

# Die 141 P der SNCF

Die 141 P waren die letzten ab 1938 von der SNCF unter André Chapelon konzipierten Dampflokomotiven; sie wurden von den Mikados der PLM abgeleitet und in grosser Serie gebaut. 1940 bestellte die SNCF 103 und 1946 sogar 215 Lokomotiven dieses Typs. Sie wurden im Zeitraum zwischen 1942 und 1951 durch verschiedene Hersteller ausgeliefert und stellen die stärksten je in Frankreich gebauten Mikados dar.

Die 318 Lokomotiven wurden von der SNCF auf die Regionen Ost, West und Süd-Ost aufgeteilt. Als Lokomotiven für jeden Dienst vorgesehen zogen sie sowohl Schnell- und Expresspersonenzüge von 700 Tonnen mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h als auch Güterzüge von 1500 Tonnen mit 50 km/h.

Obschon ihr Kessel mit demjenigen der Mikados der PLM identisch war, jedoch über einen auf 20 bar erhöhten Kesseldruck verfügte, war die Leistung der 141 P um 50% stärker als diejenige der Mikados der PLM.

Diese Vier-Zylinder-Verbundmaschinen mit äusseren Hochdruckzylindern besaßen eine Crampton-Feuerbüchse aus geschweisstem Stahl, welche mittels Stoker nachgefüllt wurde, einen veränderlichen kreuzförmigen oder doppelten Auspuff nach Kylchap, eine mit der vorderen Triebachse verbundene vordere Bisselachse vom Typ Zara und eine hintere Laufachse vom Typ PLM.

Die meisten Lokomotiven zogen einen Tender vom Typ 34 P, einige wenige solche vom Typ 36 P oder 36 Q.

Die 141 P beendeten ihre Karriere 1968, im Laufe des Sommers in Chaumont (Ost-Region) und Ende September in Argentan (West-Region).

Leider blieb keine einzige 141 P der Nachwelt erhalten.

## Technische Daten

|                              |  |   |
|------------------------------|--|---|
| Länge über Puffer            | 23'730   | mm                                      |
| Treibraddurchmesser          | 1'650  | mm                                      |
| Laufabbraddurchmesser vorne  | 1'010  | mm                                      |
| Laufabbraddurchmesser        | 1'370  | mm                                      |
| Tenderraddurchmesser         | 1'250  | mm (34 P) oder 1'247 mm (36 P und 36 Q) |
| Rostfläche                   | 4,28   | m <sup>2</sup>                          |
| Kesselüberdruck              | 20   | bar                                     |
| Leistung                     | 3'000  | PS                                      |
| Geschwindigkeit              | 105  | km/h                                    |
| Wichtigste Depot-Zuteilungen | Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (alle Ost), Montrouge, Argentan, Cranville, Le Mans, Laval, Rennes (West), Vénissieux, Grenoble (Süd-Ost). |   |

## ZERTIFIKAT

### LEMACO Modelle in Spur HO-, Massstab 1:87

Eine weitere Superproduktion der LEMACO-Modellbauer in Spur "O" Detaillierung. Aus über 720 Messingteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Folgende Stückzahlen wurden gebaut

|                   |               |                      |       |               |
|-------------------|---------------|----------------------|-------|---------------|
| Kat. Nr. HO-028   | SNCF 141P 17  | Region Süd-Ost, grün | 1-300 | 300 Exemplare |
| Kat. Nr. HO-028/1 | SNCF 141P 184 | Region Ost, schwarz  | 1-150 | 150 Exemplare |

### Technische Daten

|                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| Stromaufnahme     | 180-200 mA bei 12 V |
| Länge über Puffer | 273 mm              |
| Gewicht           | 500 g               |
| Mind. Radius      | 550 mm              |

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung und beweglichen Türen
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber

- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber-Motor 1724 12-14 V Gleichstrom mit Freilaufgetriebe
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse und Bremsgestänge
- Konstantbeleuchtung 1,5 V mit Fahrtrichtungswechsel
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann

# Les 141 P SNCF

Dérivées des "Mikados" du PLM, les 141 P constituent la dernière série de locomotives à vapeur étudiées par la SNCF sous la direction d'André Chapelon à partir de 1938 et construites en grande série. 103 machines furent commandées en 1940, puis 215 en 1946. Les livraisons se sont échelonnées de 1942 à 1951. Les 141 P représentent les plus puissantes "Mikados" construites en France (par les Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, Franco-Belge, Schneider, ANF, Batignolles Chatillon, Fives Lille, SACM).

Les 318 machines produites furent réparties entre les régions Est, Ouest et Sud-Est de la SNCF. Machines mixtes, elles assurèrent aussi bien la remorque de trains de voyageurs rapides ou express de 700 tonnes à 105 km/h, leur vitesse limite en service, que des trains de marchandises de 1'500 tonnes à 50 km/h. Malgré une chaudière identique à celles des "Mikados" PLM mais grâce à un timbre porté à 20 bars, la puissance d'une 141 P était de 50% supérieure.

Ces machines Compound à quatre cylindres en batterie avec HP extérieure étaient équipées d'un foyer Crampton en acier soudé alimenté par stocker, échappement variable à croisillon ou fixe Kylchap double, d'un bissel avant type Zara unissant le premier essieu moteur, et d'un bissel arrière PLM.

Elles furent accouplées pour leur grande majorité à des tenders 34 P, mais également à quelques 36 P et 36 Q.

Elles terminèrent leur carrière en 1968, dans le courant de l'été à Chaumont sur la région Est, et fin septembre à Argentan sur l'Ouest.

Aucune 141P n'a été préservée.

## Données techniques

|                                      |        |                |  |
|--------------------------------------|--------|----------------|--|
| Longueur hors-tout                   | 23'730 | mm             |  |
| Diamètre des roues motrices          | 1'650  | mm             |  |
| Diamètre des roues porteuses avant   | 1'010  | mm             |  |
| Diamètre des roues porteuses arrière | 1'370  | mm             |  |
| Diamètre des roues du tender         | 1'250  | mm             | (34 P) ou 1'247 mm (36 P et 36 Q)  |
| Surface de grille                    | 4,28   | m <sup>2</sup> |  |
| Timbre                               | 20     | bars           |  |
| Puissance                            | 3'000  | ch             |  |
| Vitesse                              | 105    | Km/h           |  |
| Principaux dépôts d'attache          |        |                | Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (Est), Montrouge, Argentan, Granville, Le Mans, Laval, Rennes (Ouest), Vénissieux, Grenoble (Sud-Est). |

## CERTIFICAT

### Le modèle LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1:87

Un nouveau bijou des ateliers LEMACO. Ce modèle en laiton, de fabrication artisanale est composé de plus de 720 pièces, détails dignes de l'écartement "O", finement peint et muni d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

### La production comprend les versions suivantes

|                  |               |                       |       |                 |
|------------------|---------------|-----------------------|-------|-----------------|
| No cat. HO-028   | SNCF 141P 17  | région Sud-Est, verte | 1-300 | 300 exemplaires |
| No cat. HO-028/1 | SNCF 141P 184 | région Est, noire     | 1-150 | 150 exemplaires |

### Données techniques

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| Consommation de courant | 180-200 mA à 12 V |
| Longueur hors tampons   | 273 mm            |
| Poids                   | 500 g             |
| Rayon minimum           | 550 mm            |

- Cabine avec aménagement intérieur, portes ouvrantes
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Roues motrices reposant sur des ressorts

- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber 1724 à courant continu 12-14 V avec entraînement libre
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein.
- Eclairage constant de 1,5 V et commutable
- Attelage-modèle interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann

# Die 141 P der SNCF

Die 141 P waren die letzten ab 1938 von der SNCF unter André Chapelon konzipierten Dampflokomotiven; sie wurden von den Mikados der PLM abgeleitet und in grosser Serie gebaut. 1940 bestellte die SNCF 103 und 1946 sogar 215 Lokomotiven dieses Typs. Sie wurden im Zeitraum zwischen 1942 und 1951 durch verschiedene Hersteller ausgeliefert und stellten die stärksten je in Frankreich gebauten Mikados dar.

