

Fourgon-chaudière de la SNCF.

Un **fourgon-chaudière** est un fourgon ferroviaire ayant pour fonction de produire la vapeur nécessaire au chauffage des voitures de passagers en l'absence des locomotives à vapeur.

Les fourgons-chaudière sont apparus avec l'arrivée des locomotives électriques et Diesel, à l'époque incapables de chauffer les voitures qui disposaient de radiateurs alimentés par de la vapeur produite par les locomotives à vapeur. Ces fourgons disparaîtront avec l'arrivée des radiateurs électriques et de machines Diesel suffisamment puissantes pour fournir une partie de l'énergie produite au chauffage des trains.

Les réseaux français ont été parcourus par les fourgons-chaudière (ci-dessous donnés en numérotation SNCF de 1964) :

- C 701 à 709 à 2 essieux, anciens Midi Efps 271 à 300 (issus de la transformation en 1924 de fourgons à bagages de type DDr 4000), devenus SNCF SHf 401 à 409 ;
- C 710 à 725 du PLM à 3 essieux ;
- C 729 à 734 à bogies ex-DR 41 (Dsmyi et SHmyf avant leur affectation au Nord)¹ ;
- C 735 à 740 et 741 à 744 à bogies d'origine Midi, de 1957-1958; chaudière de 1 600 kg/h ;
- C 745 à 794 à 2 essieux (court à 4 hublots) en livrée Diesel bleue, construits dès 1958 sur châssis de fourgons Ouest ; chaudière de 800 kg/h ; ex SHmfp 411 à 415 et 565 à 569, unifiés en 1960 en SHmfp 745 à 754 + 40 autres sans intercirculation produits entre 1960 et 1962 ;
- C 881 à 999 à 2 essieux (long à 6 hublots), de 22,9 t et 12,360 m de long, construits entre 1960 et 1963, aptes aux 140 km/h, livrée Diesel bleue ; chaudière de 1 300 kg/h ; retirés du service en 1988.

Fourgons préservés

- C 886 par l'AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) Centre-Val de Loire, transféré en 2003 à l'ancien dépôt de la gare de Cosne-sur-Loire, en réserve pour la 141 R 840².
- C 890 par l'association Loco Vapeur R 1199 à Nantes pour la 141 R 1199³.
- C 901 par l'APPAP à Nîmes pour la 141 R 1298.
- C 958 par l'ACPR 1126 à Toulouse pour la 141 R 1126⁴.
- C 996 par l'AAATV Centre-Val de Loire à Fleury-les-Aubrais pour la 141 R 840⁵.
- SH 714 du PLM à la cité du train à Mulhouse (présenté partiellement découpé).

Modélisme

Les fourgons SNCF suivants ont été reproduits en modélisme à l'échelle HO :

- C 922 par Jouef (1968, 1983) ;
- C 976, C 990, SH 994 par Jouef/Lima (1999, 2002) ;
- C 924 par Lima-Rivarossi (2004) ;
- SH 971, SH 890, C 942, C 996, C 966 par Hornby-Jouef (depuis 2006).

Feux Rouge: Cet axe permet de mettre en place les plaques de verres rouges à l'arrière des fourgons en superposition des lampes, permettant de faire office ainsi de feux rouges pour les fourgons positionnés à l'arrière des convois. Ces plaques de verres rouges étant posées devant les lanternes des wagons manuellement par le conducteur, j'ai donc opté pour un axe permettant de les positionner en fonction du sens de déplacement, vous pourrez utiliser le curseur de l'axe avec la souris, ou utiliser un contact permettant le mouvement de l'axe du fourgon dans EEP, si besoin est. Il n'y a pas besoin de mettre les plaques lorsque le fourgon est derrière la machine et juste avant le premier wagon voyageur du convoi.

Bon jeu et plaisir. Stéphane Bigalet.





Kesselwagen der SNCF.

Ein **Kesselwagen** ist ein Eisenbahnwagen, dessen Funktion darin besteht, den Dampf zu erzeugen, der zur Beheizung von Personenwagen in Abwesenheit von Dampflokomotiven benötigt wird. Mit der Ankunft von Elektro- und Diesellokomotiven tauchten Kesselwagen auf, die damals nicht in der Lage waren, Wagen zu beheizen, deren Kühler mit dem von Dampflokomotiven erzeugten Dampf betrieben wurden. Diese Transporter verschwanden mit der Ankunft von elektrischen Kühlern und Dieselmotoren, die stark genug waren, um einen Teil der für die Heizung der Züge erzeugten Energie zu liefern.

Die französischen Netze wurden von den Kesselwagen genutzt (unten in der SNCF-Nummerierung von 1964 angegeben):

- C 701 bis 709 mit 2 Achsen, ehemals Midi Efps 271 bis 300 (aus der Umwandlung von Gepäckwagen des Typs DDr 4000 im Jahr 1924), aus denen die SNCF SHf 401 bis 409 wurde;
- C 710 bis 725 des PLM mit 3 Achsen;
- C 729 bis 734 mit Drehgestellen ex-DR 41 (Dsmj und SHmyf vor ihrem Einsatz im Norden)¹ ;
- C 735 bis 740 und 741 bis 744 mit Drehgestellen aus dem Midi, von 1957-1958; Kessel von 1.600 kg/h ;
- C 745 bis 794 mit 2 Achsen (kurz mit 4 Bullaugen) in blauer Diesellackierung, gebaut ab 1958 auf West Van Chassis; 800 kg/h Kessel; ex SHmfp 411 bis 415 und 565 bis 569, vereinigt 1960 in SHmfp 745 bis 754, + 40 weitere ohne Interkommunikation, produziert zwischen 1960 und 1962;
- C 881 bis 999 mit 2 Achsen (lang mit 6 Bullaugen), 22,9 t und 12.360 m lang, gebaut zwischen 1960 und 1963, geeignet für 140 km/h, geliefert mit Blue Diesel; Kessel mit 1.300 kg/h; 1988 ausgemustert.

Konservierte Lieferwagen

- C 886 durch den AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) Centre-Val de Loire, 2003 in das ehemalige Depot im Bahnhof Cosne-sur-Loire verlegt, als Reserve für die 141 R 8402.
- C 890 von der Vereinigung Loco Vapeur R 1199 in Nantes für die 141 R 11993.
- C 901 von der APPAF in Nîmes für die 141 R 1298.
- C 958 durch den ACPR 1126 in Toulouse für 141 R 11264.
- C 996 durch den AAATV Centre-Val de Loire in Fleury-les-Aubrais für 141 R 8405.
- SH 714 von der PLM in der Cité du Train in Mulhouse (teilweise ausgeschnitten dargestellt).

Der Modellbau

Die folgenden SNCF-Wagen wurden im Modellbau im Maßstab HO nachgebaut:

- C 922 von Jouef (1968, 1983);
- C 976, C 990, SH 994 von Jouef/Lima (1999, 2002);
- C 924 von Lima-Rivarossi (2004);
- HS 971, HS 890, C 942, C 996, C 966 von Hornby-Jouef (seit 2006).

Rote Lichter: Diese Achse ermöglicht es, die roten Glasplatten am Heck der Transporter in Überlagerung mit den Lampen zu platzieren und so als rote Lichter für die am Heck der Konvois positionierten Transporter zu fungieren. Diese Platten von roten Gläsern, die vor den Laternen der Waggons manuell durch den Fahrer gestellt werden, ich habe mich also für eine Achse entschieden, die es ermöglicht, sie entsprechend der Verschiebungsrichtung zu positionieren, Sie werden den Cursor der Achse mit der Maus benutzen können, oder einen Kontakt benutzen können, der die Bewegung der Achse des Waggons in EEP erlaubt, wenn es nötig ist. Es ist nicht notwendig, die Kennzeichen zu platzieren, wenn der Lieferwagen hinter der Maschine und kurz vor dem ersten Personenwagen des Konvois steht.

Gutes Spiel und Spaß. Stéphane Bigalet.





SNCF boiler van.

A boiler van is a railway van whose function is to produce the steam needed to heat passenger carriages in the absence of steam locomotives.

Boiler vans appeared with the arrival of electric and diesel locomotives, at that time unable to heat cars that had radiators powered by steam produced by steam locomotives. These vans disappeared with the arrival of electric radiators and Diesel engines powerful enough to supply part of the energy produced to heat the trains.

The French networks were used by the boiler vans (below given in SNCF numbering of 1964):

- C 701 to 709 with 2 axles, former Midi Efps 271 to 300 (resulting from the transformation in 1924 of luggage vans of type DDr 4000), which became SNCF SHf 401 to 409 ;
- C 710 to 725 of the PLM with 3 axles;
- C 729 to 734 with ex-DR 41 bogies (Dsmyi and SHmyf before their assignment to the North)¹ ;
- C 735 to 740 and 741 to 744 with bogies from the Midi, from 1957-1958; boiler of 1,600 kg/h ;
- C 745 to 794 with 2 axles (short with 4 portholes) in blue diesel livery, built from 1958 on West van chassis; 800 kg/h boiler; ex SHmfp 411 to 415 and 565 to 569, unified in 1960 in SHmfp 745 to 754,+ 40 others without intercommunication produced between 1960 and 1962;
- C 881 to 999 with 2 axles (long with 6 portholes), 22.9 t and 12,360 m long, built between 1960 and 1963, suitable for 140 km/h, delivered Blue Diesel; boiler of 1,300 kg/h; withdrawn from service in 1988.

Preserved vans

- C 886 by the AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) Centre-Val de Loire, transferred in 2003 to the former depot at Cosne-sur-Loire station, in reserve for the 141 R 8402.
- C 890 by the association Loco Vapeur R 1199 in Nantes for the 141 R 11993.
- C 901 by the APPAF in Nîmes for the 141 R 1298.
- C 958 by the ACPR 1126 in Toulouse for 141 R 11264.
- C 996 by the AAATV Centre-Val de Loire in Fleury-les-Aubrais for 141 R 8405.
- SH 714 by the PLM at the cité du train in Mulhouse (presented partially cut out).

Model making

The following SNCF vans have been reproduced in HO scale model making:

- C 922 by Jouef (1968, 1983);
- C 976, C 990, SH 994 by Jouef/Lima (1999, 2002);
- C 924 by Lima-Rivarossi (2004);
- HS 971, HS 890, C 942, C 996, C 966 by Hornby-Jouef (since 2006).

Red Lights: This axis allows the red glass plates to be placed at the rear of the vans in superimposition of the lamps, thus making it possible to act as red lights for the vans positioned at the rear of the convoys. These plates of red glasses being posed in front of the lanterns of the wagons manually by the driver, I thus opted for an axis making it possible to position them according to the direction of displacement, you will be able to use the cursor of the axis with the mouse, or to use a contact allowing the movement of the axis of the van in EEP, if need be. There is no need to place the plates when the van is behind the machine and just before the first passenger car in the convoy.

Good game and fun. Stéphane Bigalet.





Furgonetka kotłowa SNCF.

Wagon kotłowy to wagon kolejowy, którego funkcją jest wytwarzanie pary potrzebnej do ogrzewania wagonów pasażerskich w przypadku braku lokomotyw parowych.

Wagony kotłowe pojawiły się wraz z nadejściem lokomotyw elektrycznych i spalinowych, które w tym czasie nie były w stanie ogrzać wagonów wyposażonych w grzejniki zasilane parą produkowaną przez parowozy. Te furgonetki zniknęły wraz z pojawieniem się grzejników elektrycznych i silników Diesla o mocy wystarczającej do dostarczenia części wyprodukowanej energii do ogrzewania pociągów.

Francuskie sieci były wykorzystywane przez furgonetki kotłowe (poniżej w numerze SNCF z 1964 r.):

- C 701 do 709 z 2 osiami, dawny Midi Efps 271 do 300 (powstały w wyniku przekształcenia w 1924 r. samochodów dostawczych typu DDr 4000), który stał się SNCF SHf 401 do 409 ;
- C 710 do 725 PLM z 3 osiami;
- C 729 do 734 z byłymi wózkami Dsmiy i SHmyf przed ich przydzieleniem na północ)1 ;
- C 735 do 740 i 741 do 744 z wózkami od Midi, w latach 1957-1958; kocioł 1.600 kg/h ;
- C 745 do 794 z 2 osiami (krótka z 4 bulajami) w niebieskiej ciężarówce z silnikiem diesla, zbudowanej od 1958 r. na podwoziu West van; kocioł 800 kg/h; ex SHmfp 411 do 415 i 565 do 569, zunifikowany w 1960 r. w SHmfp 745 do 754 + 40 innych bez łączności wewnętrznej wyprodukowanych w latach 1960-1962;
- C 881 do 999 z 2 osiami (długa z 6 bulajami), o długości 22,9 t i 12 360 m, zbudowana w latach 1960-1963, przystosowana do prędkości 140 km/h, dostarczyła Blue Diesel; kocioł 1 300 kg/h; wycofana z eksploatacji w 1988 roku.

Konserwowane furgonetki

- C 886 przez AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) Centre-Val de Loire, przeniesiony w 2003 r. do dawnej zajezdni przy stacji Cosne-sur-Loire, w rezerwie na 141 R 8402.
- C 890 przez stowarzyszenie Loco Vapeur R 1199 w Nantes dla 141 R 11993.
- C 901 przez APPAF w Nîmes za 141 R 1298.
- C 958 przez ACPR 1126 w Tuluzie dla 141 R 11264.
- C 996 przez AAATV Centre-Val de Loire w Fleury-les-Aubrais za 141 R 8405.
- SH 714 przez PLM w pociągu Cité du Mulhouse (przedstawiony częściowo wycięty).

Modelarstwo

Następujące furgonetki SNCF zostały odtworzone w modelu w skali HO:

- C 922 przez Jouefa (1968, 1983);

- C 976, C 990, SH 994 autorstwa Jouefa/Limy (1999, 2002);
- C 924 przez Lima-Rivarossi (2004);
- HS 971, HS 890, C 942, C 996, C 966 autorstwa Hornby-Jouefa (od 2006 r.).

Światła czerwone: Oś ta pozwala na umieszczenie czerwonych szklanych płytek z tyłu furgonetki w miejscach, w których światła nakładają się na siebie, dzięki czemu mogą one pełnić funkcję czerwonych świateł dla furgonetek umieszczonych z tyłu konwojów. Te tabliczki z czerwonymi okularami umieszczone przed latarniami wagonów ręcznie przez maszynistę, wybrałem więc oś umożliwiającą ustawienie ich zgodnie z kierunkiem przemieszczenia, będzie można użyć kursora osi za pomocą myszy, lub użyć styku umożliwiającego przemieszczenie osi wagonu w EEP, jeśli zajdzie taka potrzeba. Nie ma potrzeby umieszczania płyt, gdy furgonetka znajduje się za maszyną i tuż przed pierwszym samochodem osobowym w konwoju.

Dobra gra i zabawa. Stéphane Bigalet.



