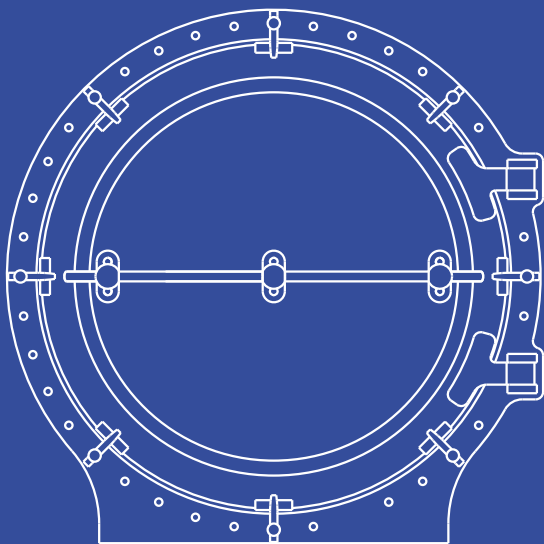


141 PLM



LES « MIKADO » DU PLM


REE
MODELES

HISTORIQUE

Ces locomotives font partie de la grande famille des « Mikado » PLM Série 1000. Elles dérivent directement de leurs aînées les 231 Pacific du PLM avec un aspect extérieur très proche. Elles ont vocation à tracter des trains mixtes voyageurs et marchandises. Ces machines ont rendu de grands services sur toutes les lignes accidentées du Sud-Est puis après la guerre sur celles du Sud-Ouest.

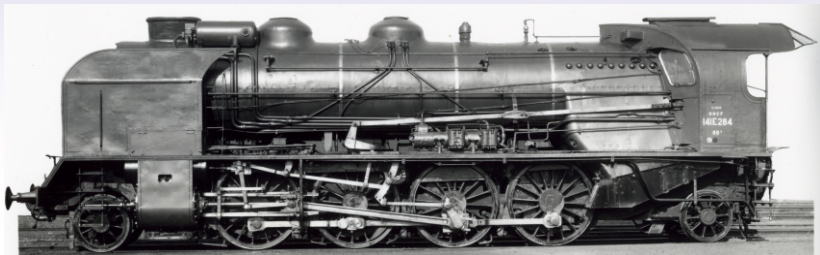


Photo : André Rasserie - 141 E 284 de Villeneuve (1949)

Une première commande de 12 machines n°1001 à 1012 (futures 141 A 1 à 12) est passée auprès de la Société Française de Construction Mécanique en 1913 pour évaluer les capacités de ce type de machine. Les résultats étant satisfaisants, deux autres séries de machines n°1013 à 1129 (futures 141 B 1 à 117) et n°1130 à 1369 (future 141 C 1 à 240) furent commandées, complétées par les 141 C 241 à 690 très rapidement.

Les machines de cette dernière série, la plus aboutie, sont construites en France par Schneider, Fives-Lille, SFCM Cail, Blanc-Misseron sauf les 20 premières, construites en Suisse par SLM Winterthur. La construction des 490 premières 141 C s'étale de 1918 à 1927. Les 141 C 491 à 680 étant construites en 1933 et 1934.

Les 141 C ont souvent été utilisées à leur limite de charge, c'est pourquoi le PLM améliora ces machines avec l'ajout d'un réchauffeur. D'origine, 20 machines reçurent un réchauffeur Worthington, 70 locomotives ont reçues le système ACFI et 75 le système Dabeg. Les dernières machines 141 C 391 à 680 furent quant à elles toutes équipées du système Dabeg.

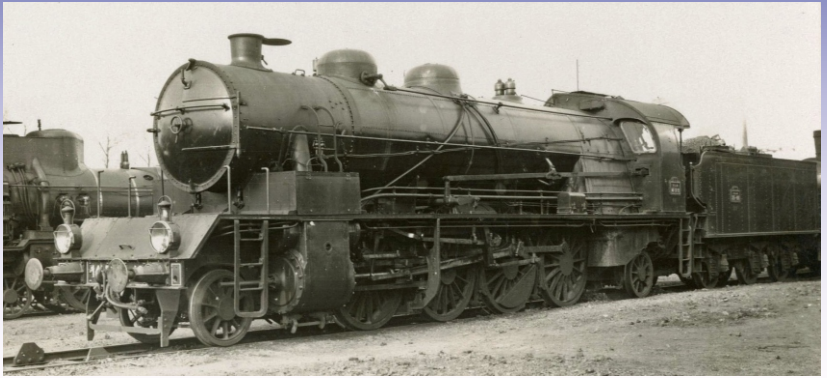


Photo : 141 B - Coll. REE



Photo : 141 C 618 - Coll. REE

REE reproduit pour la première fois en grande série à cette échelle des machines avec système de réchauffeur Dabeg, comme sur la photo ci-dessus.

A partir de 1937, des transformations ont été effectuées jusque 1957 sur une partie des 141 C et cela donna les séries des 141 E, F et D.

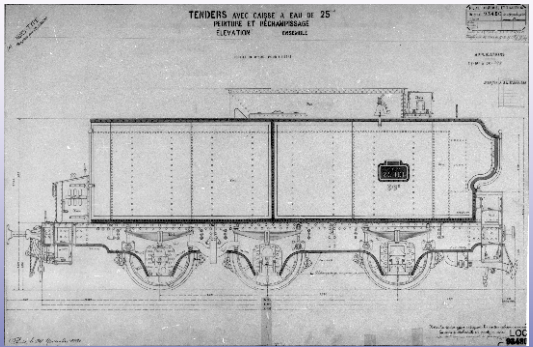
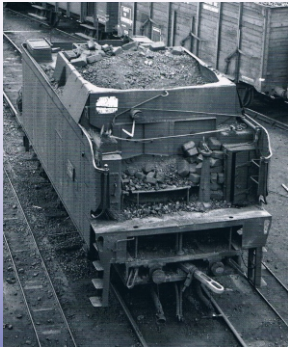
Les 141 E sont des machines transformées au niveau de l'échappement et munies d'écrans pare-fumée, elles seront au nombre de 254.

Les 141 F sont transformées, à partir des 141 E, au niveau du châssis par modification du bissel avant, pour atteindre la vitesse de 105 km/h, 195 machines seront traitées.



Photo : 141 D 65 - Coll. REE

Les tenders accouplés aux 141 sont majoritairement à 3 essieux de type 23 A et 25 A mais aussi de type 28 A et 30 A à bogies. Les tenders à bogies étant utilisés davantage en fin de carrière suite aux radiations des 231 Pacific.



Photos : Avant de tender 25 A et plan d'origine - Coll. REE

SERVICES et CARRIERES des 141 Mikado PLM

Région SUD-EST

Les premières 141 A sont réparties entre Dijon et Laroche en attendant les Pacific. Elles remplacent petit à petit les 230 dépassées par l'augmentation des charges. L'étalement des livraisons des 141 B puis des machines plus évoluées avec les 141 C vont faire de ces machines les bonnes à tout faire de cette région. La répartition des Mikado au Sud-Est entre 1918 et 1938 se fait entre les dépôts de : Laroche, Les Laumes, Dijon, Ambérieu, Nevers, Paray, Roanne, Lyon-Mouche, Badan, Vénissieux, Le Theil, Nîmes, Miramas, Marseille-Blancarde, Portes, Chambéry et Saint-Jean de Maurienne. On peut aussi ajouter les dépôts de Montargis, Clermont, Saint-Etienne, Dole, Besançon, Grenoble, Nice, Carnoules, Lyon-Vaise qui n'ont reçu que des 141 C et D.

Durant le second conflit mondial, suite aux nombreuses prises de guerre par les Allemands sur les régions Ouest, Nord et Est, de nombreuses Mikado du PLM se retrouvent au Bourget où elles effectuent des trains vers Creil, Compiègne, Tergnier, Longueau, Beauvais, Achères, Trappes, Vaires ou Villeneuve via la Grande ceinture de Paris.

La seconde guerre mondiale a vu un grand nombre de machines avariées par faits de guerre à un tel point qu'en janvier 1946, il y avait encore 118 locomotives immobilisées. Un certain nombre de machines furent réparées en Suisse.



Photo : 141 D en Suisse chez SLM Winterthur - Coll. REE

Après la guerre, toutes les 141 se retrouvent au Sud-Est. L'arrivée massive des 141 R sonne le glas des 141 A qui sont mises à la casse en 1950 et réduit fortement le service des 141 B. L'électrification de l'artère impériale Paris-Dijon accentue un peu plus le replis des 141 B et C.

Alès, Langeac reçoivent leurs lots de machines qui vont tracter seules ou en double traction les trains sur la ligne des Cévennes. Veynes et Annemasse deviennent également des dépôts titulaires des 141 Mikado particulièrement efficaces sur les lignes accidentées des Alpes et du Jura.

L'après guerre est l'heure des transformations de nombreuses 141 C en E puis pour une partie de ces dernières en F. Pour améliorer leur autonomie, les tenders à 3 essieux de 23 et 25 m³ sont remplacés par des tenders 28 A et 30 A récupérés sur des 231 Pacific radiées ou cédées à la région Nord, laquelle utilise ses tenders Nord 38 m³.



