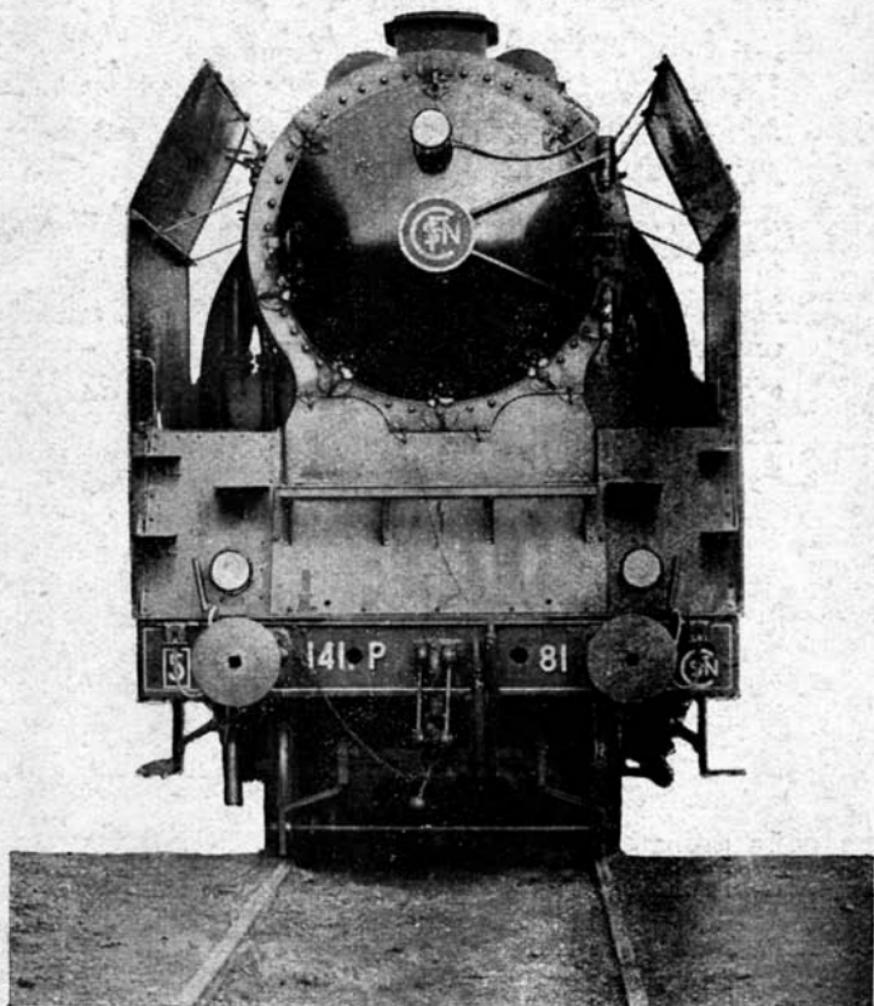


# Les LOCOMOTIVES à VAPEUR de la S.N.C.F.

Régions du Sud-Est et de la Méditerranée



DOCUMENTS ET COLLECTIONS D'ART

61, RUE DE VAUGIRARD

PARIS (VI<sup>e</sup>)

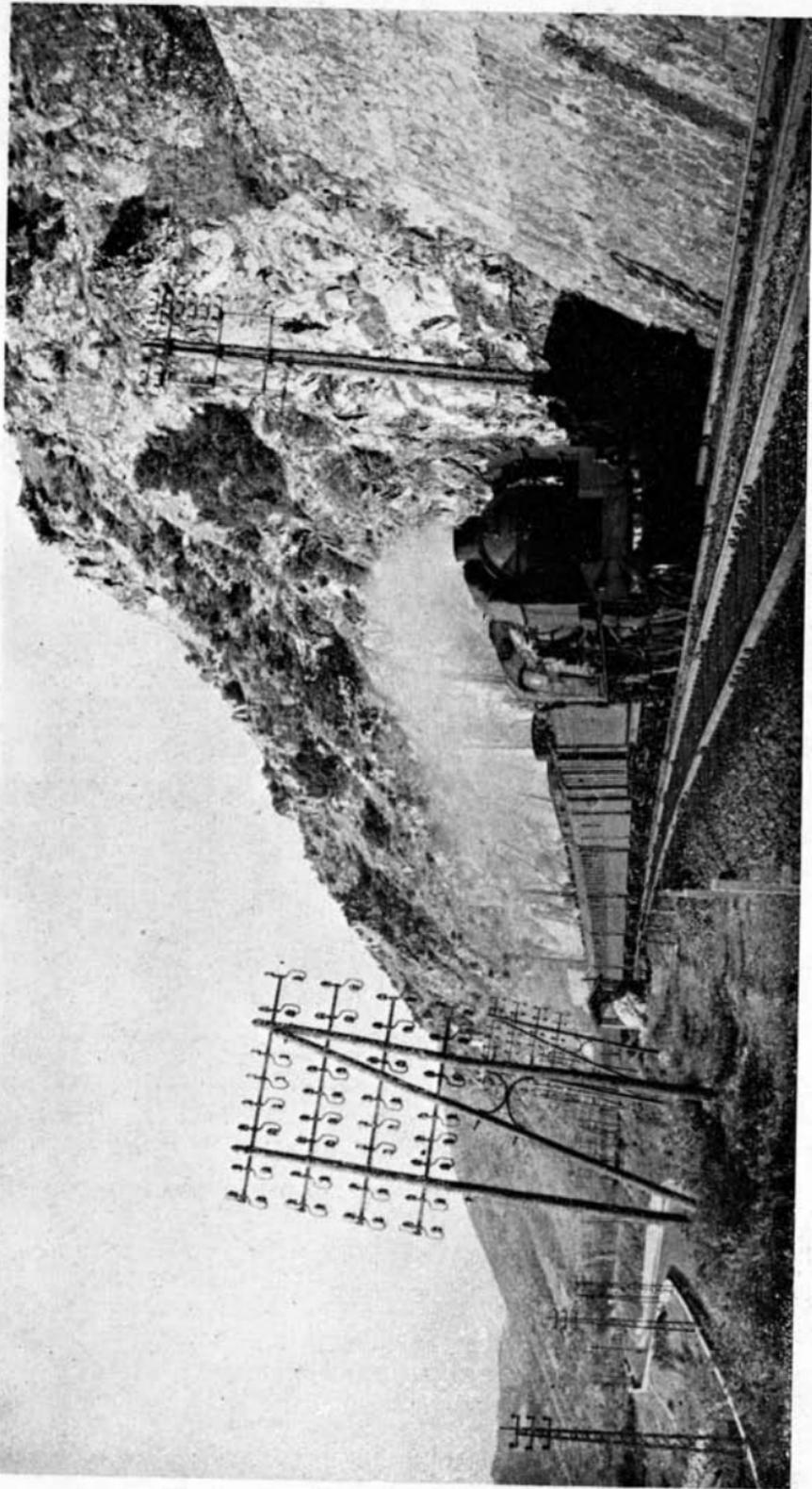
*Les renseignements contenus dans les pages suivantes ont été obligeamment communiqués par la Division des Etudes de Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F. et par le Service Matériel et TrACTION de la Région du Sud-Est.*

*Toutes les photographies sont de Lucien Maurice VILAIN à l'exception de celles reproduites sur la couverture et la figure 17 qui viennent de l'Atelier de Photographie du Service Matériel et TrACTION de la Région du Sud-Est.*

*Michel DOERR*

En préparation, pour paraître en 1947-1948, les fascicules concernant chacune des autres régions de la S.N.C.F.

*Copyright by Documents et Collections d'Art, Paris 1947.*



Le train 51 dans la vallée du Rhône à Tain-l'Hermitage — Locomotive 231 K.

## RÈGLES ADOPTÉES PAR LA S.N.C.F. POUR LA NUMÉROTATION DES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET DES TENDERS

**Pour les locomotives le numéro se compose :**

1° De l'indication du type de la machine d'après la disposition des essieux :

**Exemple :** Les locomotives « Pacific » sont désignées 231.

2° D'une lettre distinctive de série, les lettres étant en principe choisies suivant l'ordre chronologique d'apparition des diverses séries du même type dans la région intéressée.

**Exemple :**

Locomotives « Pacific »	série de 1912 :	231 A	
—	—	série de 1922 :	231 B
—	—	série de 1912	} 231 C
—	—	transformées en 1932	

(cet exemple est volontairement fictif et ne peut servir à identifier des séries de machines en service sur la S.N.C.F.).

3° Du numéro d'ordre dans la série, qui peut être le numéro obtenu en numérotant les locomotives de la série à partir du chiffre 1, ou le numéro d'ordre de l'ex-Réseau.

Ce numéro d'ordre ne change pas quand par suite d'une transformation la locomotive change de série.

**Exemple** ci-dessus :

Une locomotive « Pacific » série de 1912, 231 A 75, transformée en 1932, est désignée 231 C 75.

**Les locomotives-tenders** se différencient toutes des machines à tender séparé par la lettre T placée immédiatement après les chiffres indicatifs du type.

**Exemple :** Locomotive « Mikado » Tender : 141 TA 22.

En principe toutes les locomotives provenant des anciens réseaux ont reçu pour chaque type des lettres de série comprises entre A et N inclus, toutes les machines construites postérieurement à la création de la S.N.C.F. ont reçu des lettres de série à partir de P (cette manière de procéder s'applique également aux tenders).

**Pour les tenders :**

Le nombre indicatif du type de la locomotive est remplacé par un nombre donnant en mètres cubes la capacité en eau du tender.

**Exemple :**

Tender de 36 mètres cubes, série de 1935 : 36 A 5.

Tender de 36 mètres cubes, série de 1941 : 36 P 20.

Les locomotives portent sur chaque côté de la cabine une plaque analogue à celle représentée ci-dessous.



Dans le cadre supérieur figure le nom du dépôt d'attache.

Pour les tenders la plaque est semblable, mais le premier nombre donne la contenance en eau exprimée en mètres cubes à la place de la disposition des essieux.

A proximité de la plaque on peut trouver :

— Les lettres **T. I. A.** à l'intérieur d'un cercle jaune quand le Traitement Intégral Armand est appliqué.

— Un **cercle rouge** quand le foyer en cuivre a été remplacé par un foyer en acier.

— Une **couronne peinte en rouge** quand la plaque tubulaire seule est en acier.

— Le **poids à vide** en tonnes.

— La mention **Groupe N°** ...

Ces deux dernières indications sont particulières aux Régions du Sud-Est et de la Méditerranée.

L'ancien Réseau P.-L.-M. avait classé ses séries de locomotives (à tender séparé) et de tenders en 29 groupes.

Chacun des groupes comprenait les séries de locomotives et de tenders remplissant des conditions — telles que hauteur du tablier, attelage — pour être normalement accouplés. L'indication du Groupe subsiste à l'heure actuelle sur certaines locomotives et leur tender ex-P.-L.-M. (Voir figure ci-dessus.)

**ARRONDISSEMENTS DE TRACTION  
DÉPÔTS AVEC LEUR EFFECTIF DE LOCOMOTIVES A VAPEUR  
AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1947.**

**Affectations des 8 grues de Secours de 50 tonnes.**

N <sup>os</sup> et noms des Arr.	Dépôts	Nombre de loc. à vapeur	Grues	N <sup>os</sup> et noms des Arr.	Dépôts	Nombre de loc. à vapeur	Grues
<b>Région du Sud-Est.</b>							
1 <sup>er</sup> Paris	Paris .....	147	1	3 <sup>e</sup> Dijon (suite)	Reports...	1.356	4
	Villeneuve ...	137			Lons-le-Saun .	39	
	Laroche .....	139	1		Chagny .....	41	
	Montargis ...	87			Besançon ...	88	
2 <sup>e</sup> Nevers	Nevers .....	110	1	4 <sup>e</sup> Lyon	Lyon-Mouche	124	1
	Paray .....	86			Lyon-Vaise ..	74	
	Moulins .....	21			Badan .....	101	
	Roanne .....	95			Chalon .....	102	
	Clermont ...	91			Venissieux ..	91	
Langeac .....	75		St-Etienne ...	141			
3 <sup>e</sup> Dijon	Les Laumes .	69		10 <sup>e</sup> Cham- béry	Ambérieu ...	159	1
	Dijon .....	186	1		Chambéry ...	55	
	Dôle .....	113			Grenoble ...	70	
	A reporter...	1.356	4		Total général Sud-Est...	2.540	6
<b>Région de la Méditerranée</b>							
8 <sup>e</sup> Marseille	Portes.....	81		8 <sup>e</sup> Marseille (suite)	Reports ...	483	2
	Avignon ...	153	1		Nice .....	102	
	Miramas ....	57			Veynes .....	73	
	Marseille ....	75	1	Arenc .....	12		
	Blancarde ...	81		9 <sup>e</sup> Nîmes	Le Teil .....	98	
	Carnoules ...	36			Nîmes.....	181	
	A reporter...	483	2		Alès .....	73	
					Total général Méditer. .	1.022	2

Récapitulation. Nombre total de machines au 1<sup>er</sup> janvier 1947 :

Région Sud-Est ..... 2.540  
Méditerranée..... 1.022

Total général ..... 3.562  
Total inventaire 4.583 (voir page 10).

**Nota :** Par suite de différents remaniements dans le territoire des arrondissements de Traction les N<sup>os</sup> 5, 6 et 7 n'existent pas.  
Les ateliers de grandes réparations de locomotives à vapeur sont situés à **Oullins, Nevers et Arles.**

## GROUPEMENT DES LOCOMOTIVES PAR ANALOGIE

L'encombrement réduit de ce livret de poche ne permettait pas de donner la photographie de chaque série de locomotives, mais nous avons groupé dans le tableau ci-dessous, qui renvoie aux figures, les séries présentant quelques analogies dans leur aspect extérieur.

Le signe \* indique les types communs à plusieurs Régions, dont on pourra trouver la photographie dans l'un des autres fascicules si elle ne figure pas dans les pages présentes.

Série	Fig. n°	Série	Fig. n°	Série	Fig. n°
<b>LOCOMOTIVES A TENDER SÉPARÉ</b>					
221 B	—	231 } G	9	141 } A	
030 } A	1	231 } H		141 } B	14
030 } B		231 } K		141 } C	
031 A	2	232 Q	—	141 E	15
130 A	3	040 } A	10	*141 P	16
230 A	4	040 } F		*141 R	17
230 } B		040 B	—	240 A	18
230 } F	6	040 } C	11	240 P	19
230 C	5	040 } D		241 A	20
*230 D	—	140 } B		241 D	22
230 E	—	140 } D		241 E	23
231 C I	7	140 } E	12	241 C	21
231 } B		140 } L		050 A	24
231 } C		*140 G	—	*050 D	—
231 } D	8	140 J	13	151 A	25
231 } E					
<b>LOCOMOTIVES-TENDERS</b>					
020 TA	—	040 } TA		242 } TC	31
030 TA	26	040 } TB		242 } TD	
030 TB	27	040 } TC	29	242 } TF	33
232 } TA		242 } TA	30	*050 TA	—
232 } TB	28	242 } TB	32	*050 TB	—
		242 } TE			

Numérotation S.N.C.F.	Ancienne numérotation	Nombre de locomotives (1)	Année de construct. ou de grande transformation	Diam. des r. mot. en m.	Cylind. Surch.	Timbre en hpz	Observations
221 B	221 B	1	1935-37	2.00	C 4 S	16	Atlantic carénée.
030 A 1 à 30	3 A	4	1854-57	1.30	2	10	
030 B 2 à 171	3 B	9	1857-82	1.30	2	8 10	
031 A 6 à 136	31 A	15	1882-83	1.50	2	10	
130 A 2 à 60	130 A	15	1914-22	1.65	2	11	Transf. des 121 série 111-400
230 A 1 à 327	230 A	202	1900-09	1.65	C 4	15	
230 B 1 à 160	230 B	72	1905	2.00	C 4	16	Les 230 F sont munies de l'ACFI et du T.I.A.
230 F 1 à 160	230 B	8	1940 à...	2.00	C 4 S	16	
230 C 5 à 170	230 C	114	1910-13	1.79	C 4 S	16	
230 D 1 à 4	1157, 59 à 61	4	1913-14	2.00	C 4 S	14	Prusse S 10 <sup>1</sup> A.L. (2)
230 E 1	230 B 93	1	1937	2.00	C 4 S	22	Chaudière Velox.
231 D 1 à 285	231 D	108	1922-25	2.00	C 4 S	16	Les 231 D sont progressivement transf. en 231 G.
231 G 1 à 285	231 G	169	1934 à...	2.00	C 4 S	16	
231 B 1 à 20	231 B	11	1917-24	2.00	C 4 S	14	Les 231 B et 231 E sont progressivement transformées en 231 H.
231 E 2 à 71	231 E	54	1911-30	2.00	C 4 S	12	Transformation des 6102 à 71 devenues 231 A P.L.M.
231 H 1 à 26	231 H	26	1934 à...	2.00	C 4 S	20	
231 C 1	231 C 1	1	1909	2.00	C 4 S	16	Ex 6001, 1 <sup>re</sup> Pacific Compound du P.L.M.
231 C 2 à 86	231 C	59	1909-35	2.00	C 4 S	16	Les 231 C sont progressivement transformées en
231 K	231 K	25	1941 à...	2.00	C 4 S	16	231 K.

## LOCOMOTIVES A TENDER SÉPARÉ

232 Q I	I	1940	1.51	S	25	Locomotives à turbines.
040 A I à 153	4 A	1869-87	1.26	2	9 10 11	
040 B 2 à 110	4 B	1893-95	1.50	C 4	15	
040 C 6 à 129	4 C	1892-1910	1.30	C 4	15	
040 D I à 10	4 D	1902-08	1.30	C 4 S	15	Transf. à surchauffe des 4 C Machines de manœuvres pro- venant des 4 A.
040 F I à 31	4 CM	1926-27	1.26	2	10 11	
140 B I à 205	140 B	1910-12	1.50	C 4 C 4 S	16	Les 140 C sont en Algérie.
140 D I à 20	140 D	1912-13	1.50	C 4 S	12	
140 E I à 213	140 E	1914-26	1.65	C 4 S	16	
140 G I à 699	140 G	1921	1.42	2 S	13	Américaine Baldwin. Chauffée au fuel-oil.
140 G 700	—	—	1.42	2 S	13	
140 J I à 170	140 A	1923-25	1.65	2 S	14	
140 L I à 100	140 F	1925-26	1.50	C 4 S	16	
141 A I à 12	141 A	1913-14	1.65	C 4 S	16	
141 B I à 117	141 B	1917	1.65	C 4 S	16	Baldwin.
141 C	141 C	1919-34	1.65	C 4 S	16	
141 D I à 680	141 C	1919-34	1.65	C 4 S	16	Les 141 D sont munies de l'ACFI ou du Dabeg.
141 E	—	1940 à...	1.65	C 4 S	16	Les 141 C et D sont progres- sivement transformées en 141 E.

(1) Nombre de locomotives figurant à l'inventaire du 1<sup>er</sup> janvier 1947.

(2) Locomotives équipées pour la marche à contre-vapeur, employées pour des essais de locomotives à vitesse constante (avec voiture dynamomètre).

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

Il y a lieu d'ajouter aux 3.562 locomotives à vapeur figurant à l'effectif des dépôts les locomotives louées à des particuliers, réseaux secondaires, les locomotives ayant une utilisation spéciale, garées en mauvais état, etc... ce qui porte le total de l'inventaire au 1<sup>er</sup> janvier 1947 à : 4.583 locomotives.

Les locomotives suivantes sont comptées à part.

040 TX .....	11	140 U.S.A. chauffées au fuel oil .....	108
140 U.S.A. chauffées au charbon ...	3	140 Anglaises .....	70

Enfin les machines à voie métrique de la ligne d'Orange à Buis-les-Baronnies ne sont pas inventoriées bien que toujours en service.

Les locomotives de types communs des séries 040 E (G 8), 140 H (Alco), 140 K (A.L.V.F.), 050 B (G 10), 130 TA (T 9<sup>a</sup>), 130 TB (T 11) sont passées à d'autres régions (voir fascicules des Régions de l'Est et de l'Ouest).

Les différentes séries de locomotives sont en outre classées par catégories comprenant respectivement les séries suivantes :

<b>VI</b> Locomotives de vitesse de construction moderne pour rapides et express lourds.	231	Bet C D E Het K	050-A J B D E G L A B C D E P R	<b>M2</b> Autres locomotives à marchandises.	040 D F	<b>T1</b> Locomotives-Tenders de ligne.	232 TA TB	
								232-Q 240-P
<b>V2</b> Locomotives pour trains de voyageurs à 3 essieux moteurs moins puissantes que V1	241	A C D E P	141 E P R	<b>A</b> Locomotives anciennes ou de faible puissance.	030-A et B 031-A 130-A	020-TA 030-TA-TB	040 TA TB TC	
								230

