sur le front, consistait à utiliser des rails de 25 livres de 30 pieds (environ 9,15 m) de longueur, cloutés sur des traverses en bois de 10 cm sur 15 cm sur 1,35 m de long, espacés de 60 cm (valeurs arrondies).

Les caractéristiques générales d'une bonne construction prescrivait que le tracé ne devait pas avoir de courbes de plus de 50 m de rayon (35,5°) et devait être sans courbes courtes au pied de longues pentes raides. Deux courbes de sens opposés devaient être séparées par un segment droit de 15 m de long minimum. Les pentes étaient limitées, dans la mesure du possible, à 3%. Les plateformes sur remblais devaient avoir une largeur de 2,75 m et de 4,25 m dans des tranchées et les tunnels avec des fossés 75 cm de chaque côté, laissant une plate-forme finie de 2,75 m.

Pour acheminer rapidement les troupes, les munitions et les équipements vers le front et évacuer les blessés vers l'arrière, tout un réseau à voie de 60 cm est construit. Celui-ci ne cesse d'augmenter en importance pendant la guerre et constitue un élément vital du système d'approvisionnement des armées. À la fin des hostilités, 2 240 km de lignes de 60 cm sont sous le contrôle de l'armée américaine, dont environ 300 km construits à l'origine par les Français mais réhabilités par le corps expéditionnaire américain, 200 km construits par ce même corps, et 1 740 km pris aux Allemands. Ce dernier chiffre comprend 900 km au sud de la ligne de front du 11 novembre 1918 et 840 km juste devant.



Voie dans le secteur de Mouilly.

La semaine du 28 mars 1918, au début des opérations utilisant les chemins de fer légers américains, il y avait 46 km de ligne principale et d'évitement en service, transportant 2 092 tonnes de matériel. La semaine du 9 novembre 1918, il y avait 721 km de voies principales et embranchements en exploitation, transportant 45 157 tonnes de matériel, y compris le personnel et les rations. Sur toute la période, c'est un total de 860 652 tonnes de matériels qui a été transporté, les tonnages les plus importants étant constitués de :

- Munitions 166 202 t.
- Ballast pour voies étroites 160 360 t.
- Rations 77 901 t.
- Matériels de voies 98 857 t.

Ce chiffre total de 860 652 tonnes équivalait à plus de 280 000 chargements pour un camion à moteur de 3 tonnes.

Le matériel disponible dans les différents districts d'exploitation, pour le transport des tonnages ci-dessus, était composé de 104 machines à vapeur, 61 locotracteurs à essence et 1 695 wagons de 6 mètres.

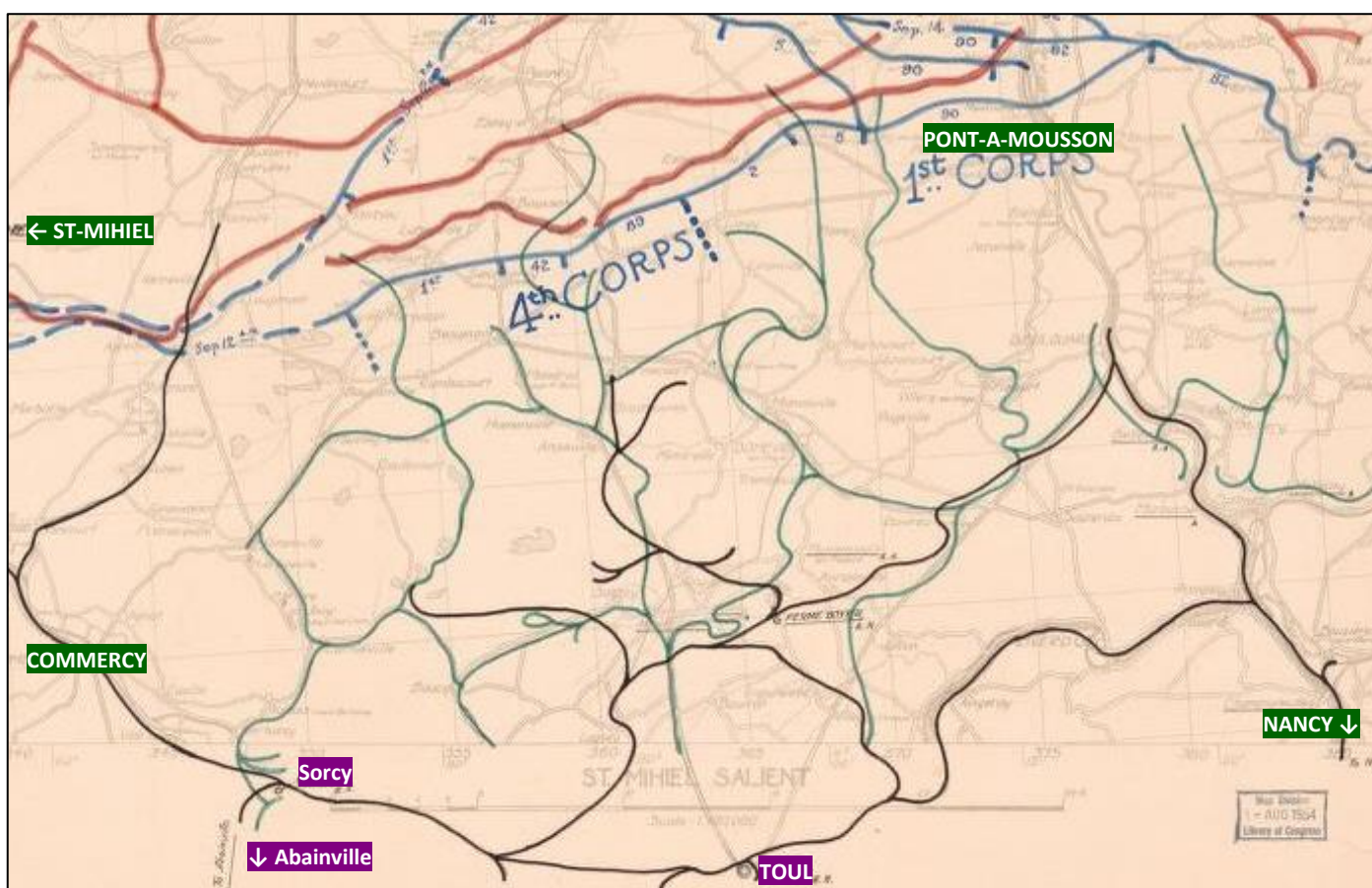
Les secteurs américains

Comme indiqué précédemment, les forces américaines ont non seulement procédé à une vaste reconstruction (pose de nouveaux rails, ballastage, etc.) des réseaux de voies repris aux Français et capturés aux Allemands, mais ils ont achevé la construction de nouvelles lignes de 60 centimètres.