Die 318 Lokomotiven wurden von der SNCF auf die Regionen Ost, West und Süd-Ost aufgeteilt. Als Lokomotiven für jeden Dienst vorgesehen zogen sie sowohl Schnell- und Expresspersonenzüge von 700 Tonnen mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h als auch Güterzüge von 1500 Tonnen mit 50 km/h.

Obschon ihr Kessel mit demjenigen der Mikados der PLM identisch war, jedoch über einen auf 20 bar erhöhten Kesseldruck verfügte, war die Leistung der 141 P um 50% stärker als diejenige der Mikados der PLM.

Diese Vier-Zylinder-Verbundmaschinen mit äusseren Hochdruckzylindern besaßen eine Crampton-Feuerbüchse aus geschweisstem Stahl, welche mittels Stoker nachgefüllt wurde, einen veränderlichen kreuzförmigen oder doppelten Auspuff nach Kylchap, eine mit der vorderen Triebachse verbundene vordere Bisselachse vom Typ Zara und eine hintere Laufachse vom Typ PLM.

Die meisten Lokomotiven zogen einen Tender vom Typ 34 P, einige wenige solche vom Typ 36 P oder 36 Q.

Die 141 P beendeten ihre Karriere 1968, im Laufe des Sommers in Chaumont (Ost-Region) und Ende September in Argentan (West-Region).

Leider blieb keine einzige 141 P der Nachwelt erhalten.

## Technische Daten

|                              |  |   |
|------------------------------|--|---|
| Länge über Puffer            | 23'730   | mm                                      |
| Treibraddurchmesser          | 1'650  | mm                                      |
| Lauferraddurchmesser vorne   | 1'010  | mm                                      |
| Lauferraddurchmesser         | 1'370  | mm                                      |
| Tenderraddurchmesser         | 1'250  | mm (34 P) oder 1'247 mm (36 P und 36 Q) |
| Rostfläche                   | 4,28   | m <sup>2</sup>                          |
| Kesselüberdruck              | 20   | bar                                     |
| Leistung                     | 3'000  | PS                                      |
| Geschwindigkeit              | 105  | km/h                                    |
| Wichtigste Depot-Zuteilungen | Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (alle Ost), Montrouge, Argentan, Cranville, Le Mans, Laval, Rennes (West), Vénissieux, Grenoble (Süd-Ost). |   |

## ZERTIFIKAT

### LEMACO Modelle in Spur HO-, Massstab 1:87

Eine weitere Superproduktion der LEMACO-Modellbauer in Spur "O" Detaillierung. Aus über 720 Messingteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Folgende Stückzahlen wurden gebaut

|                           |               |                         |      |              |
|---------------------------|---------------|-------------------------|------|--------------|
| <b>Kat. Nr. HO-028a</b>   | SNCF 141P 117 | Region "Ouest", grün    | 1-20 | 20 Exemplare |
| <b>Kat. Nr. HO-028/1a</b> | SNCF 141P 235 | Region "Ouest", schwarz | 1-20 | 20 Exemplare |

### Technische Daten

|                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| Stromaufnahme     | 180-200 mA bei 12 V |
| Länge über Puffer | 273 mm              |
| Gewicht           | 500 g               |
| Mind. Radius      | 550 mm              |

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung und beweglichen Türen
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer

- Antrieb durch Faulhaber-Motor 1724 12-14 V Gleichstrom mit Freilaufgetriebe
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse und Bremsgestänge
- Konstantbeleuchtung 1,5 V mit Fahrtrichtungswechsel
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann

# Les 141 P SNCF

Dérivées des "Mikados" du PLM, les 141 P constituent la dernière série de locomotives à vapeur étudiées par la SNCF sous la direction d'André Chapelon à partir de 1938 et construites en grande série. 103 machines furent commandées en 1940, puis 215 en 1946. Les livraisons se sont échelonnées de 1942 à 1951. Les 141 P représentent les plus puissantes "Mikados" construites en France (par les Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, Franco-Belge, Schneider, ANF, Batignolles Chatillon, Fives Lille, SACM).

Les 318 machines produites furent réparties entre les régions Est, Ouest et Sud-Est de la SNCF. Machines mixtes, elles assurèrent aussi bien la remorque de trains de voyageurs rapides ou express de 700 tonnes à 105 km/h, leur vitesse limite en service, que des trains de marchandises de 1'500 tonnes à 50 km/h. Malgré une chaudière identique à celles des "Mikados" PLM mais grâce à un timbre porté à 20 bars, la puissance d'une 141 P était de 50% supérieure.

Ces machines Compound à quatre cylindres en batterie avec HP extérieure étaient équipées d'un foyer Crampton en acier soudé alimenté par stocker, échappement variable à croisillon ou fixe Kylchap double, d'un bissel avant type Zara unissant le premier essieu moteur, et d'un bissel arrière PLM.

Elles furent accouplées pour leur grande majorité à des tenders 34 P, mais également à quelques 36 P et 36 Q.

Elles terminèrent leur carrière en 1968, dans le courant de l'été à Chaumont sur la région Est, et fin septembre à Argentan sur l'Ouest.

Aucune 141P n'a été préservée.

## Données techniques

|                                      |        |                |  |
|--------------------------------------|--------|----------------|--|
| Longueur hors-tout                   | 23'730 | mm             |  |
| Diamètre des roues motrices          | 1'650  | mm             |  |
| Diamètre des roues porteuses avant   | 1'010  | mm             |  |
| Diamètre des roues porteuses arrière | 1'370  | mm             |  |
| Diamètre des roues du tender         | 1'250  | mm             | (34 P) ou 1'247 mm (36 P et 36 Q)  |
| Surface de grille                    | 4,28   | m <sup>2</sup> |  |
| Timbre                               | 20     | bars           |  |
| Puissance                            | 3'000  | ch             |  |
| Vitesse                              | 105    | Km/h           |  |
| Principaux dépôts d'attache          |        |                | Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (Est), Montrouge, Argentan, Granville, Le Mans, Laval, Rennes (Ouest), Vénissieux, Grenoble (Sud-Est). |

## CERTIFICAT

### Le modèle LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1:87

Un nouveau bijou des ateliers LEMACO. Ce modèle en laiton, de fabrication artisanale est composé de plus de 720 pièces, détails dignes de l'écartement "O", finement peint et muni d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

### La production comprend les versions suivantes

|                          |               |                     |      |                |
|--------------------------|---------------|---------------------|------|----------------|
| <b>No cat. HO-028/a</b>  | SNCF 141P 117 | région Ouest, verte | 1-20 | 20 exemplaires |
| <b>No cat. HO-028/1a</b> | SNCF 141P 235 | région Ouest, noire | 1-20 | 20 exemplaires |

### Données techniques

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| Consommation de courant | 180-200 mA à 12 V |
| Longueur hors tampons   | 273 mm            |
| Poids                   | 500 g             |
| Rayon minimum           | 550 mm            |

- Cabine avec aménagement intérieur, portes ouvrantes
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Bandages et bielles en maillechort

- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber 1724 à courant continu 12-14 V avec entraînement libre
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein.
- Eclairage constant de 1,5 V et commutable
- Attelage-modèle interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann