

De 241 "Mountain"

SNCF Les Locos à vapeur

Tekst door **Guus Wiegerinck**

Foto's: Märklin, uitg Atlas, Wikipedia, Creusot Montceau Tourisme

Op pagina 4 van Zijspoor 2022-1 meldde Hans dat in het volgende nummer een eerste aflevering van mijn hand over Franse stoomlocs zou komen te staan. Ofschoon niet mijn eerste bedoeling vond ik het toch een uitdaging. Want waarom ook niet? Ik zou iets kunnen vertellen over de SNCF 241-stoomlocs die model stonden voor Märklins 241 A 65, de jongere maar grotere zus van de SNCF 231-stoomlocs waarover ik schreef in Zijspoor 2022-2. En zo geschiedde, zoals je ziet.

Historie

De 241 A. Daar stonden ze, de directieleden van de PLM, met een dikke sigaar in de mond, toen in 1925 de eerste 241 A stoomlocomotief de fabriek uit rolde. Het zijn de "roaring twenties", de treinen worden zwaarder, het publiek wil sneller en verder reizen. De beroemde 'Pacifics' van Chapelon kunnen het nauwelijks voor elkaar krijgen, zeker waar de rails over de hoge bergrug van de Bourgogne leiden halverwege Parijs-Lyon. Er moeten sterkere locomotieven komen, die deze rit in kortere tijd kunnen afleggen. De PLM laat daarom een Pacific ontwikkelen met vier drijfassen in plaats van drie, één as extra dus. Nieuw was ook de Belpaire vuurkist met een binnenvuurkist, een techniek die in Amerika meer in zwang was dan in Europa. Testen met het prototype, de 241 A, laten veelbelovende resultaten zien: treinen van 625 tot 800 ton worden getrokken met 80 km/h. De PLM bestelt 144 stuks van deze locomotieven, in 1932 wordt de laatste geleverd.

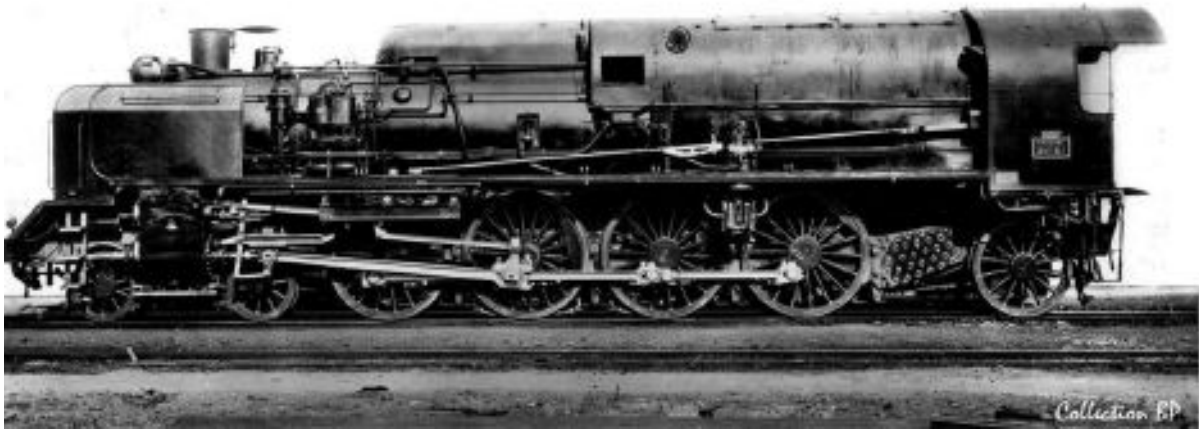


Een 241 A, bijgenaamd 'La Cigare'

De 241-locs kregen de bijnaam "Mountain", een naam die stoomlocs met een dergelijke as-indeling in de VS dragen. Met een beetje vrijheid zou ik deze bijnaam ook kunnen betrekken op de steile heuvels van de Bourgogne op de lijn tussen Parijs en Dijon, waar de treinen van de PLM overheen moeten op weg naar de Middellandse Zee of terug naar Parijs. Zo waren deze locomotieven een tijdlang de grootste stoomlocs van Europa. In de loop der jaren verschenen verschillende versies op de rails.

De 241 B. Maar de PLM wil meer, een nieuwe versie moet dezelfde prestaties kunnen leveren tegen minder kosten en minder brandstof. Het oog valt op fabrikant Henschel in Duitsland

waarvan de locomotieven indrukwekkende prestaties laten zien. Henschel belooft 20% besparing en bouwt in 1930 de 241 B 1, met een hogedrukketel. Inderdaad, Henschel maakt zijn belofte waar, maar deze locomotief is zó anders en zó ingewikkeld qua onderhoud en besturing dat de PLM afziet van vervolgoopdrachten.



Henschels 241 B 1

De 241 C en D. Toch is het experiment met de 241 B niet voor niks geweest. Er wordt een nieuwe versie ontwikkeld, de 241 C, met een ketel die weliswaar geen hogedrukketel is zoals bij de 241 B maar toch met nét zo'n hoge druk. Wat ook overgenomen wordt van de 241 B zijn de aandrijfstangen die net als de 241 B buitenste en binnenliggende cilinders niet koppelen aan de eerste respectievelijk tweede drijfjas, maar aan de tweede respectievelijk derde drijfjas. Sommige 241 A locomotieven worden in de jaren '30 naar deze versie omgebouwd waardoor ze veel betere prestaties leveren dan de oorspronkelijke 241 A-en. De 48 exemplaren die ervan geproduceerd werden, werden 241 D gedoopt.



De 241 van de PLM, in 1938 hernummerd tot SNCF 241 C 1

De 241 P. Na de oorlog stelde de SNCF nieuwe criteria op waaraan haar locomotieven moesten voldoen. Ze moesten passagierstreinen van 700-800 ton kunnen trekken met 120 km/h en hellingen aankunnen met een stijging van 8‰. Daartoe werd de 241 C 1 aangepast en kreeg o.a. een versterkt frame, wijzigingen aan de ketel en een automatische stoker. Deze serie was in eerste instantie bedoeld om dienst te doen op de lijn Parijs – Marseille. Zo trokken deze locomotieven de beroemde Le Mistral, maar al spoedig werden ze verdreven door E-locs na de elektrificatie van de lijn. Voortaan reden ze vooral in de regio's Oost, Noord en – het langst, tot 1973 - in de regio West.



De SNCF 241 P 17

Zwakke punten

Hoewel sterk, kampden deze locomotieven ook met diverse problemen. De frames, licht geconstrueerd om overmatige asbelasting te voorkomen, waren niet in staat om de kracht van de cilinders aan te kunnen en het doorbuigen van het frame onder belasting leidde tot problemen zoals warme asptotten. De locs hadden ook last van lekkende ketelbuizen na het passeren van wissels, waardoor structurele versterking nodig was. Het hoge gewicht van bijna 200 ton zorgde voor veel slijtage aan de rails.

Behoud

Enkele locomotieven van deze serie zijn bewaard gebleven.

- De 241 A 1 Het prototype, dat zich bevindt in het spoorwegmuseum in Mulhouse.
- De 241 A 65 De voormalige État 241 001. Zij werd door een Zwitser gekocht en stond na een cosmetische restauratie in 1978 in het vervoersmuseum van Luzern. In 1996 werd de locomotief in Meiningen rijvaardig gemaakt en in 1997 voor het eerst weer onder stoom gezet. Het is vandaag de dag de op één na grootste operationele stoomlocomotief in Europa. Ze heeft een licentie voor Zwitserland en Duitsland en is sinds september 2008 in depot in Full-Reuenthal.
- De 214 P 9 staat sinds december 2008 in Toulouse en wordt gerestaureerd.
- De 241 P 16 staat in het spoorwegmuseum 'Cité du train' in Mulhouse.
- De 241 P 17 is gerestaureerd en maakt rondritten over het Franse spoorwegnet vanuit Creusot
- De 241 P 30 staat in Longueville en is eigendom van Ajecta.



Het model van Märklin

De Märklin 241 A 65. Het Märklin-model van deze loc heb ik zelf niet, dus een waardering op basis van eigen ervaring moet ik de lezer schuldig blijven, Gelukkig stond er wel een modelbespreking in de Railhobby jaargang 41 nr 396 (februari 2018) en kwam ik reacties tegen op internet. Dit model is de 241 A 65 in de museum-uitvoering, zoals die te bewonderen is in het depot in Full Reuenthal (Zwitserland). Dat het een loc uit de A-serie is, is te zien aan het feit dat de aandrijfstang in gekoppeld aan de tweede drijfjas. Opvallend is dat de opschriften in het Duits zijn gesteld, een herinnering aan de tijd dat de loc in Meiningen werd opgeknapt. Het livrei van matzwart met rode biezen is kenmerkend voor de SNCF-locomotieven in oostelijk Frankrijk na de oorlog.

Enkele specificaties

- Prijs: ± € 600
- Lengte over buffers: 304 mm (exact H0 zou 308 mm moeten zijn)
- Minimale boogstraal: 437,5 mm
- De motor is geplaatst in de vuurkist die daarvoor groot genoeg was, en drijft alle vier drijfassen aan
- Drijfassen nr 2 en 3 zijn verend opgehangen, zodat de overgang van en naar hellingen soepel verloopt. Bovendien zijn de eerste drie assen zijdelings beweegbaar, waardoor een soepele loop door een bocht gegarandeerd is.
- De luidspreker bevindt zich in de tender. Het opgenomen geluid is origineel en opgenomen bij de museumloc zelf.
- Het model is voorzien van drijfwerkverlichting
- NEM kortkoppelingsschacht op de tender
- Tender is kortgekoppeld aan loc, maar afstand is groter te maken
- MFX+ decoder

Menig hobbyist was teleurgesteld – zo las ik op internet – dat Märklin bij dit model, net zoals bij andere modellen, niet zodanige concessies had gedaan dat het ook door bogen met straal van 360 mm kon rijden. Mede vanwege de prijs zouden ze deze loc om deze reden dan ook niet kopen. Van de andere kant: zo'n lange en mooie locomotief door zulke krappe bogen, was dat mooi geweest?

De schrijver in Railhobby roemt de grote trekkracht: een trein van 10 CIWL-rijtuigen werd moeiteloos over een hellingrijke lijn getrokken. De drijfwerkverlichting is aantrekkelijk voor als de loc in een depot staat. Maar hij vindt het jammer dat de klapdeuren tussen cabine en tender te kort zijn gemaakt. Natuurlijk is dat gedaan om ervoor te zorgen dat deze geen probleem vormen bij het rijden door bogen, maar waarom geen beweegbare deurtjes toegepast, zoals bij zoveel andere locomotieven en merken?

Een uitgebreid scala van digitale functies en geluiden is te vinden op <https://www.mar-klin.nl/producten/details/article/39241> → digitale functies.

Modellen H0	Voor 2-railsysteem:
Voor 3-railsysteem:	• Trix 22941
• Märklin 39241	• Jouef 8241, 8260, HJ2238, HJ2344
	• Lemaco 039/1

Video

De SNCF 241 P 17

<https://www.youtube.com/watch?v=7nlHoW8ZAMg>

<https://youtu.be/prQHwV9bqGQ>

De SNCF 241 A 65 – het voorbeeld voor het model van Märklin:

<https://www.youtube.com/watch?v=gV8Tc9cWgHo>

https://www.youtube.com/watch?v=iXzEF_SmsMM

Bronnen

Encyclopedie "Legendarische treinen", hoofdstuk 5 "Gouden eeuw van het Franse spoorweg-net". Uitg. Atlas 1998. (in de bieb bij Carlo)

Railhobby jaargang 41 nr 396 (februari 2018)

https://en.m.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_241P

<https://www.marklin.nl/producten/details/article/39241>

<https://www.youtube.com/watch?v=xdjfZVICZIO>

https://www.nicospilt.com/index_frankrijk_stoom.htm

https://en.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_241P

https://wiki.3rail.nl/index.php?title=Bouwserie_Est_241

www.creusotmontceautourisme.fr/a-voir-a-faire/activites/sites-et-visites/chemins-de-fer-du-creusot-locomotive-241-p-17-2286097

La locomotive la plus rapide
la "Mountain" de l'ÉTAT 130 KM à l'heure

et l'automobile
la plus rapide
"l'Oiseau Bleu" de Sir Malcolm CAMPBELL
437 KM. 908 à l'heure

utilisent
toutes deux

Castrol

AFFICHE D'INTÉRIEUR PEL. DIANOÛ ET VALENTIN

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van Modelbouwvereniging Arnhem e.o.