Ces réseaux étaient répartis sur 5 secteurs. Le tableau ci-après indique par secteurs (du Nord vers l'Est), la longueur de voies posés par les Américains :

Secteur	Voies principales	Autres voies	TOTAL
Meuse-Argonne (Verdun Ouest)	24,4 km	1,0 km	25,4 km
Rattentout (Verdun Sud-Est)	7,4 km	1,1 km	8,5 km
Abainville-Sorcy (A.S. Line)	28,5 km	28,6 km	57,1 km
Toul	59,5 km	35,7 km	95,2 km
Baccarat	11,5 km	2,8 km	14,3 km
TOTAL	131,3 km	69,2 km	200,5 km

Les secteurs d'Abainville-Sorcy et de Toul formaient un seul bloc alimentant les I^{er} et IV^{ème} corps de la I^{ère} Armée américaine durant l'offensive de Saint-Mihiel. La raison en est simple : lorsque les troupes américaines sont arrivées, la base de leurs approvisionnements était située à Toul. Mais les troupes françaises utilisant également Toul comme base, s'en est suivie une congestion qui a entraîné la création de la tête de ligne de Sorcy. L'espace disponible étant limité, Abainville fut choisi pour accueillir les ateliers.



Carte du front et des réseaux ferroviaires lors de l'offensive de Saint-Mihiel

- Fronts des troupes américaines
- - - Fronts des troupes françaises
- Défenses ennemies
- Chemins de fer à écartement standard
- Chemins de fer stratégiques à écartement de 60 cm

LE SECTEUR D'ABAINVILLE-SORCY

La description du secteur d'Abainville-Sorcy fait l'objet de 3 fiches USEC :

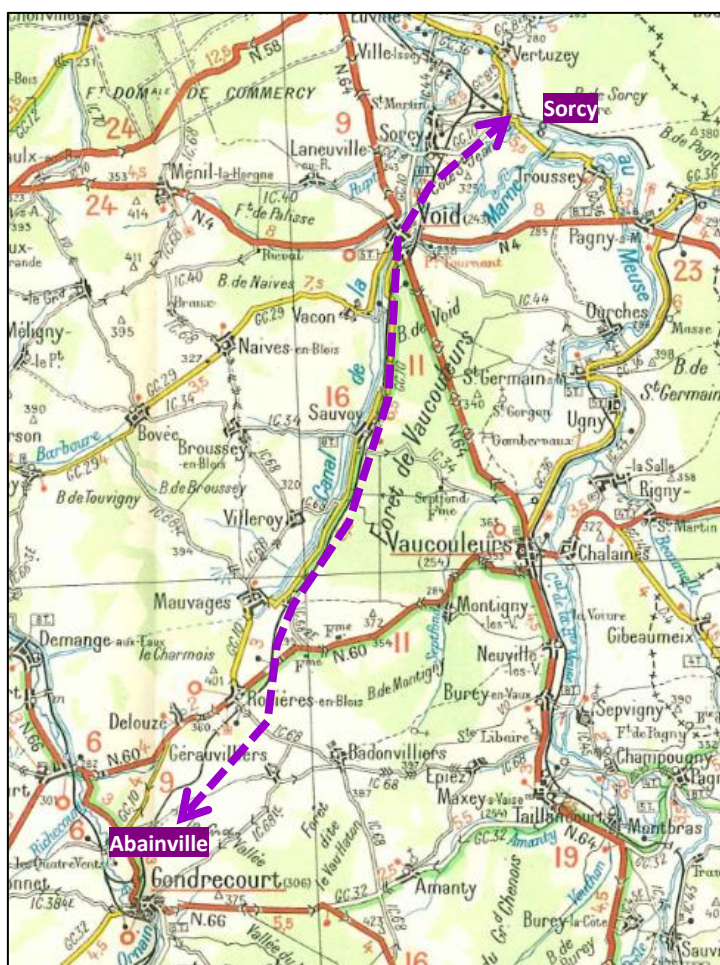
- 55001.us1 (présente fiche), consacrée à la gare de transbordement d'Abainville ;
- [55001.us2](#), consacrée à la ligne d'Abainville à Sorcy ;
- [55496.us1](#), consacrée à la gare de transbordement de Sorcy.

Ce secteur couvrait une zone située entre Gondrecourt-le-Château³ et les fours à chaux de Sorcy (commune de Sorcy-Saint-Martin). Il était relativement éloigné du front : une quarantaine de kilomètres pour Abainville et une vingtaine de kilomètres pour Sorcy.

Une vingtaine de kilomètres séparaient les gares de transbordement d'Abainville et de Sorcy. Les aménagements réalisés par les Américains comprenaient ces deux gares ainsi que la ligne étroite reliant celles-ci. Ce réseau de 60 cm se répartissait donc comme suit :

- Réseau d'Abainville :17,8 km
- Réseau de Sorcy :5,2 km
- Ligne d'Abainville à Sorcy :28,5 km
- Croisements et embranchements le long de cette même ligne :5,6 km

A ce total de 57,1 km de voies de 60 cm, il convient d'ajouter des faisceaux de transbordement à voies normales dans les deux gares.



Extrait carte Michelin n°62 – 1936

³ Gondrecourt accueillait l'école du I^{er} Corps d'Armée.

