

Die 141 R der SNCF

Am Ende des zweiten Weltkriegs waren zwei Drittel des Dampflokomotivparks der Französischen Staatsbahnen SNCF vollständig zerstört oder sonstwie unbrauchbar. Zudem war die französische Industrie nicht in der Lage, eine grosse Bestellung neuer Lokomotiven innert nützlicher Frist auszuführen. Aus diesem Grunde wurde der Auftrag an die USA vergeben.

So wurden im gesamten 1340 Lokomotiven des Typs 141 R mit einfacher Dampfdehnung bestellt, welche zwischen 1945 und 1947 geliefert wurden. Leider konnten nur 1323 davon in Betrieb genommen werden, da 17 beim Transport zur See verloren gingen. Fünf Hersteller verteilten sich die riesige Aufgabe: Lima, Alco, Baldwin, Montreal und Canadian Locomotive Works, was zu verschiedenen Detailvarianten innerhalb der gesamten Serie führte. Die wichtigsten Unterschiede bestanden in den Rahmen, entweder Barrenrahmen mit Cole-Bissel (141 R bis 700 und 1201 bis 1240), oder gegossene Monobloc-Rahmen mit Delta-Bissel, und in den Tenderkasten, welche entweder geschweisst oder vernietet waren. Ungefähr die Hälfte der Serie war bereits ursprünglich für Ölbetrieb vorgesehen oder wurde später dazu umgebaut. Die entsprechenden Tender besaßen eine Wanne von 9500 oder 13250 Liter Inhalt. Die Kohlentender konnten 30 Tonnen Kohle und eine Tonne Briketts mitführen.

Die 141 R wurden universell für Güter- und Personenzüge eingesetzt. Sie konnten Züge einer Last von 500 Tonnen auf Steigungen von 1.6 % mit 30 km/Std. befördern, solche von 1200 Tonnen bei 20 km/Std. auf 0.8 % Steigung, oder in der Ebene 650 Tonnen mit der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/Std.

Die 141 R waren die ersten Lokomotiven der SNCF, bei welchen die Mannschaft nicht fest der Lokomotive zugeteilt war.

Die Lokomotiven 141 R 73, 420, 568, 840, 1108, 1126, 1187, 1199, 1207, 1244, 1292 und 1332 sind erhalten geblieben; einige davon werden noch heute vor Extrazügen eingesetzt.

141 R 1244

Hersteller: Montreal Locomotive Works
Inbetriebnahme: 25. März 1947
Depotzuteilungen: Nice St-Roch (Méditerranée): März 1947 bis Januar 1951; Nîmes (Méditerranée): Januar 1951 bis März 1960; Annemasse (Sud-Est): März 1960 bis April 1960; Saint-Brieuc (Ouest): April 1960 bis Mai 1969; Auray (Ouest): April 1971 bis Dezember 1971; Vénissieux (Sud-Est): Dezember 1971 bis März 1975.

Im letzten Depot wurde sie vielen Extrazügen für Eisenbahnfans zugeteilt, abwechselnd oder in Doppeltraktion mit der 141 R 1187, welche sich heute im Museum von Müllhausen befindet. Vom Verein Mikado 1244 gekauft, befindet sich diese Lokomotive heute in der Schweiz. Sie ist mit einem aus Stahl gegossenen Monobloc-Rahmen, vier Boxpok-Radsätzen und einem Delta-Bissel ausgerüstet und zieht den Öltender 30 R 1244, welcher über eine Wanne von 13250 Liter verfügt.

141 R 420

Hersteller: Alco
Inbetriebnahme: 23. August 1946
Depotzuteilungen: Mézidon (Ouest): August 1946 bis November 1947; Creil (Nord): November 1947 bis Oktober 1969; Boulogne (Nord): Oktober 1969 bis Juli 1971; Beauvais (Nord): Juli 1971 bis November 1973; Sarreguemines (Est): Januar 1973 bis April 1974.

