



Vapeur Val-de-Travers, case postale 21, CH-2123 St-Sulpice
Internet : ww.vv.ch E-mail cjr@vvt.ch Tél. 141 32 751 38 50

Quelques informations sur l'histoire
et la technique des locomotives à vapeur
de la série 241 P 1 à 35 de la SNCF



Origine :

Le 6 juillet 1945, la SNCF a passé commande aux Etablissements Schneider au Creusot, de 35 machines à vapeur du type 241 P. Le point principal de leur cahier des charges était de pouvoir remorquer des trains de voyageurs de 700 - 800 t. à 120 km/h. Cette série de machines est issue du prototype 241 C 1 étudié dès 1930.

La livraison de ces locomotives s'est échelonnée du 19 juin 1948 (241 P 1) au 26 juillet 1952 (214 P 35).



Carctéristiques :

Vitesse maximale :	120 km/h
Puissance maximale :	4000 CV
Longueur totale :	27,17 m
Poids total :	212,2 t.
Nombre de tubes dans la chaudière	174
Surface de la grille du foyer	5 m ²
Production horaire de vapeur	20 - 22 t.
Consommation de charbon par heure et par m ²	500 kg
Alimentation automatique du charbon	par stocker
Mécanisme à surchauffe et à 4 cylindres du type	Compund
Gabarit UIC, courbe minimale	140 m.
Disposition des essieux	2 4 1
Diamètre des roues motrices	2020 mm
Couleur d'origine	vert olive
Couleur ultérieure	vert SNCF dit 309
Capacité en eau du tender	34 m ³
Capacité en charbon du tender	12 t.

Le « stocker » est un dispositif automatique d'amenée du charbon du tender à la chaudière. C'est une grosse vis sans fin. Le type mécanique « Compund » est un système selon lequel la vapeur agit successivement dans plusieurs cylindres. La disposition d'essieux 2 4 1 s'explique comme suit : 2 essieux porteurs, 4 essieux moteurs et 1 essieu porteur.



Service actif

Le rayon d'activité de ces machines les a conduit sur les lignes :

Paris - Lille, Paris - Jeumont, Paris - Bar-le-Duc, Paris - Chaumont - Mulhouse, Paris - Dijon - Marseille, Nevers - Vierzon ou Clermont-Ferrand, Le Mans - Brest ou Quimper.

La 241 P 30 a circulé sur l'ensemble de ces lignes. Depuis sa mise en service, le 28 septembre 1951 au dépôt de Lyon-Mouche à sa mise hors service le 12 novembre 1969 au Mans, elle aura parcouru la bagatelle de 1'793'710 km. Du 28 octobre 1951 au 10 mars 1959 c'est le dépôt parisien de La Chapelle qui l'a abrité.

La série 241 P a également assuré la traction du prestigieux « MISTRAL » Paris - Marseille. La mythique plaque annonçant ce train était fixée sur la boîte à fumée.

La livraison de machines diesels d'une technique plus simple, et encore en service aujourd'hui, a poussé ces vaillantes vapeurs à la retraite entre le 31 décembre 1969 et le 20 novembre 1973.



Machines préservées :

- 241 P 9 Hors service le 20 novembre 1973 au dépôt du Mans.
Le 16 septembre 1974, elle gagne par ses propres moyens Guîtres où l'AAATV (Ass. des anciens et des amis de la traction à vapeur) s'en occupe désormais. Ce fut sa dernière mise sous pression.
- 241 P 16 Hors service le 20 novembre 1973 au dépôt du Mans. Remise en état par ce dépôt, puis par celui de La Rochelle, elle rejoindra le musée de Mulhouse en 1981.
- 241 P 17 Hors service le 14 mai 1971 au dépôt du Mans, depuis cette date elle est garée au Creusot où les membres du CFC ont entamé sa rénovation.
- 241 P 30 Hors service le 12 novembre 1969 au dépôt du Mans. Elle a été acquise en 1972 par la ville de Vallorbe qui l'a exposée sur une place de cette localité. Le 11 juin 1997, l'association TMC la déplace dans le dépôt de Vallorbe, dans le but de la remettre en service pour épauler la 241 A 65 déjà en leur possession. Le 11 juillet 1999, la P 30 est transférée à Pratteln par la 241 A 65. Début 2003, TCM ayant voté sa dissolution, c'est le VVT qui devient le nouveau propriétaire de cette machine et la transfère dans son dépôt de St-Sulpice le 21 août 2003.

Conclusions :

A St-Sulpice, cette machine sera hébergée dans notre dépôt-atelier. Elle sera remise en état de présentation visuelle et sera exposée devant le dépôt lors de chaque jour de circulation du VVT. Dans l'immédiat nos finances ne nous permettent pas d'envisager une révision et une remise en service, mais qui sait, si un généreux sponsor veut financer ces travaux, nous ne le refuserons pas.

De plus, la venue de cette nouvelle machine au VVT nous permet d'augmenter l'attractivité de notre collection : 9 machines à vapeur de 6 pays différents ! Nous n'en doutons pas de nombreux visiteurs supplémentaires feront le déplacement.

Ces prochaines années, les projets d'extensions du VVT sont :

- reconstruction de la gare
- pose de la plaque tournante
- la construction d'un dépôt-musée

M. Alain GIRARDIN, chef de projet du groupe G M D de La Chaux-de-Fonds, est en charge de ce dossier. Des contacts sont en cours avec l'OFT et différents partenaires. Nous vous en parlerons en temps voulu.

Les bénévoles du VVT ne manquent ni d'enthousiasme, ni d'ambitions. Nous mettons notre passion au service du public et du tourisme neuchâtelois.

St-Sulpice, le 11 août 2003

Texte : Christian JAQUIER, secrétaire du VVT

Photos : Gilles ROULIN, chef du dépôt VVT