LA TETE DE LIGNE ET LES ATELIERS D'ABAINVILLE

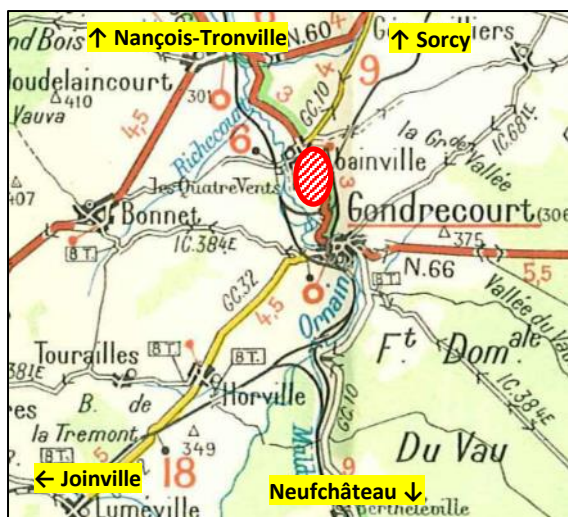
Pourquoi Abainville ?

Il était essentiel que les Américains aient leurs propres ateliers centraux entièrement équipés pour effectuer des réparations lourdes sur les locomotives (à vapeur et à essence) ainsi que sur les wagons de tous types et autres catégories d'équipements, pour fabriquer des équipements spéciaux, des voies spéciales, des pièces de rechange, etc. Il fallait aussi prévoir une fonderie de fer et une fonderie de laiton. Il fallait que les principaux faisceaux de stockage des fournitures de voie soient adjacents aux ateliers et que les magasins et les aires de stockage soient reliés aux systèmes de chemin de fer léger par une ligne bien construite de 60 cm.

L'espace disponible à Sorcy étant insuffisant, environ 25 sites furent examinés pour établir les ateliers centraux. Par élimination, ceux-ci ont été réduits à une demi-douzaine, pour lesquels des plans provisoires ont été établis. Abainville a finalement été sélectionné comme le plus souhaitable car il y avait des connexions ferroviaires à voie normale satisfaisantes, la proximité du canal de la Marne au Rhin et des axes routiers. Le terrain couvert par le site d'Abainville était d'environ 50 hectares.

Le réseau existant

La tête de ligne américaine d'Abainville était judicieusement située à proximité du nœud ferroviaire de Gondrecourt-le-Château, au croisement de la ligne de Nançois - Tronville (55) à Neufchâteau (88)⁴ et de la ligne stratégique de Joinville (52) à Sorcy⁵. Au Sud, le raccordement de Gondrecourt n°1 permettait de relier directement Joinville à Neufchâteau⁶. Au Nord, le raccordement de Gondrecourt n°2 aurait pu permettre de relier directement Nançois-Tronville à Sorcy, mais celui-ci n'a été construit qu'après la Première Guerre mondiale⁷. Ces deux raccordements stratégiques ont été déposés par l'occupant durant la Seconde Guerre mondiale.



Le site d'Abainville était coupé en deux par la N66 (actuelle D966) et situé à 3 km du canal de la Marne au Rhin par l'embranchement d'Houdelaincourt.

Le secteur occupé par la gare et les ateliers d'Abainville est hachuré en rouge sur l'extrait de carte Michelin ci-contre.

⁴ Ligne SNCF n°027 000. La section de Nançois - Tronville à Gondrecourt a été mise en service le 1^{er} décembre 1875. La section de Gondrecourt à Neufchâteau a été mise en service le 11 septembre 1880. La ligne est fermée aux voyageurs depuis le 3 mars 1969 et aux marchandises progressivement entre 1969 et 2014.

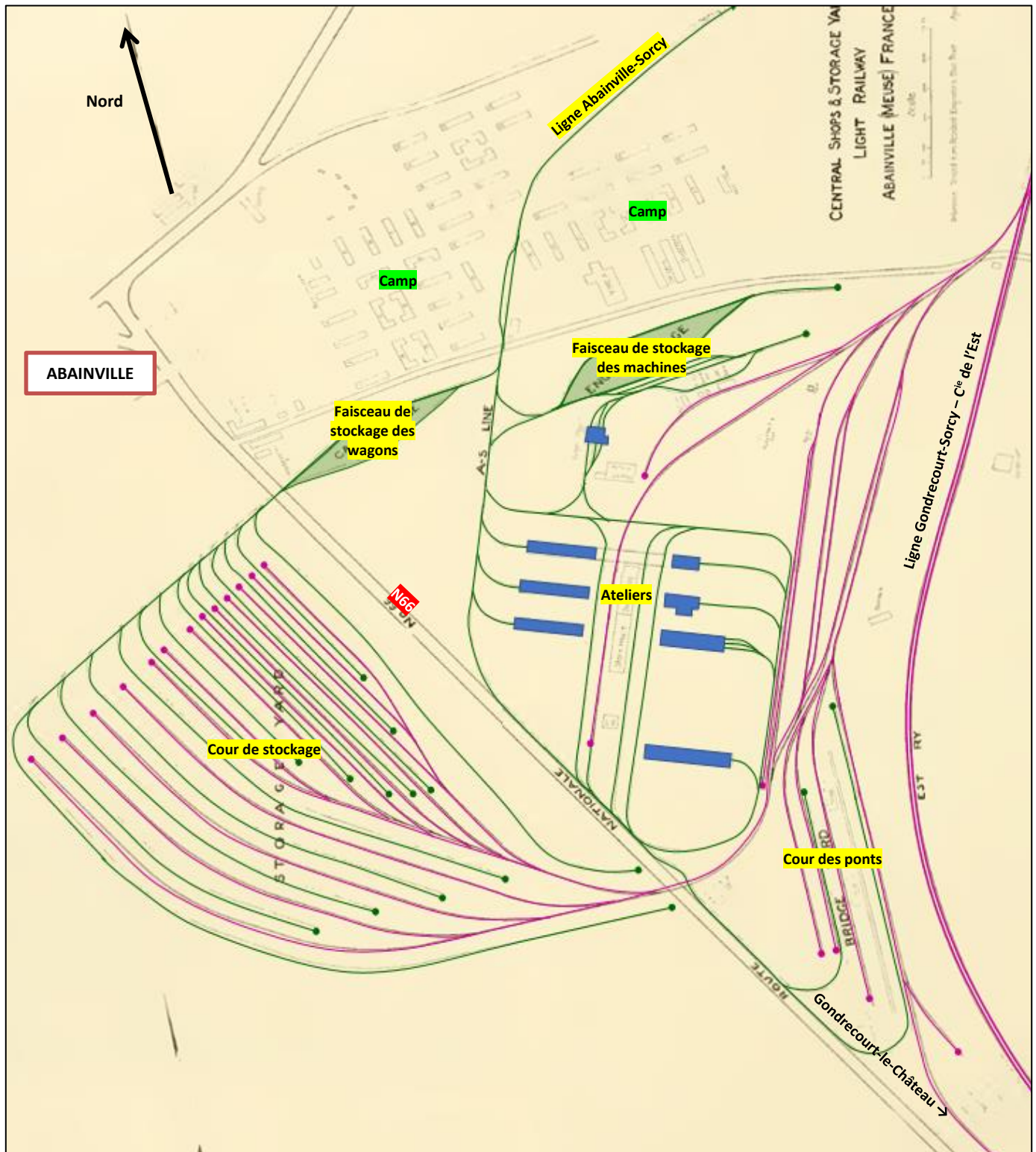
⁵ Ligne SNCF n°015 000 de Jessains (10) à Sorcy. La section de Joinville à Sorcy a été mise en service par la C^{ie} de l'Est le 1^{er} juin 1892. Elle est fermée aux voyageurs en 1938 et aux marchandises progressivement entre 1953 et 1990.

