

Die 241 P der SNCF

Ende des zweiten Weltkrieges studierte die SNCF das Projekt einer neuen Dampflokomotive die imstande sein sollte, schwere Expresszüge von 650 bis 800 t Gewicht mit 120 km/h zu befördern. Diese Geschwindigkeit wurde damals als die Grenze des für Dampflokomotiven Erreichbare angesehen. Die Elektrifikation der Linie Paris - Lyon war bereits vorgesehen und starke Maschinen für die Übernahme der durch die zukünftigen 4'000 PS starken von 2D2 gezogenen Züge ab Lyon wurden eine absolute Notwendigkeit.

Die 240 P waren in ungenügender Anzahl vorhanden und von einer verbesserten Abwandlung der 241 A wurde von vorneherein abgesehen. So blieb als Studiumbasis nur der vielversprechende Prototyp 241 C 1 ex PLM, der aber ein Einzelstück geblieben war. Die 1945 bestellten und ab 1948 abgelieferten 35 Vierzylinder-Verbundmaschinen 241 P stellen denn auch eine verbesserte Ausführung dieses Prototyps dar. Zugleich waren dies die letzten, für die SNCF gebauten Dampflokomotiven.

Das Depot Dijon erhielt die ersten brandneuen 241 P (Nummern 1 - 13 zwischen Mai 1948 und November 1949, sowie die Nummer 29 im August 1951) für den Dienst auf der Linie Paris - Dijon ohne Maschinenwechsel in Laroche. Dem Depot Lyon - Mouche wurden die Nummern 14 - 28 und die Nummer 30 zwischen November 1949 und November 1951 zugeteilt. Paris - La Chapelle (Nordregion) erhielten die 5 letzten Maschinen zwischen November 1951 und Juni 1952. Die von Paris aus fortschreitende Elektrifikation verschoben das Tätigkeitsfeld der 241 P immer mehr gegen Süden zu den Depots Lyon - Mouche und Marseille - Blancarde. Die ersten Mutationen von Lyon - Mouche nach La Villette erfolgten ab 1958.

Als 1962 die Elektrifikation Marseille erreichte, stiessen die diesem Depot zugeteilten Maschinen zu denen des Südostdepots Nevers für den Personen- und Eilgüterverkehr auf den Linien Moret - Clermont-Ferrand und Saincaize - Vierzon, sowie zum Westdepot von Le Mans, von wo aus sie auf der Linie Le Mans - Rennes -Brest und Quimper eingesetzt wurden. Ungefähr zur gleichen Zeit (1958) wurden die Lokomotiven der Nordregion einerseits nach Osten, La Villette, andererseits nach Westen, Le Mans verschoben.

1968 befanden sich nur noch 2 Einheiten in der Region Ost, 11 in der Region West und 7 in der Region Südwest. Alle wurden anfangs 1969 ausrangiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	27'127 mm	Blasrohr	doppelt
Totaler Radstand inkl. Tender ¹	23'010 mm	Treibraddurchmesser	2'020 mm
Dienstgewicht inkl. Tender	216,2 t	Durchmesser hinteres Laufrad	1'350 mm
Achslast	20,4 t	Durchmesser Laufdrehgestellräder	1'020 mm
Zugkraft	2'940 kW	Durchmesser Tenderräder	1'247 mm
Max. Kesseldruck	20 atü	Minimaler Kurvenradius	140 m
Strahlungsheizfläche	29,43 m ²	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Rohrheizfläche	215,14 m ²	Baufirma: Schneider & Cie.	
Rostfläche	5,052 m ²		

¹ Der totale Radstand erlaubte gerade noch das Wenden der Maschine auf einer 24 m Drehscheibe.

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle in Spur I, Massstab 1 : 32

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 1'700 Teilen zusammengesetzt, vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	858 mm
Gewicht inkl. Tender	9'480 g
Stromaufnahme bei 12V unbelastet	max. 2.0 A
Mindestradius	2'000 mm

Folgende Versionen werden hergestellt

Kat. No I-015	SNCF 241 P 1, grün, Tender 34 P 75	1 - 11	11 Exemplare 1998
Kat. No I-015/1*	SNCF 241 P 16, grün (Mülhausen), Tender 34 P 308	1 - 30	30 Exemplare 1998
Kat. No I-015/2*	SNCF 241 P 30, grün (Vallorbe), Tender 34 P 272	1 - 14	14 Exemplare 1998

*Mit ALCO-Umsteuerung

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. Beleuchtung, Türen zum Öffnen
- Rauchkammertüre zum Öffnen, voll detaillierte Rauchkammer
- Sanddomdeckel zum Öffnen
- Wasser- und Werkzeugkastendeckel zum Öffnen
- Kugelgelagerte Treibachsen mit funktionierenden Ausgleichshebeln, vordere Laufachsen gefedert
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Federpuffer
- Freilaufantrieb durch Maxon 148 866 (**150W**) Präzisionsmotor Gleichstrom 12 - 14 V
- Motor abschaltbar, ermöglicht Beleuchtung des stehenden Modells
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung mit Kropfachse, sowie des Bremsgestänges
- Halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Rückbeleuchtung
- Abschaltbarer Feuerschein in der Feuerbüchse
- Massstäbliche Schraubenkupplungen
- Um das Befahren allgemein gebräuchlicher Radien zu ermöglichen, ist das Modell mit kleineren vorderen Laufrädern ausgerüstet. Ein Austausch-Drehgestell mit massstäblichen Laufrädern für die Vitrine liegt bei.
- Märklin-Kupplungsadapter liegen bei.

03/1999

Les 241 P de la SNCF

A la fin de la seconde guerre mondiale, la SNCF étudia une nouvelle locomotive à vapeur capable de remorquer des trains express et rapides lourds de 650 à 800 tonnes à 120 km/h, vitesse qui semblait alors constituer une limite pour la traction vapeur. L'électrification Paris - Lyon était déjà envisagée, et il fallait des locomotives puissantes capables de relayer, au-delà de Lyon, les futures 2D2 de 4'000 ch.

Les 240 P étaient en nombre insuffisant et il n'était pas question de recourir à une version améliorée des 241 A de l'Est. Il ne restait donc comme modèle que la 241 C 1 ex-PLM, prototype prometteur mais jusqu'alors resté unique. Les trente-cinq 241 P, locomotives compound à quatre cylindres, commandées en 1945 et livrées à partir de 1948 n'en constituent en fait qu'une version élaborée. Elles représentent les dernières locomotives à vapeur construites pour la SNCF.

Neuves, les 241 P sont livrées au dépôt de Dijon (241 P 1 à 13 entre mai 1948 et novembre 1949, puis la 29 en août 1951) pour service sur Paris - Dijon sans relais à Laroche, au dépôt de Lyon - Mouche (241 P 14 à 28, puis la 30 entre novembre 1949 et novembre 1951), et au dépôt de Paris - La Chapelle (région Nord) pour les cinq dernières entre novembre 1951 et juin 1952. L'avancée de l'électrification depuis Paris les repousse progressivement vers le sud, vers les dépôts de Lyon - Mouche puis de Marseille - Blancarde. Les premières mutations de Lyon - Mouche vers La Villette apparaissent dès 1958.

Lorsque la caténaire atteint la cité phocéenne en 1962, l'effectif de cet établissement rejoint le dépôt Sud - Est de Nevers pour service voyageurs et messageries sur (Paris) Moret - Clermont-Ferrand et Saincaize - Vierzon, et le dépôt Ouest du Mans où elles sont utilisées sur Le Mans - Rennes - Brest et Quimper.

A la même époque, les exemplaires du Nord sont mutés en partie à l'Est, à La Villette, en partie à l'Ouest, au Mans, à la fin de 1958.

L'électrification avance également sur les régions Est et Ouest, en même temps qu'arrivent les toutes nouvelles BB 67000 et A1AA1A 68000; les services diminuent alors sensiblement. En 1964, un lot de cinq machines est muté du Mans à Nevers; en 1967, Le Mans reçoit une machine de Chaumont, le nouveau dépôt d'affectation des 241 P sur l'Est.

En 1968, il n'y a plus que deux 241 P en service sur l'Est, onze sur l'Ouest, sept sur le Sud-Est. Toutes seront radiées début 1969.

Données techniques

Longueur hors-tout 17'172 mm + 9'955 mm	27'127 mm	Echappement	double
Empattement total, loco + tender ¹	23'010 mm	Diamètre des roues motrices	2'020 mm
Masse totale en service (loco + tender)	216,2 t	Diamètre des roues du bissel	1'350 mm
Charge par essieu	20,4 t	Diamètre des roues du bogie	1'020 mm
Puissance	2'940 kW	Diamètre des roues du tender	1'247 mm
Timbre	20 bars	Rayon minimal d'inscription	140 m
Surface de chauffe du foyer	29,43 m ²	Vitesse limite	120 km/h
Surface de chauffe tubulaire	215,14 m ²	Constructeur: Schneider & Cie.	
Surface de grille	5,052 m ²		

¹ L'empattement total permettait à l'ensemble d'être tourné sur une plaque unifiée de 24 mètres.

241 P 1 - tender 34 P 75

Mise en service en mai 1948 au dépôt de Dijon. Mutations successives: Lyon-Mouche, Marseille-Blancarde, Nevers. Parvenue à chute de timbre, elle est retirée du service à l'automne 1965, puis définitivement radiée le 31 décembre 1966. C'est la première 241 P à avoir été retirée du service.

241 P 16 - tender 34 P 308

Mise en service le 13 avril 1950 au dépôt de Lyon-Mouche. Mutations successives: Marseille-Blancarde (24 septembre 1958), Le Mans (6 mars 1960). Kilométrage parcouru: 1'640'245 km. La 241 P 16 est la dernière 241 P à être passée en levage (à Sotteville, le 31 mai 1967). Elle avait été prévue pour un train d'adieu à la traction vapeur, train qui devait être organisé par la SNCF et qui n'eut jamais lieu. Elle fut finalement restaurée par le dépôt de La Rochelle et est exposée au Musée de Mulhouse.

241 P 30 - tender 34 P 272

Mise en service en septembre 1951 au dépôt de Lyon-Mouche. Mutations successives: La Chapelle (4 novembre 1951), Le Mans (15 janvier 1959). Radiée en septembre 1969. Cette machine a été remise à l'Association pour la Conservation des Locomotives et du Matériel à Vallorbe/Suisse à l'occasion du centenaire de liaison France-Suisse en 1970. Exposée depuis en plein-air dans un parc de cette ville, elle a tout récemment retrouvé les rails à la gare de Vallorbe en vue d'une prochaine remise en état.

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement I, à l'échelle 1:32

De nouveaux chefs-d'oeuvre des ateliers LEMACO. Modèles en laiton, de fabrication artisanale et composés de plus de 1'700 pièces, finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tout	858 mm
Poids y compris tender	9'480 g
Consommation sans charge à 12 V	max. 2.0 A
Rayon minimal	2'000 mm

La production comprendra les versions suivantes

No cat. I-015	SNCF 241 P 1, vert, tender 34 P 75	1 - 11	11 exemplaires 1998
No cat. I-015/1	SNCF 241 P 16*, vert, tender 34 P 308 (Mulhouse)	1 - 30	30 exemplaires 1998
No cat. I-015/2	SNCF 241 P 30*, vert, tender 34 P 272 (Vallorbe)	1 - 14	14 exemplaires 1998

*Avec inverseur de marche ALCO

- Abri avec aménagement intérieur et éclairage déclenchable, portes ouvrantes
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Sablière sur chaudière ouvrante
- Couvercles des caisses à eau et caisses à outils du tender ouvrants
- Essieux-moteurs sur roulements à billes, balanciers fonctionnels
- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Maxon 148 866 (150W) à courant continu 12-14 V avec transmission libre. Moteur déclenchable permettant l'éclairage du modèle à l'arrêt
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein.
- Attelage semi-automatique à élongation entre loc et tender
- Eclairage constant 1,5 V bidirectionnel déclenchable
- Lueur du feu de foyer déclenchable
- Attelages à vis
- Pour permettre au modèle de négocier le rayon minimal de 2'000 mm, les roues-porteuses du bogie avant sont plus petites. Un bogie de rechange muni de roues à l'échelle pour la vitrine est annexé. Adaptateur pour attelage Märklin 58308 est annexé