Diese Lokomotive zog als letzte 141 R einen fahrplanmässigen Güterzug auf den Strecken der SNCF. Sie ist heute im Besitz der privaten Vereinigung zum Erhalt der 141 R 420 und zieht noch viele Extrazüge. Sie verfügt über einen Barrenrahmen und Cole-Bissel, vier Radsätze mit Speichenrädern und einen Kohlentender mit geschweisstem Kasten.

141 R 568

Hersteller: Baldwin
Inbetriebnahme: 11. April 1946
Depotzuteilungen: Longueau (Nord), Lille-Délivrance: 27.5.1961, Boulogne: 4.08.1968, Beauvais: 12.07.1971
Sarreguemines 5.01.1973, zurückgestellt: 18.11.1974.

Kohlegefeuerte Maschine mit Barrenrahmen, Cole-Laufgestellen und genietetem Tender. Ursprünglich mit Speichenrädern ausgerüstet, erhielt sie später eine Treibachse mit Boxpokrädern. Durch eine Privatperson erworben, wurde die Lok 1981 betriebsstüchtig revidiert und 1988 einer Kesselinspektion unterzogen. Die Maschine wird von der CITEV (Compagnie Internationale des Trains Express à Vapeur), Conflans-Jarny (Meurthe-et-Moselle) betrieben.

Technische Daten

| | | | |
|----------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------|
| Kesseldruck | 15,5 bar | Treibraddurchmesser | 1'650 mm |
| Totale Feuerbüchsheizfläche | 27,31 m ² | Laufraddurchmesser vorn | 914 mm |
| Totale Rohrheizfläche | 223,43 m ² | Laufraddurchmesser hinten | 1'067 mm |
| Rostfläche | 5,16 m ² | Tenderraddurchmesser | 1'067 mm |
| Achslast | 20 t | Länge über Puffer inkl. Tender | 24'131 mm |
| Dienstgewicht Lok + Kohlentender | 187,5 t | Totaler Achsstand inkl. Tender | 20'318 mm |
| Lok + Öltender 9'500 l | 185,5 t | Minimalradius (1'465 mm) | 81 m |
| Lok + Öltender 13'500 l | 191,5 t | Höchstgeschwindigkeit | 100 km/h |

ZERTIFIKAT

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

Eine weitere Superproduktion der LEMACO-Modellbauer. Aus über 1'700 Messingteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

| | | | |
|-----------------------------------|------------|---------------|----------|
| Länge über Puffer inkl. Tender | 758 mm | Gewicht | 8'900 g |
| Stromaufnahme bei 12 V unbelastet | 450-520 mA | Mindestradius | 2'000 mm |

Folgende Versionen wurden gebaut

| | | | |
|-------------------------|--|--------|-----------------|
| Kat.-Nr I-031/CH | SNCF 141 R 1244CH, Öl, oberes Spitzenlicht, Boxpokräder, grün, Region 6 | 1 - 14 | 14 Exempl. 2004 |
| Kat.-Nr I-031/F | SNCF 141 R 1244F, Öl, Boxpokräder, grün, Region 6 | 1 - 16 | 16 Exempl. 2004 |
| Kat.-Nr I-031/1 | SNCF 141 R 420, Kohle, Speichenräder, grün, Region 2 | 1 - 18 | 18 Exempl. 2004 |
| Kat.-Nr I-031/2 | SNCF 141 R 568, Kohle, Speichen-/Boxpokräder, schwarz, Region 1 | 1 - 12 | 12 Exempl. 2004 |