⁶ Ligne SNCF n°028 300. Autorisé par décret ministériel du 22 mars 1894.

⁷ Ligne SNCF n°029 300. Autorisé par décret ministériel du 2 août 1927.

U.S. Expeditionary Corps

Le plan du site



- Ecartement normal
- Ecartement étroit (60 cm)
- Ateliers desservis par voies ferrées
- Autres bâtiments.

U.S. Expeditionary Corps

Le projet

Les commandes avaient été passées pour l'acier de construction le 28 janvier 1918. Le terrain a été nivelé le 22 avril, les matériaux de construction ont été livrés au début du mois de mai et la construction a commencé. Elle a été suspendue le 10 juin 1918 par ordre du quartier général. Elle a repris le 27 juillet et s'acheva le 17 août. Au lieu des 109 jours prévus, la durée de chantier effective ne dura que 45 jours.



Cette première série de photos est datée du 13 mai 1918. On est au début des terrassements dans le secteur du Groselier.

La photo ci-contre est prise en direction du Nord au niveau du PN du chemin des Avoies. On peut noter les deux écartements et la ligne de chantier étroite sur traverses bois.



Vue en direction de l'Est. Au fond, la maison garde barrière du PN du chemin des Avoies

Ci-dessous, le photographe s'est déplacé vers l'Ouest pour prendre cette photo orientée comme la précédente. La flèche rouge pointe la voie étroite précédente. La flèche rose pointe la plateforme de la ligne de Gondrecourt à Sorcy. La flèche orange pointe la cheminée d'une grue à vapeur.





On retrouve la grue à vapeur précédente sur cette photo orientée en direction du Nord-Est. On aperçoit en arrière-plan, la maison garde barrière du PN du chemin des Avoies.



Positionné au même endroit, le photographe a pivoté son appareil de 90° sur la droite pour présenter cette vue orientée en direction du Sud-Est. La flèche rose pointe la ligne de Gondrecourt à Sorcy.

La flèche orange pointe un terrassement pouvant correspondre à l'embranchement sud.

Les ateliers

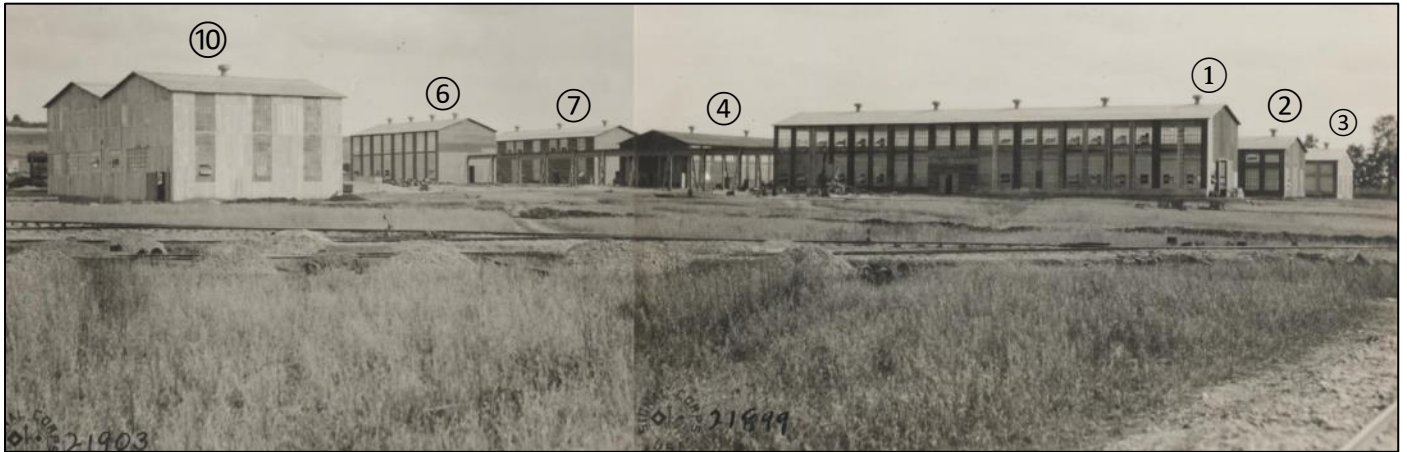
Il y avait en tout 10 bâtiments d'une surface totale d'environ 6 500 m² :

