

Die 150 P der SNCF

In den frühen 30er Jahren nahm die Nord-Bahngesellschaft nach ausgiebigen Studien eine Serie Lokomotiven des "Decapod"-Typs 5.1200 in Betrieb. Nach Übernahme durch die SNCF wurden diese auf 150 B umbenannt. Von Marc de Caso geplant und entwickelt, wurden grundsätzliche Elemente der Super-Pacific 3.1200 (später SNCF 231 C) und der 4.1200 (später SNCF 141 TC) übernommen. Die Maschinen waren vom 4 Zylinder-Verbundtyp mit Schiebersteuerung.

Schon kurz nach der Entstehung der SNCF wurde klar, dass diese für den schweren Güterzugdienst stärkere Lokomotiven benötigte. Die schnellste und wirtschaftlichste Lösung bestand darin, die Studien der 150 B im Einverständnis mit Marc de Caso weiterzuführen. Schlussendlich bestellten die SNCF 115 Maschinen 150 P die zwischen 1939 und 1947 in Betrieb genommen wurden. Die Lokomotiven erhielten den in einem Stück gegossenen Zylinder- und Schieberkastenblock der 150 B, einen Lemaître Auspuff, einen ACFI Vorwärmer, einen Turbogenerator, einen Schmidt Überhitzer (Nummern 1 - 50), sowie einen Houlet-Überhitzer (Nummern 51 - 115). Im Gegensatz zu den 150 B, bestand die Feuerbüchse aus geschweisstem Stahlblech. Die Nummern 1 - 15, 26 - 40 und 51 - 115 waren mit einem HT 1 Stoker und Houlson-Rost ausgerüstet. Der Schüttelrost der restlichen Nummern wurde von Hand beschickt. Trotzdem blieb die Leistung der 150 P unter derer der 150 B (2'200 PS gegen 2'360 PS). Jedoch waren sie fähig 2'000 Tonnen-Züge im Flachland, 1'760 Tonnen auf 7% und 1'300 auf 10% zu befördern. Als Folge der fortschreitenden Elektrifizierung der Region Nord, wurden 1958 eine Anzahl Maschinen in die Region Est verschoben. Zu diesem Zeitpunkt standen noch 93 Einheiten in regelmässigem Betrieb. 1967 brachte den endgültigen Abzug dieser Maschinen aus der Region Nord, deren 8 standen in der Region Est noch im Einsatz. Ende 1967 waren noch 3 im Depot Chaumont in Betrieb (150 P 13, 35 und 86). Die Nummer 86 war die letzte, im März 1968 definitiv aus dem Betrieb genommene Maschine.

Das hauptsächlichste Einsatzgebiet der 150 P waren die wichtigen Bahnlinien nördlich der Achse Rouen-Paris-Dijon.

Die 150 P 13 wurde vollständig revidiert und bleibt im Museum Mülhausen zusammen mit dem Tender 34 P 405 der Nachwelt erhalten.

Technische Daten

L.ü.P. inkl. Tender 34 P	32'440 mm	Treibraddurchmesser	1'550 mm
Max. Leistung	2'550 PS	Lauftraddurchmesser	950 mm
Kesseldruck	18 bar	Dienstgewicht (Stoker)	189,45 t
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h	Dienstgewicht (ohne Stoker)	189.00 t
Rostfläche	3,53 m ²	Mindestradius	105 m
Überhitzerheizfläche	67,39 m ²	Verwendete Tender: 32P, 34P, 38P, 36P, 36Q,	
Totale Heizfläche	193,38 m ²	Heimat-BWs: Hirson, Le Bourget, Longeau, Lens, So-	
		main, Valenciennes (Nord), Chalindrey, Chaumont (Est)	

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle in Spur O, Massstab 1 : 43,5

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 850 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

L.ü.P. inkl. Tender	522 mm	Gewicht inkl. Tender	3'550 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	350-400 mA	Mindestradius	1'800 mm

Die Produktion umfasst folgende Ausführungen

Kat.-Nr O-080	SNCF 150 P 13, Tender 34 P, grün, rote Zierlinien, Mülhausen, Region 2	1 - 24	24 Exemplare 2004
Kat.-Nr O-080/a	SNCF 150 P 7, Tender 36 Q 9, grün, rote Zierlinien, Region 2	1 - 10	10 Exemplare 2004
Kat.-Nr O-080/2	NORD 5.1212, Tender 38.001, braun, gelbe Zierlinien, VALENCIENNES	1 - 27	27 Exemplare 2004
Kat.-Nr O-080/2a	SNCF 150 B 10, Tender 36 A 25, grün, gelbe Zierl., Region 2, BETHUNE	1 - 08	08 Exemplare 2004

- Führerhaus mit Inneneinrichtung und abschaltbarer Beleuchtung, bewegliche Türen
- Voll detaillierte Rauchkammer, Türe zum Öffnen
- Kugelgelagerte, gefederte Treibachsen
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber, Federpuffer
- Freilaufantrieb durch Faulhaber 3042 Präzisions-Gleichstrommotor 12 - 14 V. Motor abschaltbar, erlaubt das Beleuchten des Modells in der Vitrine
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung, der Kropfachse und des Bremsgestänges
- Schraubenkupplungen, halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Fahrtrichtungsabhängige, abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5 V, abschaltbare Triebwerksbeleuchtung
- Fülltrichterdeckel zum Öffnen
- Digitalschnittstelle

Les 150 P de la SNCF.