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. abschaltbarer Beleuchtung, Türen zum Öffnen
- Rauchkammertüre zum Öffnen, voll detaillierte Rauchkammer
- Wasser- und Werkzeugkastendeckel zum Öffnen
- Kugelgelagerte, gefederte Treibachsen
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Automatische Umsteuerung
- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber 3557 CR Präzisionsmotor Gleichstrom 12 - 14 V, leicht hemmendes Freilaufgetriebe
- Motor abschaltbar, ermöglicht Beleuchtung des stehenden Modells
- Vorbildgetreue Nachbildung des Bremsgestänges sowie des Barren- oder Gussrahmens
- Konstante, fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Rückbeleuchtung, abschaltbar
- Massstäbliche Schraubenkupplungen
- Vorbereitet für Digitalbetrieb
- Verschiedene Zurüstteile liegen bei, siehe Liste

Les 141 R de la SNCF

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les deux tiers du parc vapeur de la SNCF sont, ou détruits, ou hors d'usage. L'industrie française n'est pas non plus capable de faire face à une commande massive de locomotives neuves. Aussi fut-il fait appel aux USA.

C'est ainsi que furent commandées 1'340 locomotives 141 R, machines à simple expansion, qui furent livrées entre 1945 et 1947. Seules 1'323 d'entre elles furent mises en service, les dix-sept autres ayant été perdues en mer pendant le transport. Elles ont été construites par cinq constructeurs différents: Lima, Alco, Baldwin, Montréal Loco et Canadian Loco, ce qui entraîna plusieurs variantes de détails dans la série. Ces principales variantes sont les châssis à barres et bissels Cole (141 R à 700 et 1201 à 1240), châssis moulé monobloc et bissel Delta, caisses de tender soudées ou rivetées. Environ la moitié du parc a été prévu d'origine ou transformé par la suite pour la chauffe au fuel. Les tenders correspondants possédaient une cuve de 9'500 litres ou 13'250 litres. Les tenders charbon emportaient 30 tonnes de combustible, plus une tonne de briquettes.

Les 141 R étaient utilisées aussi bien pour des trains de marchandises que de voyageurs. Elles pouvaient remorquer 500 tonnes à 30 km/h en rampe de 16 mm/m, 650 tonnes à 100 km/h en palier, ou 1'200 tonnes à 20 km/h en rampe de 8 mm/m.

Ce furent les premières locomotives SNCF utilisées en banalité, sans équipes titulaires.

Les 141 R 73, 420, 568, 840, 1108, 1126, 1187, 1199, 1207, 1244, 1292 et 1332 ont été préservées. Certaines sont utilisées pour des trains spéciaux.

141 R 1244

Constructeur: Montréal Locomotive Works

Mise en service: 25 mars 1947

Affectations successives: Nice St-Roch (Méditerranée): mars 1947 à janvier 1951; Nîmes (Méditerranée): janvier 1951 à mars 1960; Annemasse (Sud-Est): mars 1960 à avril 1960; Saint-Brieuc (Ouest): avril 1960 à mai 1969; Auray (Ouest): avril 1971 à décembre 1971; Vénissieux (Sud-Est): décembre 1971 à mars 1975.

Dans ce dernier dépôt, elle a effectué la traction de nombreux trains spéciaux d'amateurs, en alternance ou en double traction avec la 141 R 1187 aujourd'hui au Musée de Mulhouse. Rachetée par l'Association Mikado 1244 elle se trouve aujourd'hui en Suisse. Elle est équipée d'un châssis monobloc en acier moulé, de quatre essieux Boxpok et d'un bissel Delta, et est attelée au tender fuel 30 R 1244 avec réservoir de 13'250 litres.

141 R 420

Constructeur: Alco

Mise en service: 23 août 1946

Affectations successives: Mézidon (Ouest): août 1946 à novembre 1947; Creil (Nord): novembre 1947 à octobre 1969; Boulogne (Nord): octobre 1969 à juillet 1971; Beauvais (Nord): juillet 1971 à novembre 1973; Sarreguemines (Est): janvier 1973 à avril 1974.

C'est la dernière 141 R à avoir remorqué un train de marchandises commercial sur le réseau SNCF. Elle est propriété de l'Association Civile de Conservation de la 141 R 420, et remorque de nombreux trains spéciaux. Elle est équipée d'un châssis à barres et bissel Cole, de quatre essieux à roues à rayons, d'un tender charbon à caisse soudée.

141 R 568

Constructeur: Baldwin

Mise en service: 11 avril 1946

Affectations successives: Longueau (Nord), Lille-Délivrance: 27.5.1961, Boulogne: 4.08.1968, Beauvais: 12.07.1971. Sarreguemines 5.01.1973, Mise au rebut: 18.11.1974.

Chauffée au charbon, cette machine est dotée d'un châssis en profilés, de bogies Cole et d'un tender riveté. A l'origine équipée de roues à rayons, elle reçut lors d'une révision un essieu à roues Boxpok. Devenue propriété d'un privé, elle fut remise en ordre de marche en 1981 et subit une inspection de chaudière en 1988. Actuellement, c'est la CITEV (Compagnie Internationale des Trains Express à Vapeur) à Conflans-Jarny (Meurthe-et-Moselle) qui s'en occupe.

Données techniques

| | | | |
|---|-----------------------|---|-----------|
| Timbre | 15,5 bars | Diamètre des roues motrices | 1'650 mm |
| Surface de chauffe du foyer | 27,31 m ² | Diamètre des roues du bissel avant | 914 mm |
| Surface de chauffe tubulaire | 223,43 m ² | Diamètre des roues du bissel arrière | 1'067 mm |
| Surface de grille | 5,16 m ² | Diamètre des roues du tender | 1'067 mm |
| Charge par essieu | 20 t | Longueur hors-tout 17'172 mm + 9'955 mm | 24'131 mm |
| Masse totale en service (loco + tender charbon) | 187,5 t | Empattement total, loco + tender | 20'318 mm |
| Loc +tender fuel 9'500 l | 185,5 t | Rayon minimal d'inscription (1465 mm) | 81 m |
| Loc + tender fuel 13'500 l | 191,5 t | Vitesse maximale | 100 km/h |

CERTIFICAT

Les modèles Lemaco en écartement I, 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 tampons tender compris | 758 mm | Poids | 8'900 g |
| Consommation à 12 V sans charge | 450-520 mA | Rayon minimal | 2'000 mm |

La production comprend les versions suivantes

| | | | |
|-------------------------|--|--------|-----------------|
| No cat. I-031/CH | SNCF 141 R 1244CH, fuel, 3 ^{ème} feu avant, roues Boxpok, vert, région 6 | 1 - 14 | 14 exempl. 2004 |
| No cat. I-031/F | SNCF 141 R 1244F, fuel, roues Boxpok, vert, région 6 | 1 - 16 | 16 exempl. 2004 |
| No cat. I-031/1 | SNCF 141 R 420, charbon, roues à rayons, vert, région 2 | 1 - 18 | 18 exempl. 2004 |
| No cat. I-031/2 | SNCF 141 R 568, charbon, roues à rayons/Boxpok, noir, région 1 | 1 - 12 | 12 exempl. 2004 |

- Abri avec aménagement intérieur et éclairage déclenchant, portes ouvrantes
- Boîte à fumée détaillée avec porte ouvrante
- Couverts des caisses à eau et caisses à outils du tender ouvrants
- Essieux-moteurs sur roulements à billes et ressorts
- Bandages et bielles en maillechort
- Inversion de la marche automatique
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber 3557 CR, courant continu 12-14 V, transmission semi- libre
- Moteur déclenchant permettant l'éclairage du modèle à l'arrêt
- Reproduction fidèle de la timonerie de frein, ainsi que du châssis à profilés ou en fonte
- Attelage semi-automatique à élongation entre loc et tender
- Eclairage constant 1,5 V bidirectionnel déclenchant
- Attelages à vis
- Interface digitale
- Plusieurs accessoires annexés. Voir liste.