- ① atelier de montage (erecting shop),
- ② atelier d'usinage (machine shop),
- ③ atelier de réparation des moteurs à essence (gasoline engine repair shop),
- ④ entrepôt (storehouse),
- ⑤ huilerie (oil house),
- ⑥ atelier de forgeron (smith shop),
- ⑦ fonderie (foundry),
- ⑧ atelier des wagons (car shop),
- ⑨ atelier de menuiserie (carpenter shop),
- ⑩ centrale électrique (power plant),

L'atelier de menuiserie était construit en bois acheté en France. Plus tard, il a été nécessaire d'ajouter un magasin ⑪ car le bâtiment d'origine n'offrait pas suffisamment d'espace couvert. Il a fallu aussi ériger un atelier ⑫ pour s'occuper des réparations courantes des locomotives du front.



U.S. Expeditionary Corps



Vue panoramique prise le 27 août 1918 en direction du Sud. A noter le portique reliant les ateliers de montage ① et la forge ⑥. La centrale électrique ⑩ n'a pas encore ses 3 cheminées.

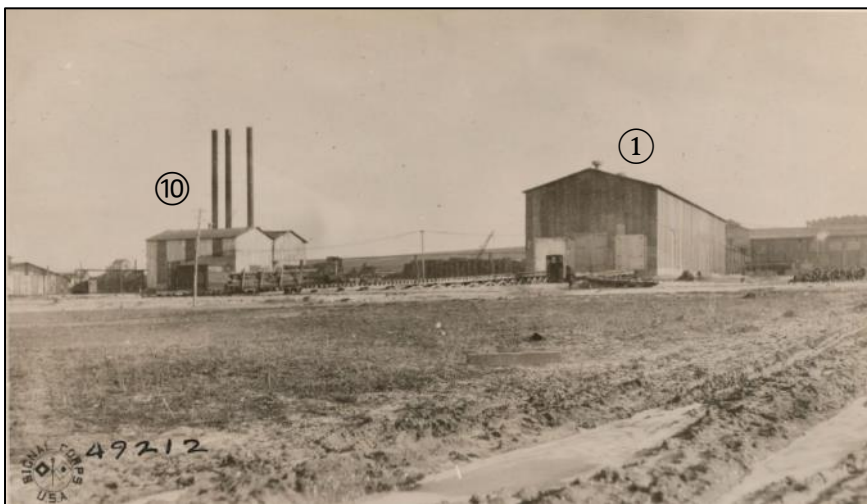
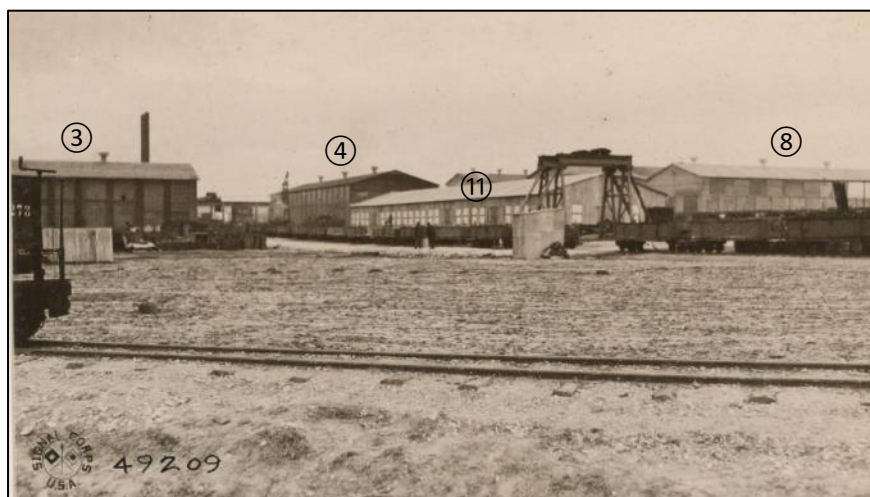


Photo prise le 24 janvier 1919 en direction de l'Est. La centrale électrique ⑩ et l'atelier de montage ①.

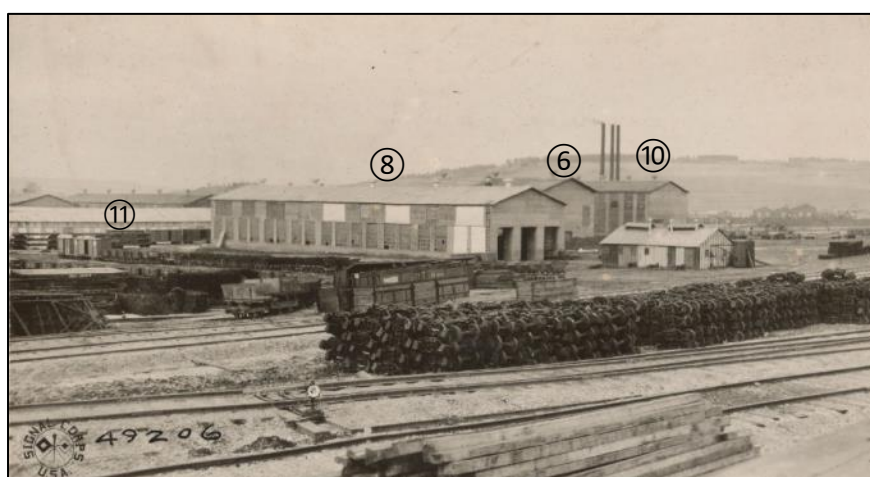


Photo prise le 27 août 1918 en direction du Nord.

U.S. Expeditionary Corps



Cette photo a été prise le 24 janvier 1919 en direction du Nord-Est. On note la présence du bâtiment ⑪ construit ultérieurement. On aperçoit également un portique permettant de transborder le chargement des wagons de la voie normale vers ceux de la voie étroite située dans l'alignement de la précédente.