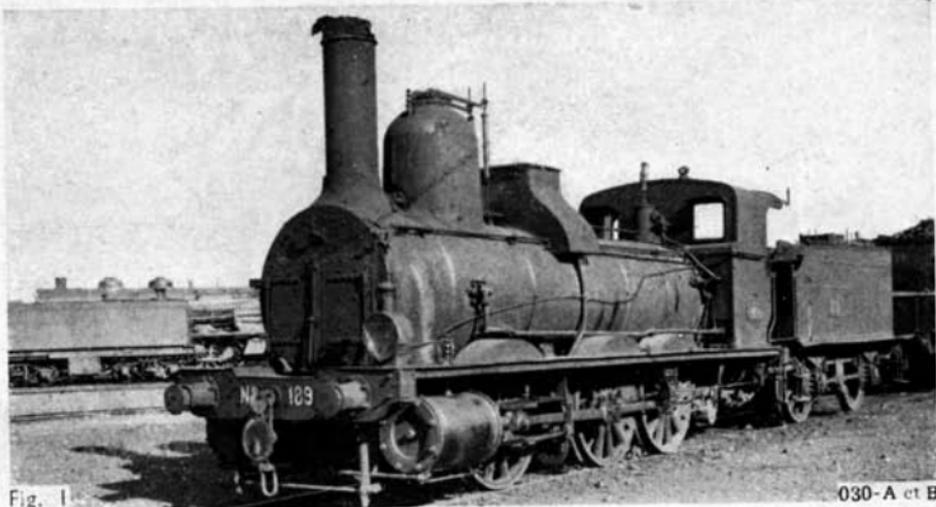


Fig. 1

030-A et B

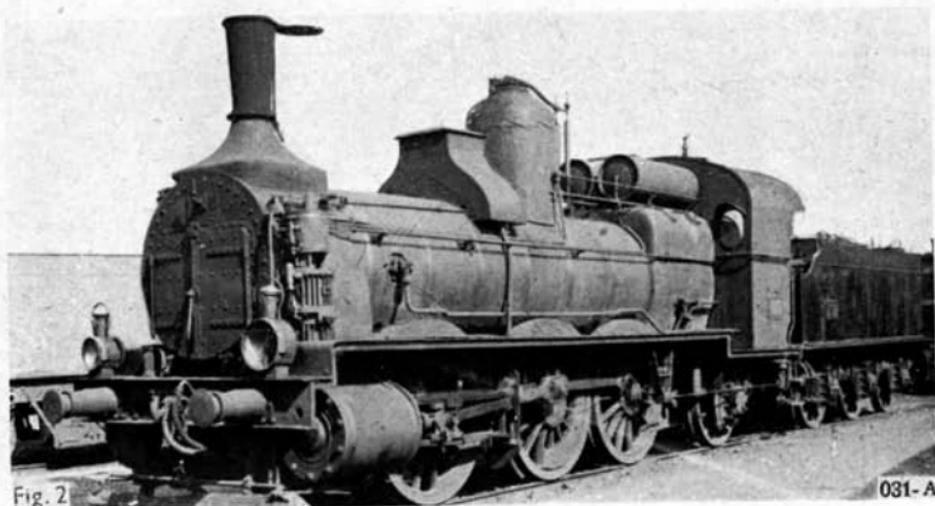


Fig. 2

031-A

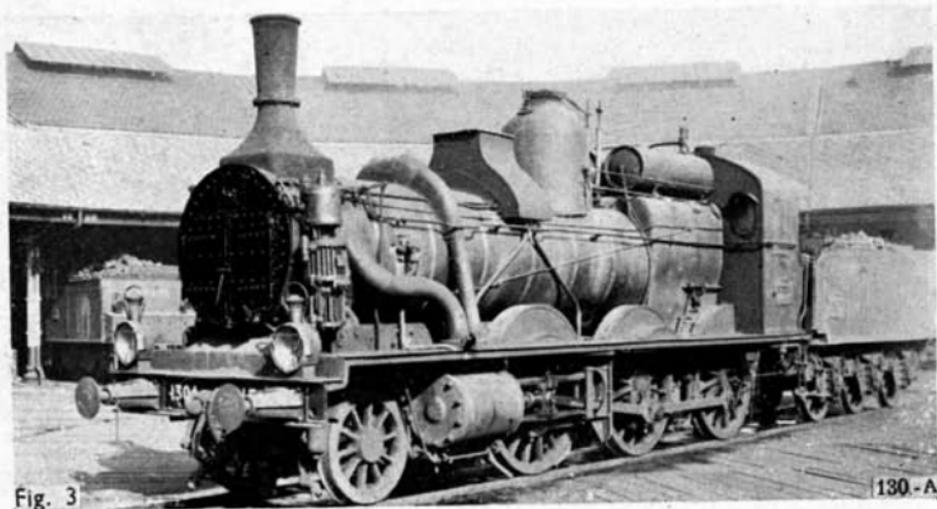


Fig. 3

130-A

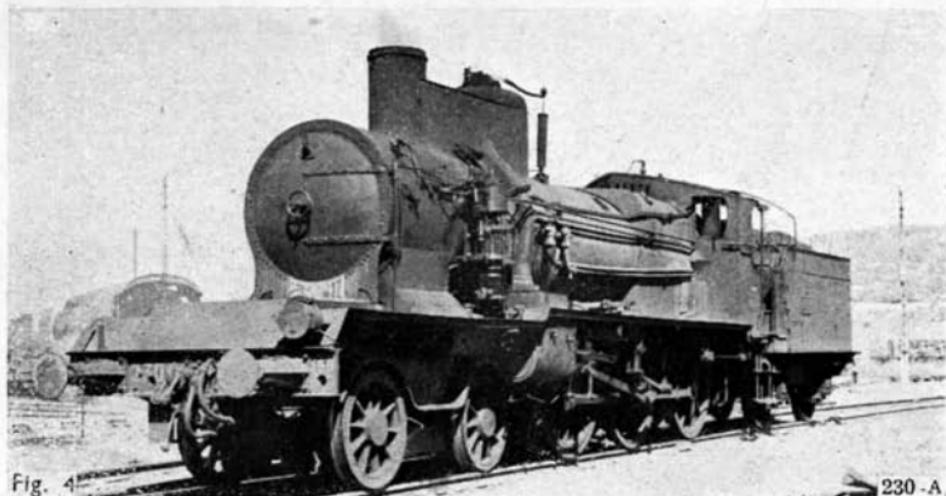


Fig. 4

230-A

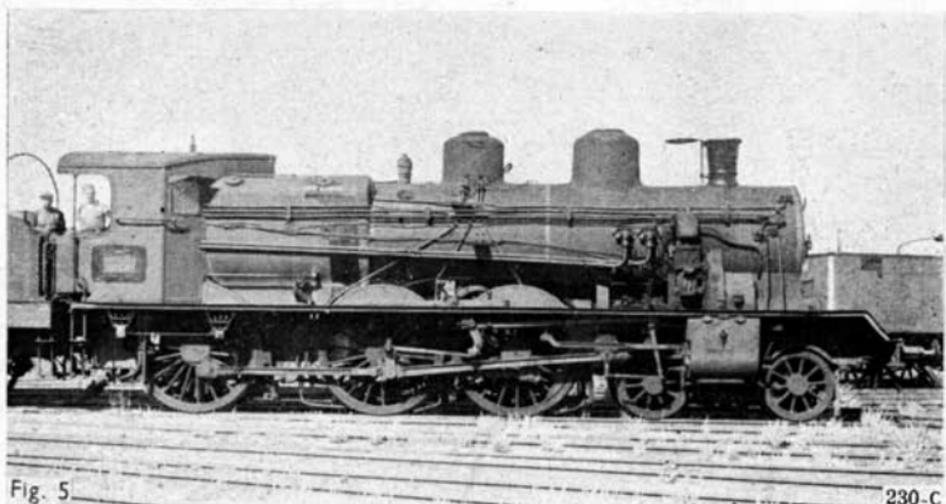


Fig. 5

230-C

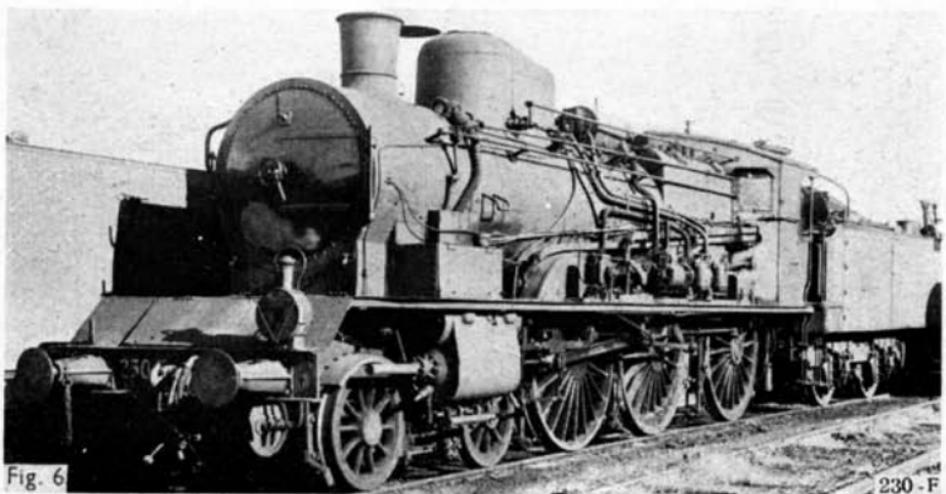
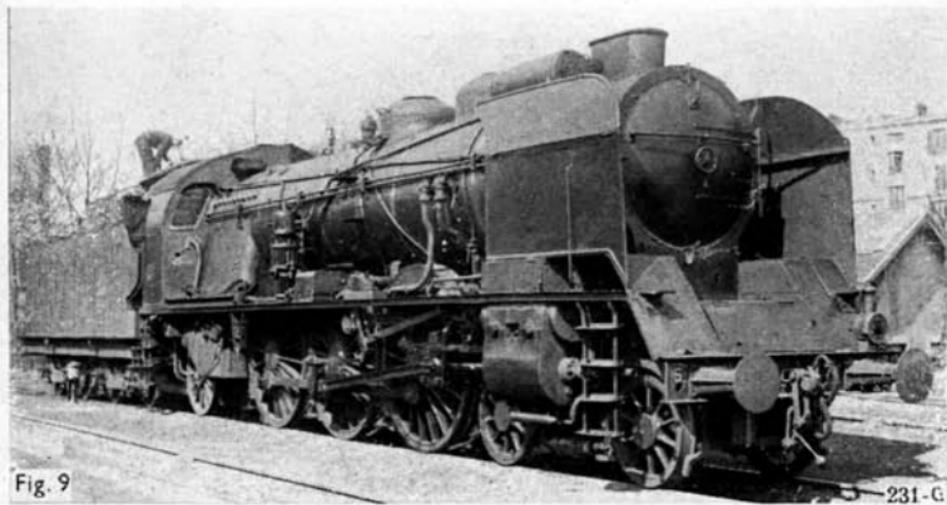
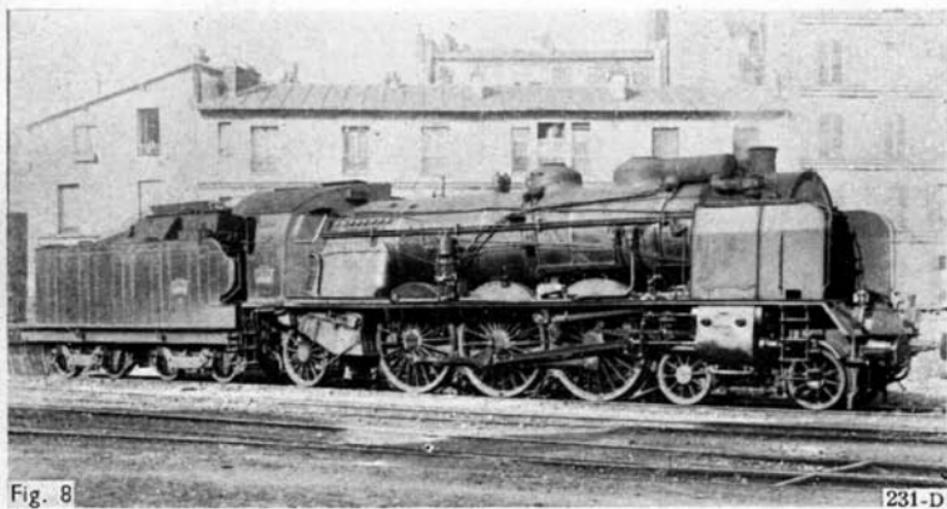


Fig. 6

230-F



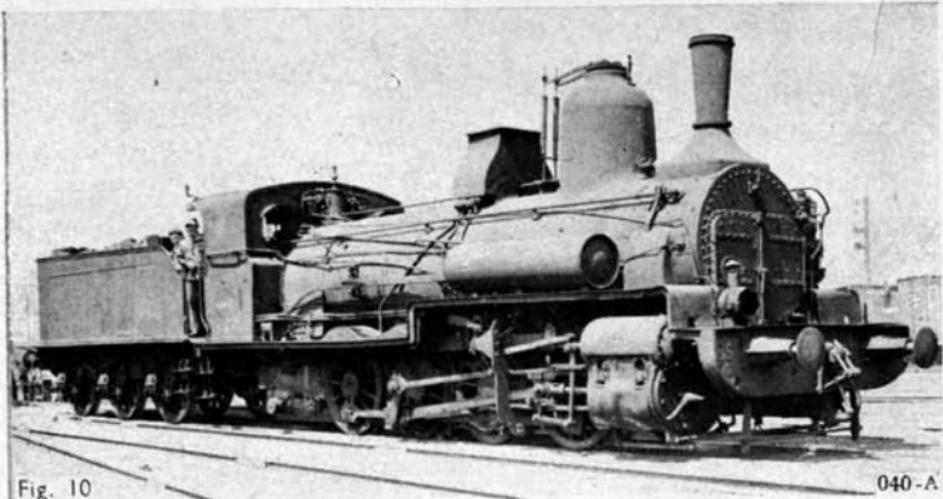


Fig. 10

040-A

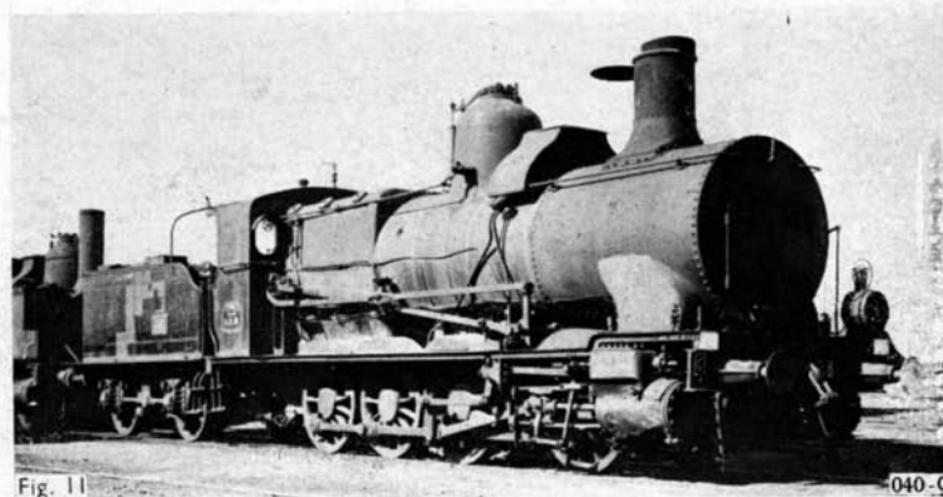


Fig. 11

040-C

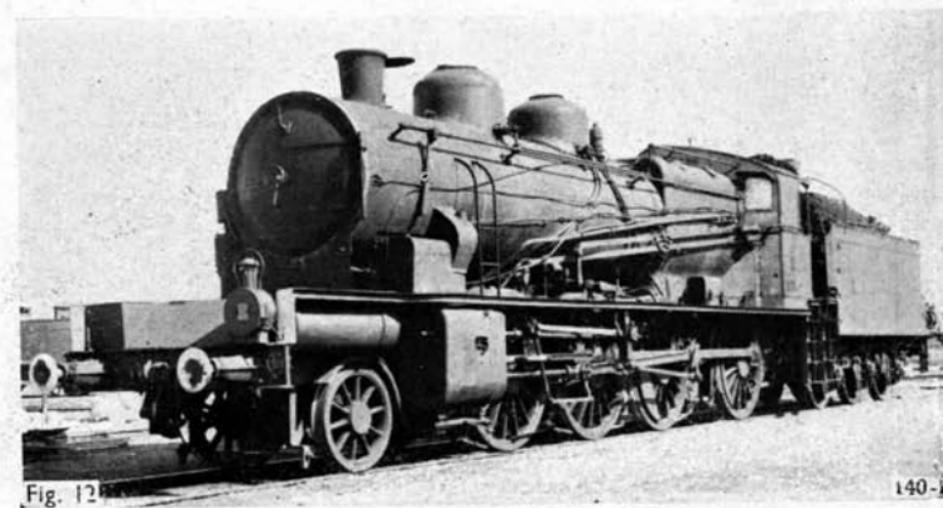


Fig. 12

140-L

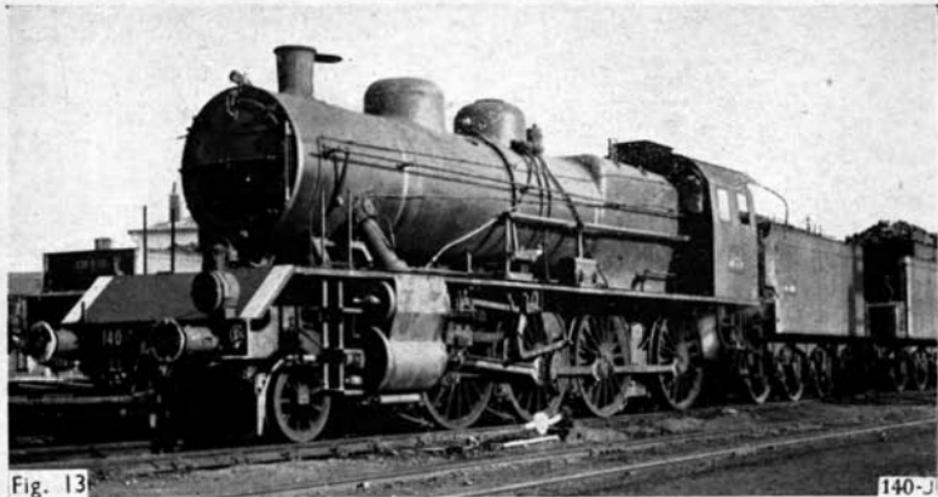


Fig. 13

140-J

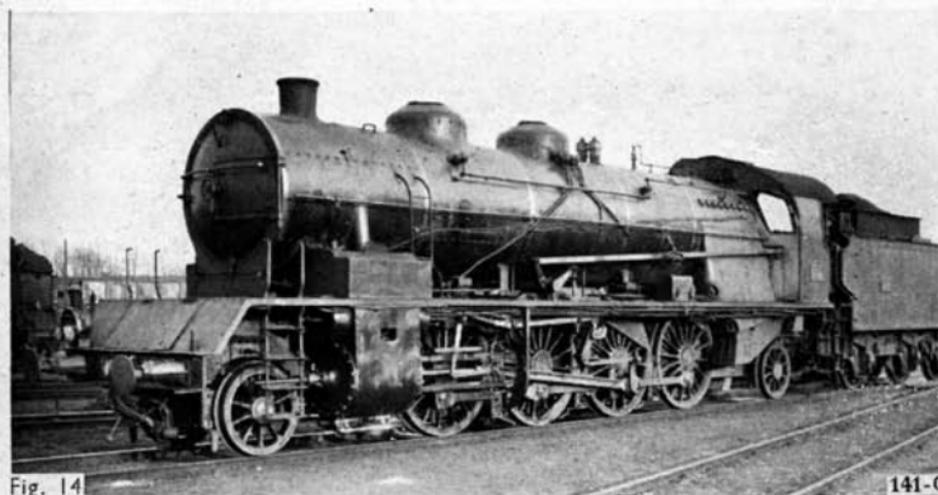


Fig. 14

141-C

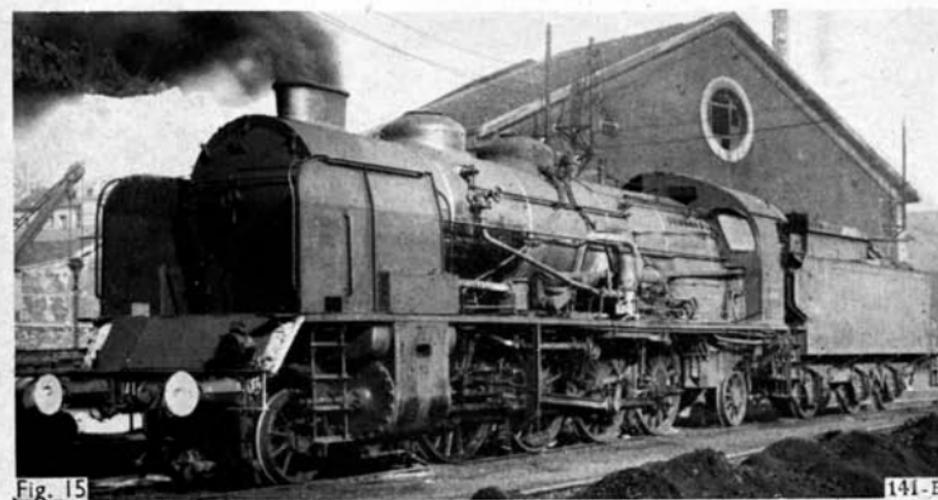


Fig. 15

141-E

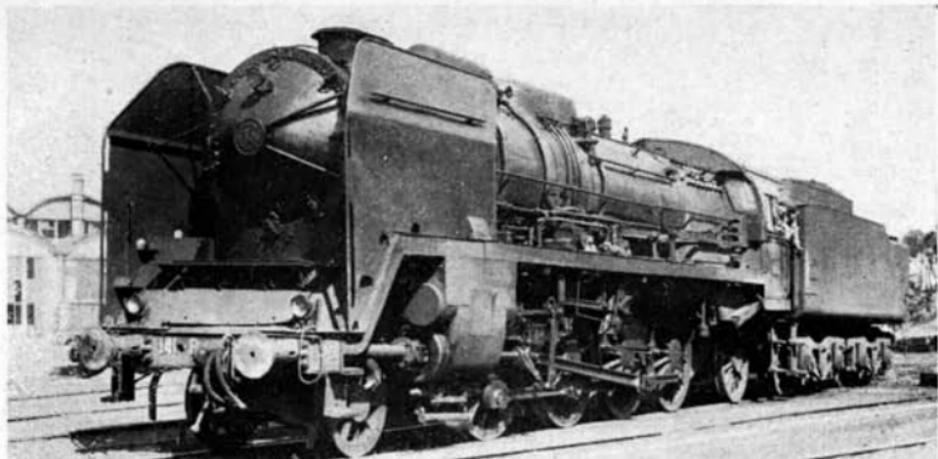


Fig. 16

141-P

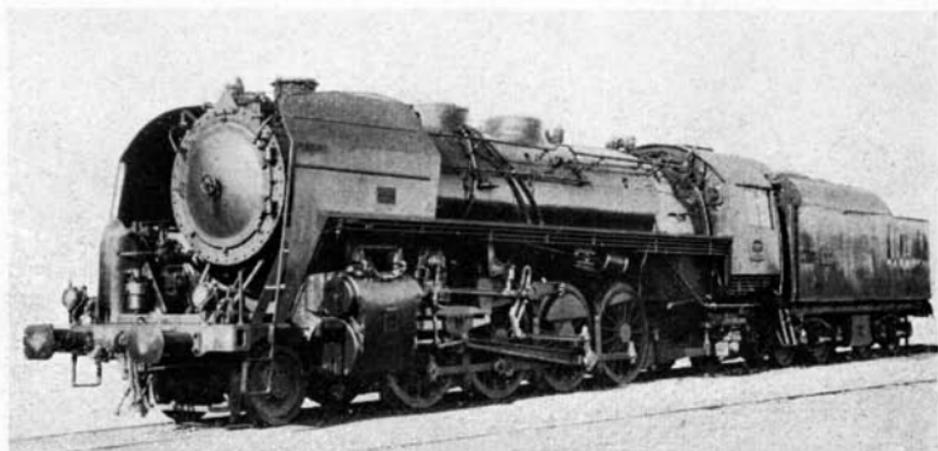


Fig. 17

141-R

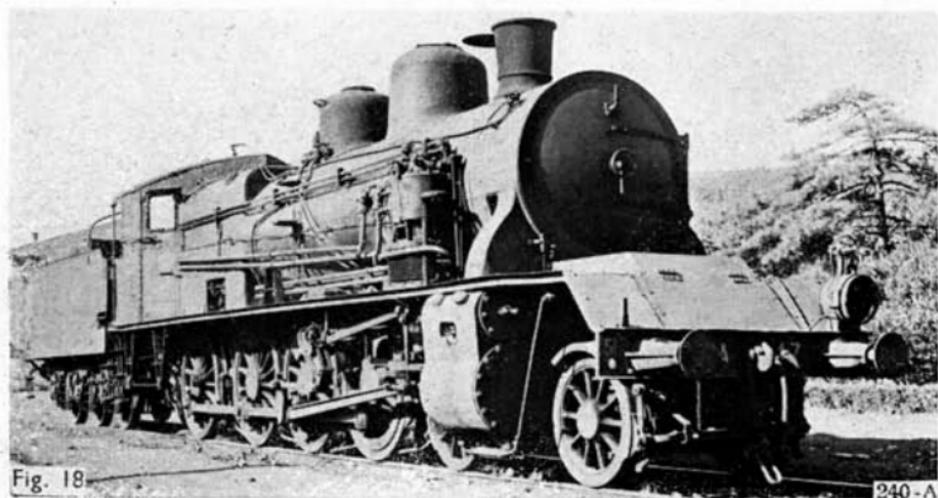


Fig. 18

240-A

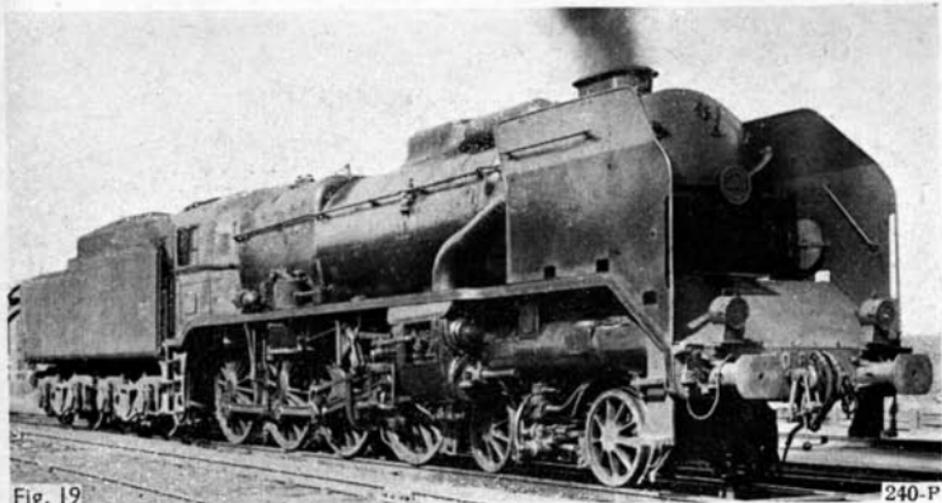


Fig. 19

240-P

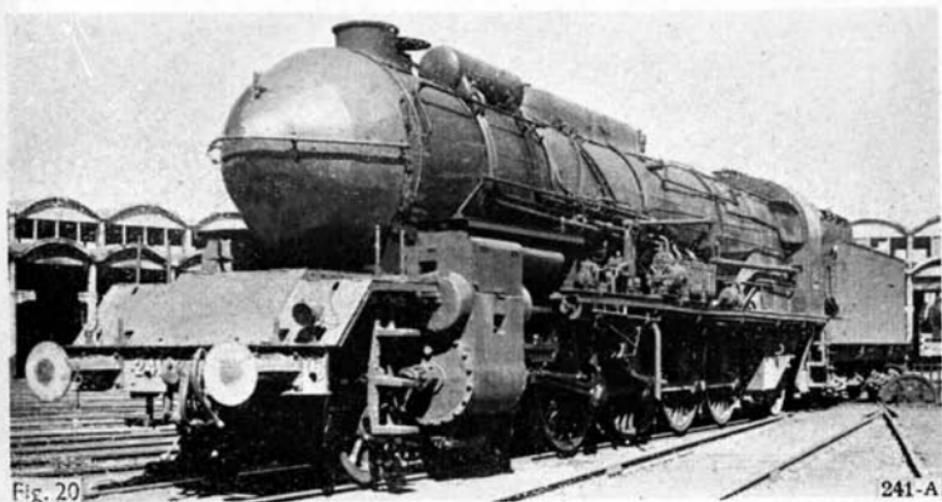


Fig. 20

241-A

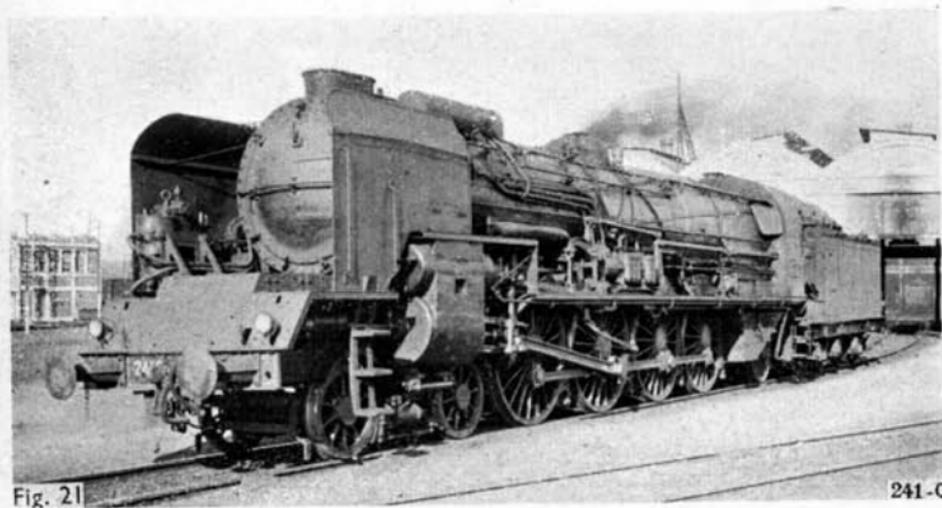


Fig. 21

241-C

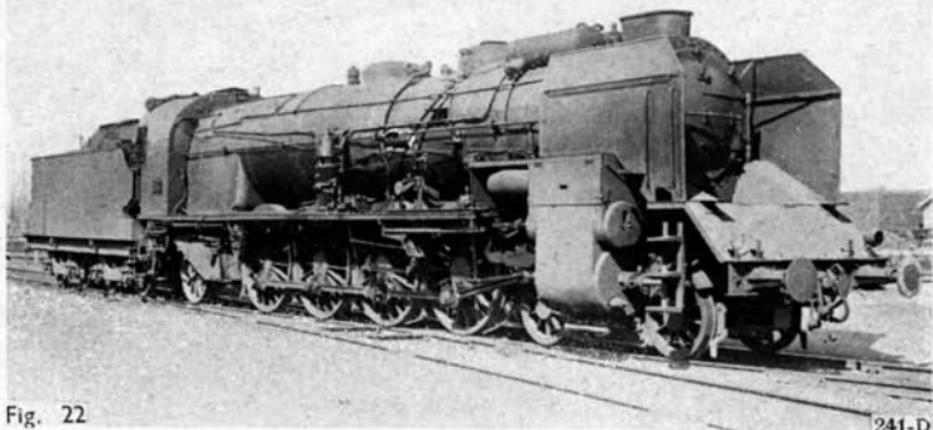


Fig. 22

241-D

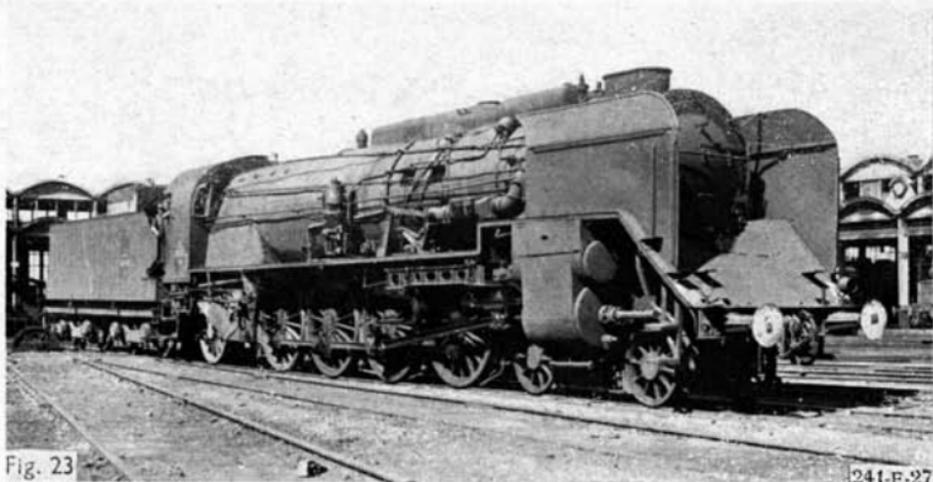


Fig. 23

241-E-27

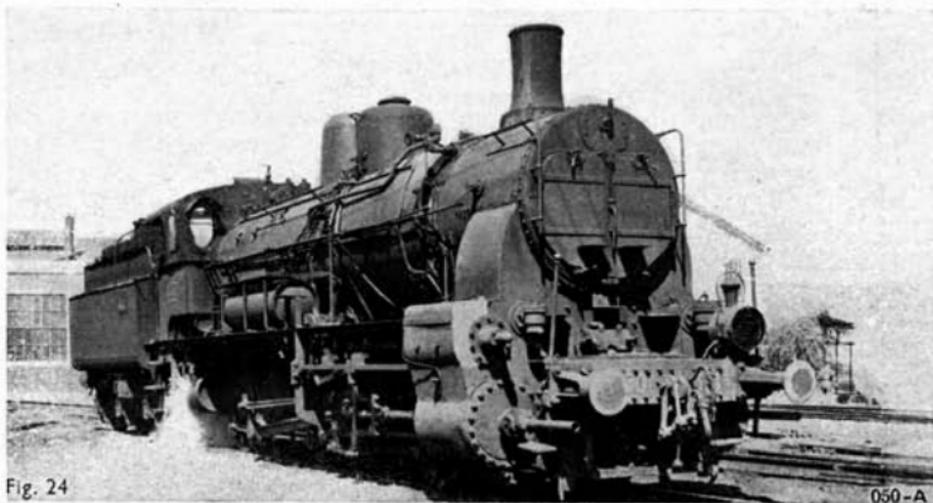


Fig. 24

050-A



Fig. 25

151-A

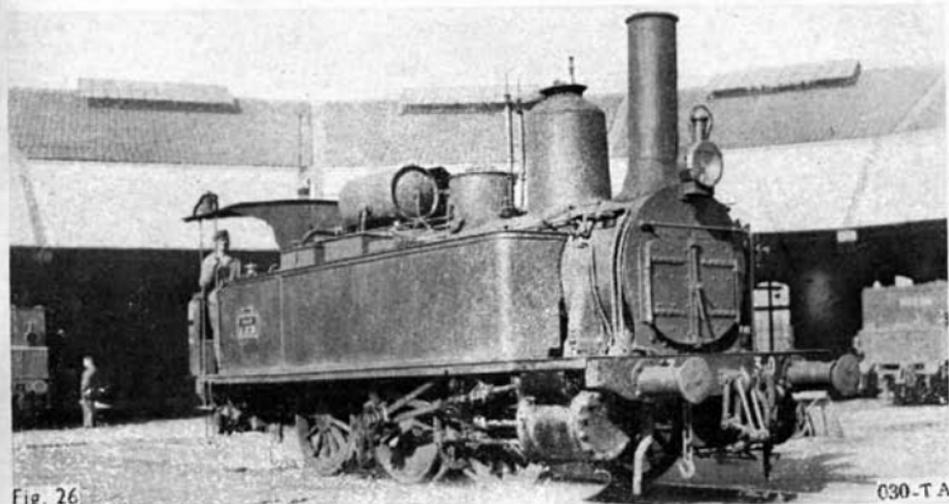


Fig. 26

030-TA

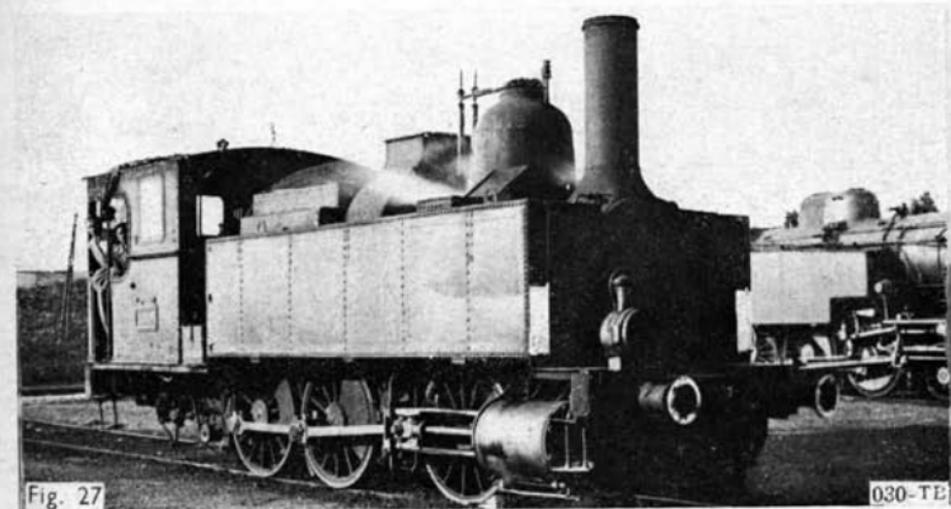


Fig. 27

030-TE

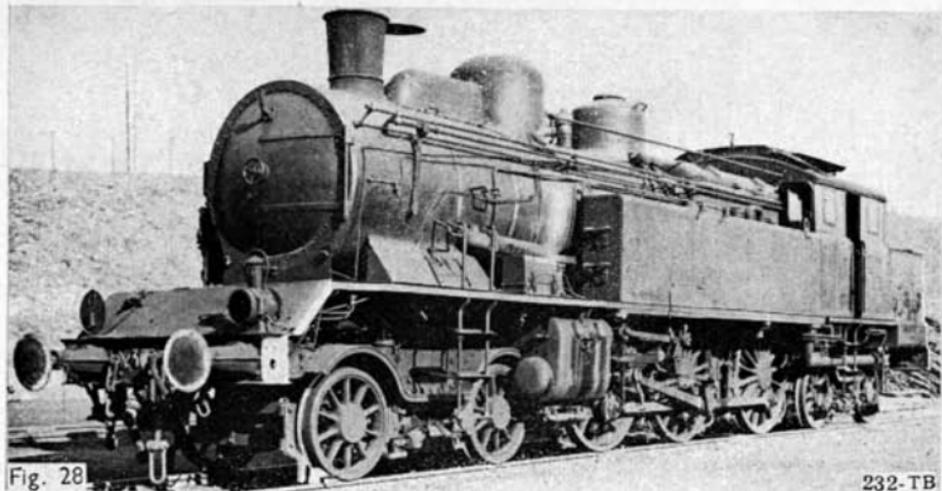


Fig. 28

232-TB

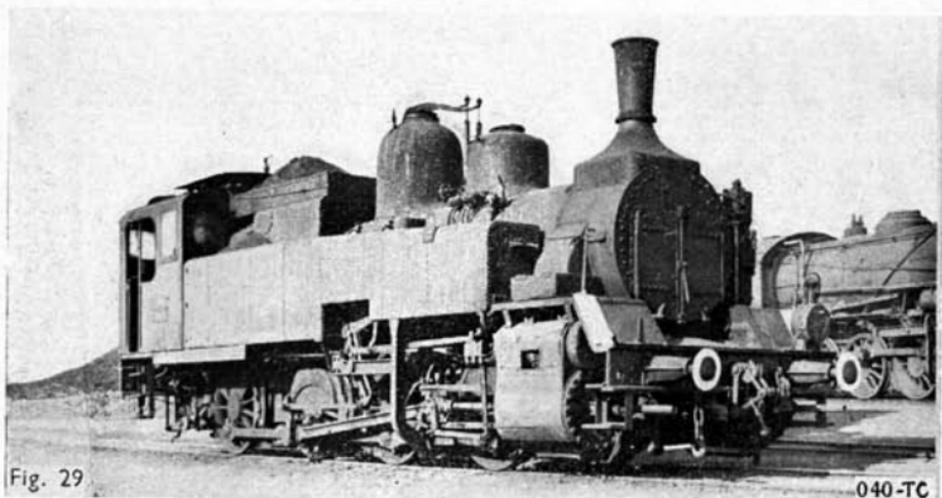


Fig. 29

040-TC

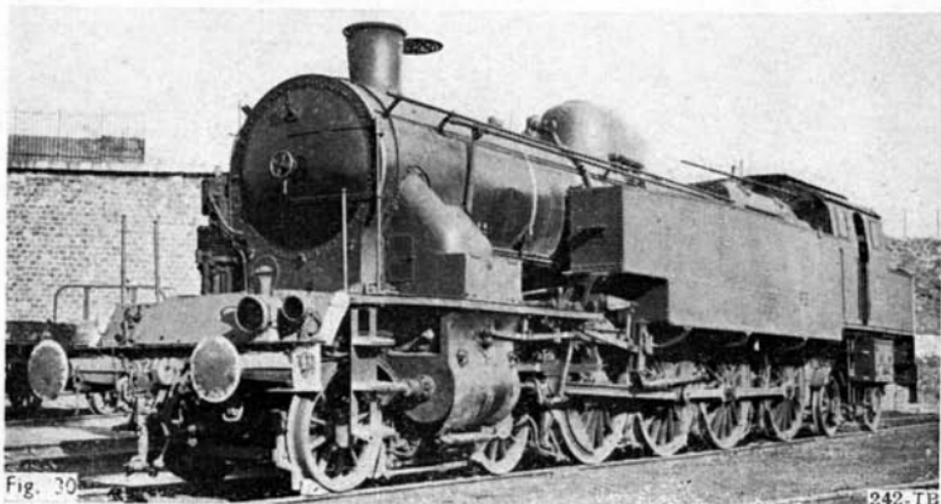


Fig. 30

242-TB

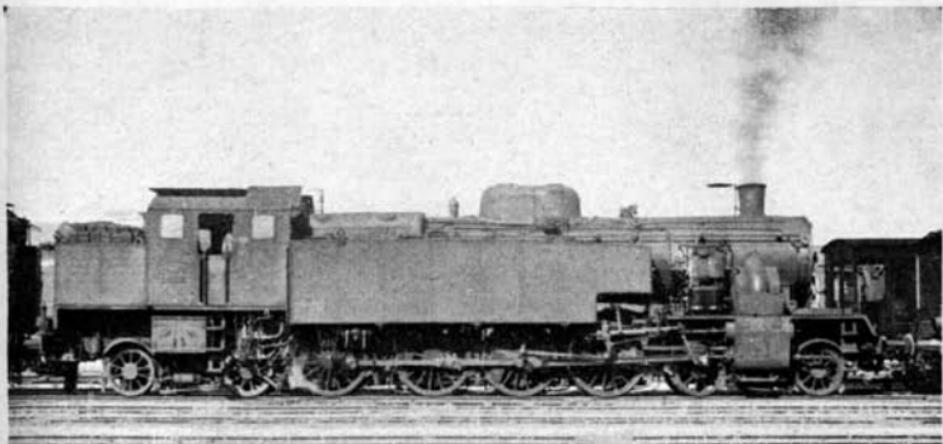


Fig. 31

242-TC

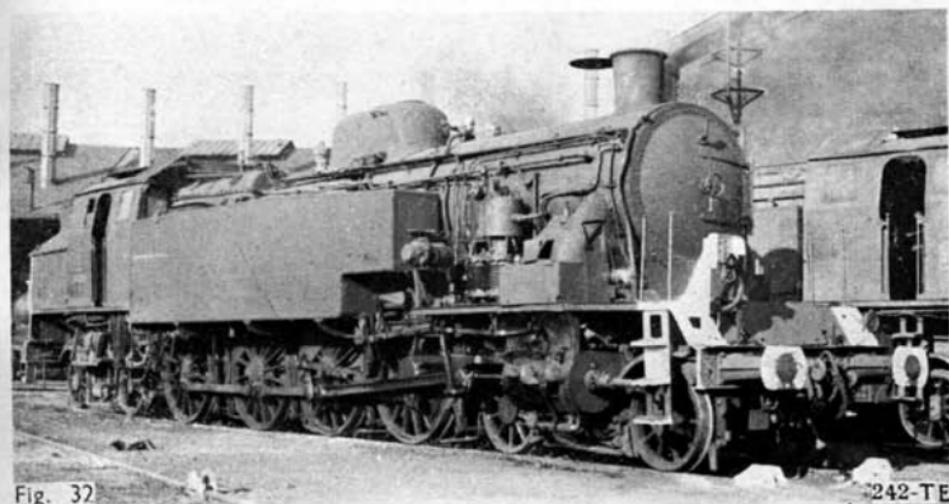


Fig. 32

242-TE

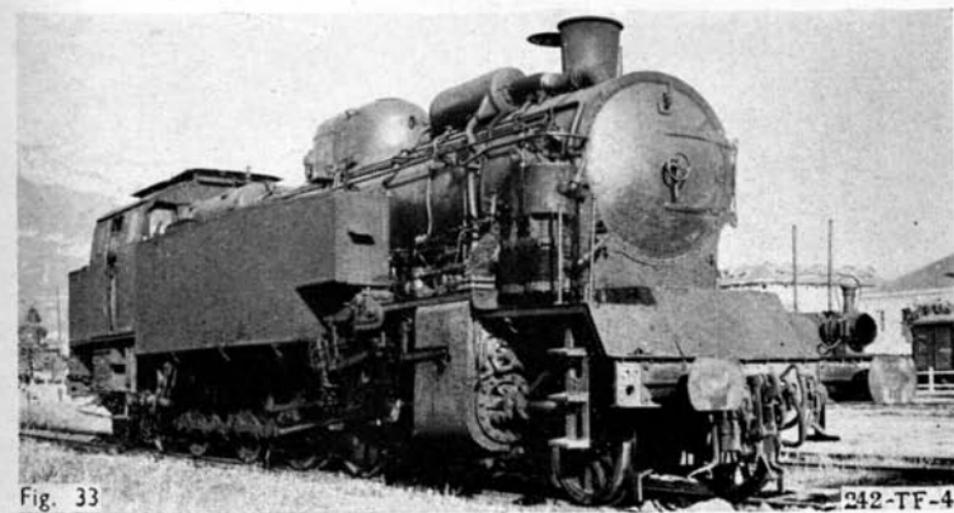


Fig. 33

242-TF-4

*Pour paraître prochainement :*

Jean FALAIZE et Henri GIROD-EYMERY

**A TRAVERS  
LES CHEMINS DE FER  
de l'origine à nos jours**



Un livre qui renferme toute une bibliothèque. L'évolution historique du rail étudiée, étape par étape, d'après les documents originaux. 400 pages. 200 illustrations. Table chronologique. Index alphabétique.



**EDITIONS DENOËL**  
19, RUE AMÉLIE, PARIS (VII<sup>e</sup>)

# CHEMINS DE FER

Organe de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer

Rédaction : A. F. A. C., Gare de l'Est, Paris-X<sup>e</sup>.

Edition : Editions et Publications Françaises,  
61, rue de Vaugirard, Paris-VI<sup>e</sup>.



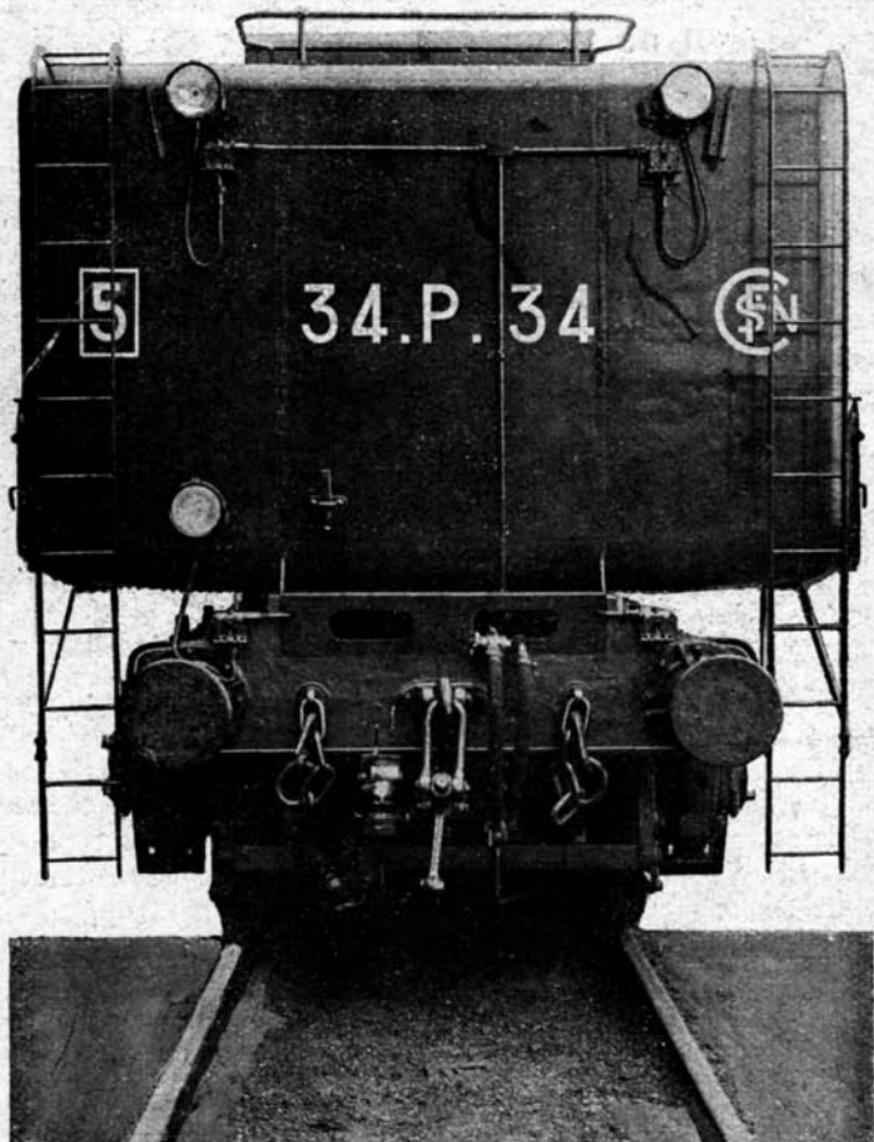
— Une revue ferroviaire de classe mondiale abondamment illustrée et présentée, dans un format pratique (21 cm. x 27 cm.), sur papier couché permettant de belles reproductions en trame fine.

— Des études techniques, des articles historiques, des descriptions de lignes, des pages d'actualité.

— Des numéros spéciaux consacrés à un pays, un réseau, une branche du rail, etc...

**EN VENTE DANS LES GARES ET DANS LES LIBRAIRIES  
SPÉCIALISÉES**

Le numéro : **50** francs



PRIX : **30** francs