Au début des années 30, la Compagnie du Nord avait étudié et fait construire une série de Decapod, les 5.1200, devenues 150 B à la SNCF. Étudiées élus précisément par Marc de Caso, elles reprenaient des éléments de base communs aux Super-Pacific 3.1200 (futurs 231 C) et aux 4.1200 (futurs 141 TC). Ces machines étaient compound à quatre cylindres, à tiroirs.

A sa création, la SNCF eut besoin de locomotives puissantes pour remorquer des trains de marchandises lourds. La solution la plus rapide et la plus économique consista à reprendre l'étude des 150 B en accord avec Marc de Caso et la DEL (Division d'Études des Locomotives). 115 machines, les 150 P, furent commandées et livrées entre 1939 et 1947. Les 150 P reçurent le groupe cylindres-tiroirs monobloc des 150 B ainsi qu'un échappement Lemaître, un siphon Nicholson, un réchauffeur ACFI, une turbo-dynamo, un surchauffeur Schmidt pour les 150 P 1 à 50 et un surchauffeur Houlet pour les 150 P 51 à 115. Contrairement aux 150 B, le foyer des 150 P était en acier soudé. Les 150 P 1 à 15, 26 à 40 et 51 à 115 furent équipées d'un stoker HT 1 avec grille Houlson, les autres étaient chauffées manuellement et possédaient une grille à secousses. Malgré tout, la puissance des 150 P resta inférieure à celle des 150 B (2'200 ch contre 2'360 ch). Elles pouvaient néanmoins remorquer un train de 2'000 tonnes en profil facile, 1'760 tonnes en rampe de 7‰ et 1'300 tonnes en rampe de 10‰. En 1958, un petit contingent rejoignit la région Est, conséquence de l'avancée des électrifications sur la région Nord. Quarante-trois machines étaient alors à l'effectif.

En 1967, les 150 P cessèrent tout service sur le Nord, huit machines restant en service sur l'Est. Fin 1967, trois restaient en service à Chaumont (150 P 13, 35, 86). La 150 P 86 fut la toute dernière à être arrêtée définitivement en mars 1968. Les 150 P ont circulé sur les principales artères situées au nord d'un axe Rouen-Paris-Dijon.

La 150 P 13 a été restaurée et est exposée au musée de Mulhouse avec le tender 34 P 405.

Données techniques

Longueur hors-tout avec tender 34 P	32'440 mm	Diamètre des roues motrices	1'550 mm
Puissance maximale	2'550 ch	Diamètre des roues du bissel	950 mm
Timbre	18 bars	Masse en service (loco + tender 34 P)*	189,45 t
Vitesse limite	105 km/h	Masse en service (loco + tender 34 P)**	189,00 t
Surface de grille	3,53 m ²	Rayon minimum d'inscription	105 m
Surface de surchauffe	67,39 m ²	Tenders accouplés	32 P, 34 P, 36 P, 36Q, 38 P
Surface totale de chauffe	193,38 m ²	Dépôts: Hirson, Le Bourget, Lens, Longueau, Somain, Valenciennes (Nord); Chalindrey, Chaumont (Est)	
		* avec stoker ** sans stoker	

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement O, à l'échelle 1:43,5

De nouveaux chefs-d'œuvre des ateliers LEMACO. Modèles en laiton, de fabrication artisanale et composés de centaines de pièces, détails dignes de l'écartement "I", finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons, tender inclus	522 mm	Poids tender inclus	3'550 g
Consommation à 12 V sans charge	350-400 mA	Rayon minimal	1'800 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. O-080	SNCF 150 P 13, tender 34 P 405, vert, filets rouges, Mulhouse	1 - 24	24 exemplaires 2004
No cat. O-080/a	SNCF 150 P 7, tender 36 Q 9, vert, filets rouges	1 - 10	10 exemplaires 2004
No cat. O-080/2	NORD 5.1212, tender 38.001, chocolat, filets jaunes	1 - 27	27 exemplaires 2004
No cat. O-080/2a	SNCF 150 B 10, tender 38 A 25, verts, filets jaunes	1 - 08	08 exemplaires 2004

- Abri avec aménagement intérieur, éclairage déclenchant, portes opérationnelles
- Boîte à fumée avec porte ouvrante, intérieur détaillé
- Roues motrices à roulements à billes et reposant sur des ressorts
- Bandages et bielles en maillechort, tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber F3042 à courant continu 12-14 V, transmission à roue libre
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein
- Attelage à élancement semi-automatique entre loc et tender
- Éclairage déclenchant du mécanisme en dessous du tablier
- Éclairage constant 1,5 V bidirectionnel déclenchant, permettant l'éclairage du modèle en vitrine.
- Couvertures de caisse à eau ouvrants
- Interface digitale