Dans le même secteur, vue générale de l'atelier des wagons ⑧. Cet atelier dispose de 3 voies, d'où les 3 portes.

Le stockage de ponts

Le matériel destiné à la construction de ponts provisoires avait été initialement stocké à Gièvres et Is-sur-Tille, mais le transport vers le front était si long qu'un dépôt avancé a été établi à Abainville. Ce dépôt a stocké et fourni du matériel de pont aux armées, a réparé des pontons pris à l'ennemi et a servi de base pour toutes les exigences de ponts d'urgence.

Près de 5 km de ponts en bois (pieux et chevalets) ont été assemblés à Gièvres et Is-sur-Tille, et sur ce total, 1,6 km de chevalet et 400 m de pieux complet ont été envoyés à Abainville, d'où les expéditions aux armées ont été réalisées. Plus de 3,2 km de planches de 12,5 par 25 cm par 3,35 m ont également été préparées et une partie a été livrée au dépôt d'Abainville.

U.S. Expeditionary Corps

Les cours de stockage

Sur cette nouvelle série de photos, prise sauf indication contraire, le 12 juin 1918. On accompagne le photographe depuis l'embranchement avec le chemin de fer de la C^{ie} de l'Est.



Vue du site en direction du Sud-Ouest et des ateliers en construction. Le PN du chemin des Avoies est hors-champ à gauche. On aperçoit le château d'eau à gauche. La D699 (route de Bar-le-Duc, ex N66) est située au niveau des arbres en arrière-plan. La voie étroite des vues précédentes semble avoir été remplacée par une voie normale.



Vue panoramique prise en direction du Nord. En arrière-plan, la colline de la Côte Coubo. Les premiers bâtiments (à priori celui du Y.M.C.A.) sortent de terre au niveau du camp. A droite de la grue, on aperçoit le château d'eau. Le PN du chemin des Avoies est hors-champ à droite.



Le photographe s'est déplacé sur la gauche pour prendre la vue ci-contre. A gauche, les wagons sont sur une voie étroite. La voie normale est au centre.

U.S. Expeditionary Corps



Le même lieu 4 mois plus tard. Le photographe s'est déplacé au niveau de la voie étroite. La flèche pointe la maison garde barrière du PN du chemin des Avoies.



Ci-contre le 24 janvier 1919, faisceau à voies normales. A gauche, la centrale électrique. En arrière-plan, la colline de la Côte Coubo avec les ateliers.



Retour en juin 1918 avec cette vue panoramique du site photographié en direction de l'Ouest. Les voies normales sont au premier plan et les voies étroites en arrière-plan, au niveau de la rangée d'arbres bordant la D699.

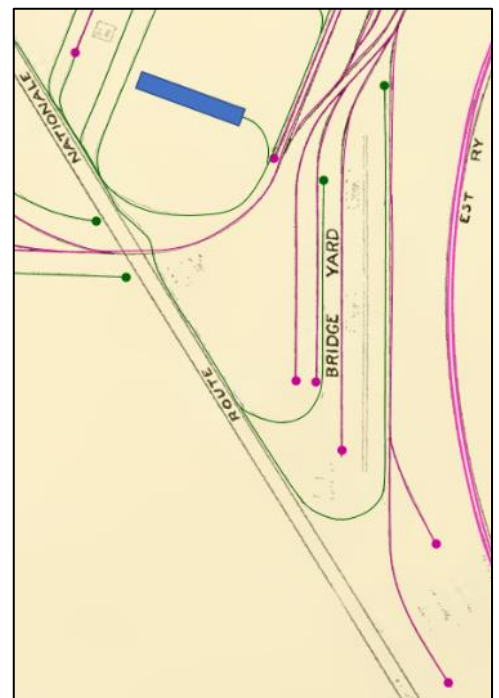
U.S. Expeditionary Corps



Le site est ici photographié depuis l'extrémité sud en direction du Nord. Une voie étroite est visible au premier plan. La flèche pointe la maison garde barrière du PN du chemin des Avoies.



Le site photographié du même endroit en direction du Nord-Ouest. La D966 passe à gauche, au niveau des arbres.



U.S. Expeditionary Corps



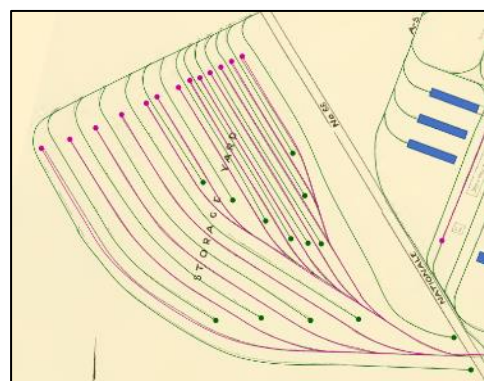
Cette vue panoramique a été prise le 29 octobre 1918. Elle présente une vue d'ensemble du site depuis l'extrémité Sud, à l'emplacement de la cour de stockage des ponts (BRIDGE YARD).



Un gros plan permet d'apercevoir le passage à niveau avec la D699, matérialisé par la croix de Saint-André. La voie traversant la route passe derrière le bâtiment.



Retour en juin 1918. Le photographe a traversé la D699 (rangée d'arbre à droite). La cour de stockage Ouest (Les Corvées) est vu en direction du Nord. En arrière-plan le village d'Abainville.