Photo : 141 F - Coll. REE

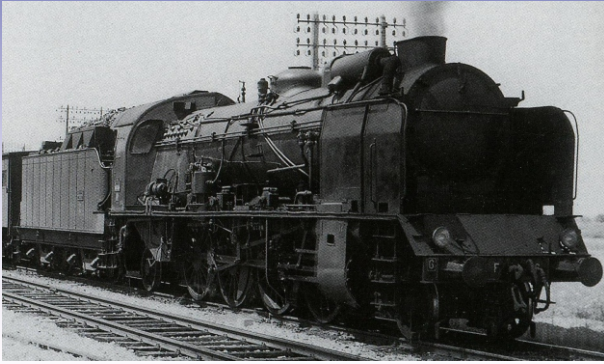


Photo : 141 F 16 Veynes (Doc. Livre L'étoile de Veynes)



Photo : 141 E 80 La Grand Combe 1961 MV Nîmes-Clermont - Coll. REE

Région SUD-OUEST

Les incursions des Mikado au Sud-Ouest ont été rares jusqu'en 1950. Mais cette région ayant l'intention de renouveler son parc reçoit ses premières 141 E aux dépôts de Périgueux et Montluçon. Ces premières machines sont surtout affectées aux trajets vers Bordeaux, puis vers Limoges et Brive. Montluçon envoie ses pensionnaires tracter les Express de nuit vers Ussel via Eygurande ou vers Gannat. En 1956 les 2 dépôts titulaires de 141 E ont respectivement 21 et 10 machines.

C'est entre 1956 et 1958 que Capdenac devient aussi titulaire de 25 mikado 141 E. Tous les Express nocturnes Brive-Toulouse et Brive-Rodez sont repris par ces locomotives ainsi que de nombreux trains du RO vers Cahors, Decazeville, Aurillac et Figeac.

Certaines machines sont transformées en 141 F, ainsi en 1960, la région Sud-Ouest possède 57 141 E et 22 141 F. Petit à petit, les dernières machines sont regroupées à Périgueux et Montluçon d'où elles montent jusque Moulins et Vierzon.

Au total, ceux sont 101 mikado ex-PLM qui circuleront sur les lignes du Sud-Ouest. Montluçon sera le dernier dépôt à faire rouler les 141 ex-PLM. Fin décembre 1968, les 141 E 425 et 141 F 282 (préservée au Musée de Mulhouse) sont radiées. Seules 4 locomotives assurent les derniers trains marchandises, ceux sont les 141 E 435 et 545 ainsi que les 141 F 299 et 589. Le dernier train étant assuré le 8 février 1969 par la 141 F 299.



Photo : 141 F 589 au dépôt d'Ussel - Coll. REE



Photo : B. Rossinelli - 141 E 589 de Montluçon à Ussel en Septembre 1969



Photo : 141 E 575 et tender 25 A 591 à Montluçon avril 1967 - Coll. REE



Photo : Y. Broncard - 141 E 545 Mars 1968



Photo : 141 F au Sud-Ouest Coll. REE

Région NORD

La région NORD au lendemain de la première guerre mondiale étant dans un état pitoyable prit la décision d'acquérir des 141 Mikado très proches des 141 B du PLM et passe commande dès 1916 auprès de Baldwin aux USA de 50 unités.

Ces 50 machines qui sont livrées numérotées 4.1101 à 1150, deviendront à la SNCF 2-141 A 1 à 50. Elles sont affectées dans les dépôts du bassin minier : Béthune, Hirson, Somain mais aussi au Bourget proche de Paris.

Ces machines n'ont pas été transformées, leur effectif a beaucoup souffert du deuxième conflit mondial, leur carrière s'est arrêtée au début des années 50 alors que celles de fabrication française ont couru sur le réseau SNCF jusqu'au début des années 70.

Les machines de la compagnie du NORD étaient attelées au même tender PLM que les machines de ce réseau, mais arboraient la livrée Rotschild chocolat. Pour compléter la gamme de Mikado ex-PLM, cette 141 A du Nord est inscrite au programme REE.



Photo : 141 A 13 SNCF (région Nord) Coll. J.M. Steiner

Pour conclure, cette grande série de machine a été la plus aboutie des Mikado. A la création de la SNCF en 1938, sur 1261 locomotives du type Mikado à tender séparé, ces séries issues du PLM représentent 809 machines auxquelles s'ajoutent les 50 machines du Nord. Ces locomotives ont inspiré les ingénieurs de la SNCF lors de la création des locomotives unifiées 141 P qui bénéficièrent de tous les perfectionnements des Mikado PLM. Avec 318 exemplaires livrées, les 141 P conserveront un air de famille avec ces dernières.

Bibliographie :

Bibliographie : Les "Mikado" du PLM - Editions La Vie du Rail



REE MODELES - Service commercial - SAV

46, route de Paris
77370 - NANGIS

Tél : +33.(0)1.64.00.31.20

Tél SAV: +33.(0)1.60.58.60.60

Email Commercial: info@ree-modeles.com

Email SAV : sav@ree-modeles.com

Web: www.ree-modeles.com

Webshop: www.ree-shop.com