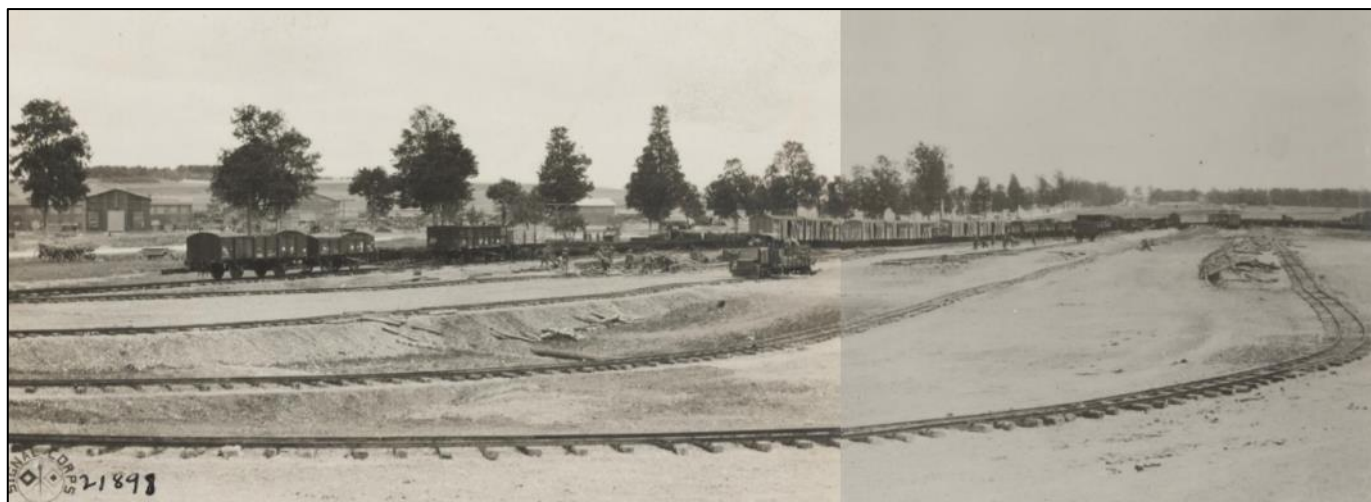
U.S. Expeditionary Corps



Le même endroit en octobre 1918...



... et en janvier 1919.



Cette vue panoramique photographiée en direction du Sud-Est a été prise le 27 août 1918. On y voit un faisceau à voies étroites au premier plan et des voies normales parallèles à la D699.

U.S. Expeditionary Corps



Le même lieu en octobre 1918.



Retour en août 1918 avec le terrassement dans le même secteur. La vue est prise en direction du Sud, à droite de la photo précédente. On aperçoit au fond, pointé par la flèche, une cheminée de l'usine du Granit (forges jusqu'en 1904 puis usine de matériaux à partir de 1906 qui lui donna son nom).

Les faisceaux de stockage et de maintenance

Au Nord du site, on trouvait deux faisceaux de stockage à voies étroites, l'un pour les wagons (CAR STORAGE) et l'autre pour les machines (ENGINE STORAGE). Au sud de ce dernier, se trouvait l'atelier de maintenance ⑫, ainsi que le dépôt de charbon.



A.S. LINE : ligne Abainville-Sorcy.

U.S. Expeditionary Corps

Ci-dessus, faisceau de stockage des machines photographié le 29 octobre 1918. Les bâtiments du camp sont visibles à l'arrière ; celui visible à gauche abrite le Y.M.C.A.



Ci-contre, toujours à la même date, le dépôt de charbon photographié en direction de l'Est.

Il avait été estimé qu'une locomotive à vapeur consommait en moyenne 13,6 kg de charbon par kilomètre.



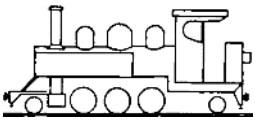
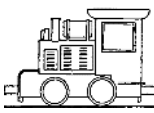
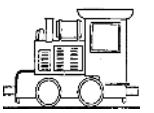
29 octobre 1918. Locomotives à vapeur et locotracteurs allemands pris à l'ennemi.

LE MATERIEL AMERICAIN

Les locomotives

L'emploi de la vapeur trop près du front et dans des positions exposées attirait le feu de l'ennemi et, par conséquent, la traction essence était considérablement employée dans les opérations avancées. A cette époque, la puissance d'une locomotive à vapeur équivalait à trois locotracteurs à essence. Les premiers locotracteurs de 35 cv sont arrivés vers le 15 février 1918, suivies peu de temps après par ceux de 50 cv. L'aspect physique était assez similaire entre les deux modèles. Le modèle 35 cv était plus léger et plus court. Lors de l'offensive de Saint-Mihiel, il y avait 126 machines dans le secteur de Toul. Les premières locomotives à vapeur, de type 131, sont arrivées vers le 15 avril 1918.

Les premières machines ont été reçues dans les ateliers d'Abainville en septembre 1918 et ont été mises en service aussi rapidement qu'elles ont été reçues. Bien des difficultés ont été rencontrées en raison du fait que les machines arrivaient sans moteurs ni autres pièces essentielles. Les ateliers de montage et de réparation ont, jusqu'au 31 décembre 1918, révisés 47 locomotives à vapeur, 90 locotracteurs à essence de 50 cv et 3 de 35 cv.

	Locomotive à vapeur	Locotracteurs à essence	
			
Type	2-6-2T (131)	0-4-0 (020)	0-4-0 (020)
Moteur		4 cylindres verticaux, 4 temps, refroidissement par eau	
Pression	≈ 12,3 bars		
Ecartement	60 cm	60 cm	60 cm
Empattement	≈ 1,8 m (essieux moteurs)	≈ 1,2 m	≈ 0,9 m
Courbe, rayon minimal	20 m		
Puissance		50 cv	35 cv
Réservoir d'essence	/	≈ 110 l	≈ 95 l
Réserve de charbon	≈ 770 kg	/	/
Réservoir d'eau	≈ 1,8 m ³	/	/
Longueur hors tout	≈ 6,6 m	≈ 4 m	
Largeur hors tout	2 m	≈ 1,6 m	
Hauteur hors tout	2,8 m	≈ 2,6 m	
Poids total	15,6 t	6,35 t	3,6 t
Puissance de traction (voie de niveau)	≈ 2,8 t	Petite vitesse : ≈ 1,36 t Grande vitesse : ≈ 0,68 t	
Vitesses		Petite vitesse : ≈ 6,5 km/h Grande vitesse : ≈ 13 km/h	

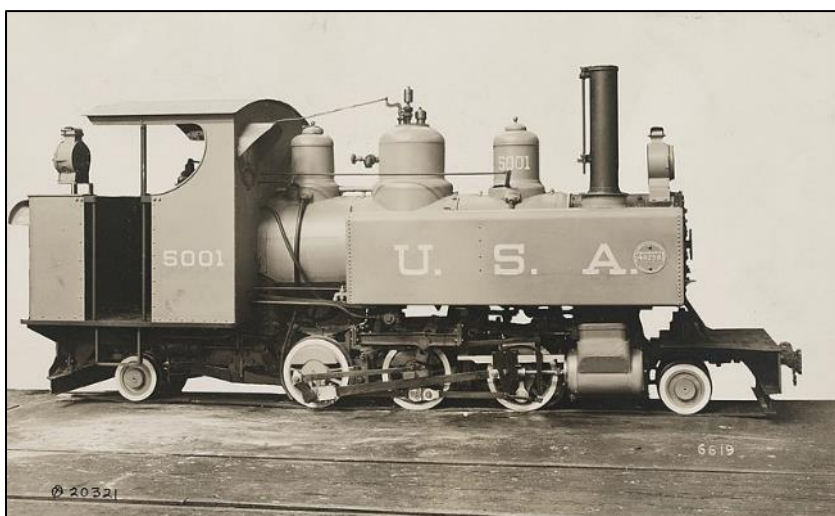
U.S. Expeditionary Corps



Locotracteur Baldwin à essence de 35 cv construit à Philadelphie.



Locotracteur Baldwin à essence de 50 cv construit à Philadelphie.



Locomotive à vapeur type 2-6-2T construite à Détroit par l'American Car & Foundry Co.

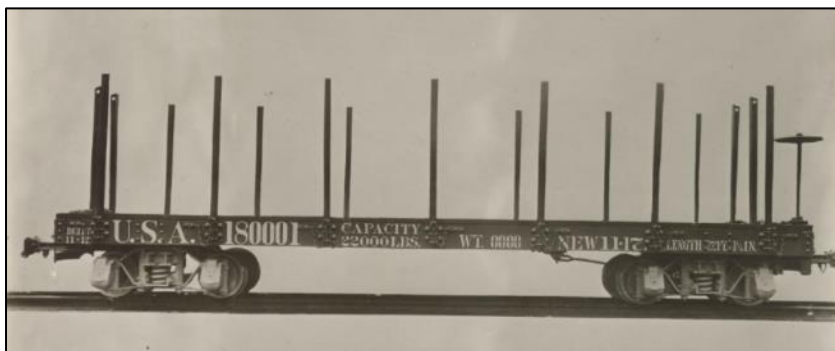


Contrairement au système français qui compte les essieux, le système américain compte toutes les roues.

U.S. Expeditionary Corps

Les wagons

Les photos ci-après présentent différents types de wagons américains pour voies de 60 cm à fabriqués à Détroit par l'American Car & Foundry Company. Sauf indication contraire, celles de droite ont été prises le 24 janvier 1919 à Abainville.

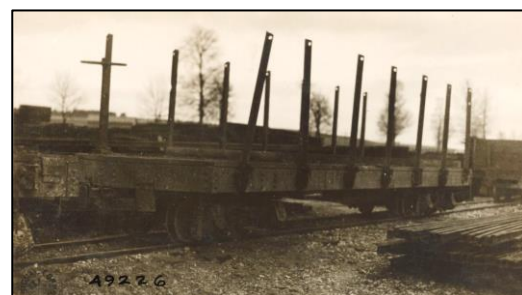


Ces wagons plats étaient notamment utilisés pour le transport de troupes (ci-dessous le 3 juillet 1918 à Sorcy).

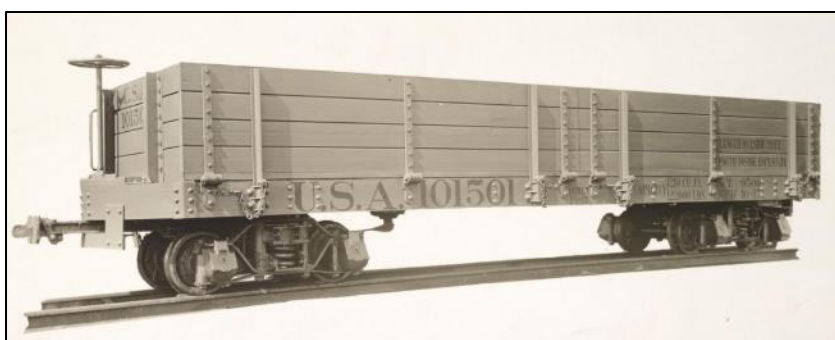


Wagon plat

- Poids à vide : ?
- Charge utile : 10 t
- Longueur hors attelages : 6,75 m
- Largeur : 1,7 m



Ils pouvaient être aménagés pour le transport des blessés (ci-dessous à Aulnois le 3 juillet 1918).



Wagon-tombereau

- Poids à vide : 4,3 t
- Charge utile : 9 t
- Volume : 6 m³
- Longueur interne : 6 m
- Longueur externe : 6,10 m
- Longueur hors attelages : 6,75 m
- Largeur : 1,7 m
- Portes latérales rabattables

U.S. Expeditionary Corps

**Wagon couvert**

- Poids à vide : 5 t
- Charge utile : 10 t
- Volume : 17 m³
- Longueur interne : 6,05 m
- Longueur externe : 6,10 m
- Longueur hors attelages : 6,75 m
- Hauteur avant-toit : 2,5 m
- Largeur avant-toit : 1,9 m

**Wagon citerne**

- Poids à vide : 5,5 t.
- Charge utile : 10 t.
- Longueur hors attelages : 6,75 m,
- Largeur : 1,7 m,

**Wagon truck** d'une capacité de 5 t.

Les photos ci-après présentent différents types de wagons de chantier américain pour voies de 60 cm. Celles de droite ont été prises le 24 janvier 1919 à Abainville.



Wagon à benne basculante de 0,75 m³ fabriqués dans l'Ohio par Kilbourne & Jacobs Co.



Wagon plateau à bascule latérale.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr