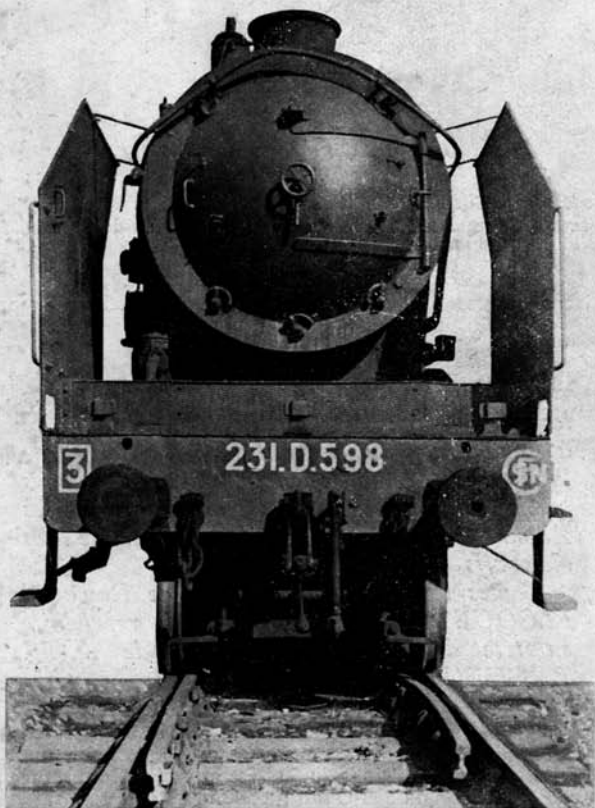


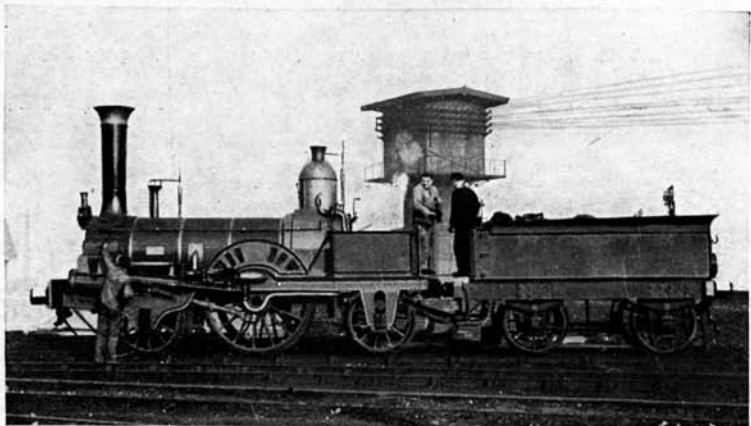
# Les LOCOMOTIVES à VAPEUR de la S.N.C.F.

Région de l'Ouest



DOCUMENTS ET COLLECTIONS D'ART

61, RUE DE VAUGIRARD  
PARIS (VI<sup>e</sup>)



Locomotive Buddicom du Chemin de fer de Paris à Rouen (1843)  
rétablie dans son état d'origine en 1947 par les Ateliers de Sotteville-Quatre-  
Mares. Ex 12-010 État détendérisée.

Conservée par la Région de l'Ouest.

Locomotive photographiée en ordre de marche et chaudière en pression à  
Batignolles, le 5 février 1948.

*Le recueil des renseignements contenus dans  
les pages suivantes nous a été facilité grâce  
à l'obligeance du Service du Matériel et de  
la Traction de la Région de l'Ouest et nous  
prions M. le Chef de ce Service ainsi que ses  
Adjoints de trouver ici l'expression de nos  
bien vifs remerciements.*

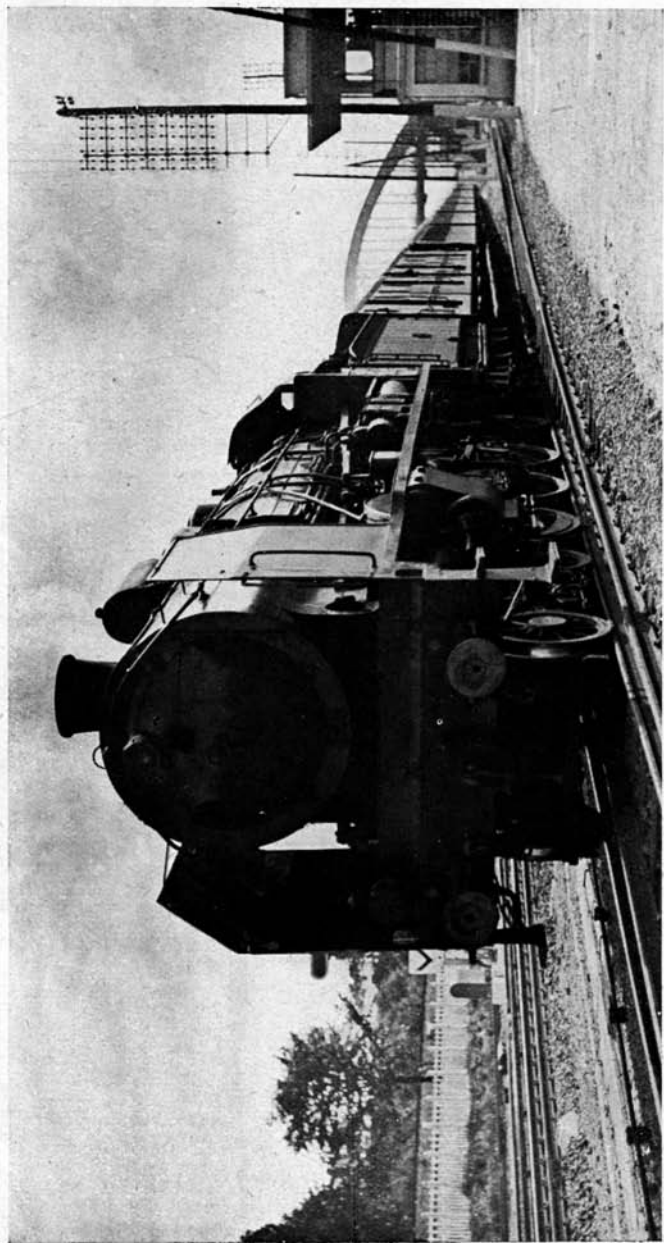
*Toutes les photographies sont de Raymond  
FLOQUET à l'exception de celle reproduite  
en tête de cette page qui est de A.-M.  
EYCHENNE.*

*Michel DOERR*

Fascicules parus : Régions du Sud-Est et de la Méditerranée ;  
Région du Sud-Ouest ; Région de l'Ouest.

Fascicules en préparation : Région de l'Est ; Région du Nord.

*Copyright by Documents et Collections d'Art, Paris 1948.*



Le passage à Achères d'un express Caen-Paris remorqué par une machine 231 D.  
On remarque la silhouette de l'abri modifiée par le pare-brise Pottier.

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

(Voir fascicule Régions du Sud-Est et de la Méditerranée  
pages 2 et 3).

### **Notes sur la numérotation des locomotives à vapeur du réseau de l'État (avant la création de la S.N.C.F.).**

A la suite du rachat de la Compagnie de l'Ouest, le nouveau réseau constitué procéda à une renumérotation générale de son parc pour éviter que des locomotives ex-Ouest ne portent les mêmes numéros que des locomotives Etat (réseau des Charentes). Profitant de cette circonstance, les Chemins de fer de l'Etat furent les premiers en France à introduire le symbole de la disposition des essieux dans la numérotation des locomotives à vapeur (Instruction du 31 décembre 1909).

Toutefois cette application présentait une particularité en ce qui concerne les locomotives-tenders. En effet, pour les distinguer des autres locomotives, le symbole de la disposition des essieux ne comprenait qu'un nombre de deux chiffres : le premier indiquant le nombre d'essieux couplés, le deuxième groupant tous les essieux porteurs. Le zéro n'était donc employé que dans le cas de locomotives-tenders à adhérence totale. Pour exemples, voir la colonne « Ancienne Numérotation » des tableaux (pp. 6 à 11). Dans toutes les catégories de locomotives, le numéro d'ordre dans la série était composé de 3 chiffres au minimum, un ou deux zéros précédant le nombre, suivant qu'il était inférieur à 100 ou à 10.

Après la guerre 1914-1918, les locomotives dites « Armistice » incorporées au parc de l'Etat reçurent en principe des numéros de série commençant par 900.

La seule de ces séries subsistant à l'heure actuelle est constituée par les locomotives 231 A 981 à 996.

Les autres locomotives « Armistice » sont passées à d'autres régions après création de la S.N.C.F., ou ne sont pas récupérées d'Allemagne après la guerre 1939-1945.

Par suite de ces circonstances, les numéros de série commençant par 900 étant devenus disponibles, peuvent être employés à nouveau pour immatriculer des locomotives entrant à l'effectif de la région de l'Ouest en provenance d'autres régions de la S.N.C.F.

Exemple : 230 N 901 à 928, ex 230 C Sud-Ouest.

Les locomotives portant des numéros d'ordre commençant par 400 sont généralement des locomotives P.-O. passées à l'Etat, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> janvier 1938.

## ARRONDISSEMENTS DE TRACTION

Dépôts avec leur effectif de locomotives à vapeur  
à la date du 1<sup>er</sup> octobre 1947

Affectation des grues de secours

Noms des Arr.	Dépôts	Nombre de Loco.	Grues	Noms des Arr.	Dépôts	Nombre de Loco.	Grues
Paris	Achères.....	86		Rennes	Reports.....	1.405	5
	Argenteuil.....	22			Rennes.....	152	(45t.)
	Batignolles.....	161	(54t.)		St-Brieuc.....	91	
	Montrouge.....	20			Auray.....	58	
	Trappes.....	74			Quimper.....	35	
	Dreux.....	26			Brest.....	38	
Rouen	Sotheville.....	95	(32t.)	Dol.....	39		
	Rouen-Orléans..	53		Fougères.....	14		
	Rouen-Martainv:	46		Morlaix.....	16		
	Le Havre.....	68		Nantes-Blotter..	118	(32t.)	
	Fécamp.....	26		Nantes-S <sup>te</sup> -Anne	38		
	Mantes.....	48	(50t.)	Angers.....	55		
Saintes	Gisors.....	17		Savenay.....	34		
	Dieppe.....	51		La Roche-s.-Yon	26		
	La Rochelle.....	94		Chateaubriant..	35		
	Saintes.....	79	(45t.)	Segré.....	15		
	Thouars.....	54		Caen.....	102	(45t.)	
	Niort.....	70		Argentan.....	58	(32t.)	
Le Mans	Bressuire.....	18		Cherbourg.....	63		
	St-Mariens.....	19		Evreux.....	33		
	Le Mans.....	143	(32t.)	Mézidon.....	40		
	Laval.....	42		Granville.....	33		
	Chartres.....	42		Lisieux.....	34		
	Alençon.....	35		Lison.....	29		
	Château-du-Loir	16		Ste-Gauburge..	13		
	A reporter....	1.405	5	Total général..	2.574	9	

Les ateliers de grandes réparations de la région de l'Ouest sont situés :

A **Sotheville-Quatre-Mares** pour les locomotives à vapeur.

A **Saintes** pour les tenders et les grues de secours.

Les levages et l'entretien courant sont effectués dans les dépôts les plus importants du tableau ci-dessus.

Un atelier de fonderie, spécialisé dans l'approvisionnement en pièces des ateliers de la Traction et du Matériel roulant, est situé à **Sotheville-Buddicom**.

## TABLE DES FIGURES CORRESPONDANTES AUX SÉRIES DE LOCOMOTIVES

L'encombrement réduit de ce livret de poche ne permet pas de donner une photographie de chaque série de locomotives en service sur la Région de l'Ouest.

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 celui-ci. Les numéros suivis de S.-O. ou S.-E. renvoient aux figures correspondantes des fascicules Sud-Ouest et Sud-Est déjà parus.

Série	Fig. n°	Série	Fig. n°	Série	Fig. n°
<b>LOCOMOTIVES A TENDER SÉPARÉ</b>					
120 A	1	230 D	11	231 G	20
*121 A	2 S.-O.	230 F	12	231 H	21
220 B	2	*230 G	11 S.-O.	231 J	22
*221 A	3	230 H	13	*040 A	23 S.-O.
030 A	4	*230 K	13 et 14 S.-O.	*140 C	23
030 B	5	230 J	14	*140 G	—
030 C	6	230 L	—	*140 H	24
030 D	7	230 M	15	141 C	25
*030 E	4 et 5 S.-O.	*230 N	11 S.-O.	141 E	26
*030 F	4 et 5 S.-O.	231 A	16	*141 P	16 S.-E.
*030 W	8	231 B	17	*141 R	17 S.-E.
*130 B	8 S.-O.	*231 C	18	*241 A	—
230 A	9	231 D	—	242 A	27
*230 B	10 S.-O.	231 F	—	*150 A	28
230 C	10	231 F 784	19		
<b>LOCOMOTIVES-TENDERS</b>					
030 TA	29	*030 TW	—	*141 TB	40 S.-O.
030 TB	30	*130 TA	—	141 TC	37
*030 TC	31	131 TA	33	*141 TD	—
*030 TE	37 S.-O.	230 TA	34	240 TA	38
*030 TF	—	*232 TA	—	*050 TA	42 S.-O.
*030 TG	—	040 TA	35	*050 TB	42 S.-O.
*030 TU	32	*040 TX	36	*050 TX	39

Les locomotives Pacific TP, après mutations successives, ne se trouvent plus qu'à la Région de l'Est. Avant transformations elles étaient identiques aux 231-501 à 783 Etat c'est pourquoi la série 231 C encore à l'état d'origine (à part ACFL et écrans) est précédée du signe \*.

Il est donné une photographie des locomotives 150 A, bien que de type commun avec les 150 E de la Région Est, les transformations appliquées progressivement à ces dernières les différencient des machines Ouest qui sont à peu près à l'état d'origine.

## CATÉGORIES DE LOCOMOTIVES

<p><b>VI</b></p> <p>Locomotives de vitesse de construction moderne pour rapides et express lourds.</p>	<p>230 J et L</p> <p>231 } A, B, C, D,</p> <p>          F, G, H, J.</p> <p>241 A</p> <p>242 A</p>	<p><b>A</b></p> <p>Locomotives anciennes ou de faible puissance</p>	<p>120 A</p> <p>121 A</p> <p>220 B</p> <p>221 A</p> <p>030 } A, B, C, D,</p> <p>          E, F, W.</p> <p>130 B</p> <p>040 A</p>
<p><b>V2</b></p> <p>Locomotives pour trains de voyageurs à 3 essieux moteurs moins puissantes que VI</p>	<p>230 { A, B, C, D, F,</p> <p>          G, H, K, M, N.</p>	<p><b>T1</b></p> <p>Locomotives - tenders de ligne</p>	<p>131 TA</p> <p>232 TA #</p> <p>141 TC, TD</p>
<p><b>M1</b></p> <p>Locomotives à marchandises et mixtes de construction moderne ou de grande puissance à 4 essieux couplés minimum.</p>	<p>140 C, H, G</p> <p>141 C, E, P, R,</p> <p>150 A</p>	<p><b>T2</b></p> <p>Locomotives - tenders de ligne ou de manœuvre</p>	<p>141 TB</p>
		<p><b>T3</b></p> <p>Locomotives tenders de manœuvre.</p>	<p>030 } TA, TB, TC, TE,</p> <p>          TF, TG, TU, TW.</p> <p>130 TA</p> <p>230 TA</p> <p>040 TA, TX</p> <p>240 TA</p> <p>050, TA, TB, TX</p>

Locomotives non récupérées en Allemagne :

230 F	33 locomotives	}	<p>Ces locomotives ne sont pas comprises dans le nombre de locomotives indiqué pour chacune de ces séries aux pages 6 à 11.</p>
140 A (H)	14		
140 B (G)	50		
140 C	47		
040 TA	25		

Les machines dites « Armistice », ex-région Ouest, récupérées en Allemagne, sont incorporées à leur retour soit à la région Est ou à la région Nord.

Numérotation S.N.C.F.	Ancienne numérotation (1)	Nombre de locomotives (2)	Année de construct. ou de grande transformation	Diam. des r. mot. en m.	Cylind. Surch.	Timbre en hpz	Observations
120 A 36 à 116	120-036 à 116	7	1882-1884	2.02	2	10	Ex-P.-O. 265 à 400 (121 A S.-O.)
121 A 414 et 415	121-414 et 415	2	1876-1883	2.04	2	11	
220 B 506 à 556	220-506 à 556	15	1897-1900	2.04	C 4	14	
221 A 101 à 110	221-101 à 110	5	1905	2.04	C 4	16	
030 A 14 à 28	030-014 à 028	7	1871-1878	1.51	2	9	
030 B 361	030-361	1	1875	1.32	2	10	Ex-030 C. S.-O. (601 à 640 P.-O.) Ex-030 A. S.-O. (792 à 996 P.-O.) Locomotives anglaises du W.D. Ex-Great Western (les n <sup>os</sup> dans la série ne se suivent pas). Ex-130 A S.-O. (1801 à 1831 P.-O.).
030 C 531 à 860	030-531 à 860	149	1867-1885	1.43	2	10	
030 D 861 à 885	030-861 à 885	13	1891-1892	1.43	2	10	
030 E 610	—	1	1877	1.39	2	11	
030 F 793 à 875	—	5	1863-1886	1.39	2	11	
030 W ... à ...	—	23	1883	1.58	2 S	12,8	
130 B 716 et 719	—	2	1887	1.54	2	11	
230 A 101 à 140	230-101 à 140	20	1898-1902	1.75	C 4	14 15	
230 B 1 à 55	230-001 à 055	46	1901-1910	1.75	C 4	15	Ex-230 B. S.-O. (1301 à 1370 Midi).
230 C 501 à 617	230-501 à 617	12	1896-1910	1.75	C 4	15	
230 D 141 à 320	230-141 à 320	126	1901-1908	1.94	C 4	15	
230 E 141 à 320	230-141 à 320	126	1908-1912	1.75	C 4	15	
230 F 619 à 705	230-619 à 705	38	1908-1912	1.94	C 4 S	15 17	

### LOCOMOTIVES A TENDER SÉPARÉ



230 G	{ 801 à 883 884 à 898	230-801 à 883	80	1908-1912	1.85	C 4	16	Ex-230 C. S.-O. (4001 à 4084 P.-O.).
230 H	371 à 385	230-371 à 385	15	1912	1.75	2 S	12	
230 K	{ 401 à 451 491 à 498	230-401 à 451 230-491 à 498	51 6	1913-1922 1910-1912	1.75 2.04	2 S 2 S	12 12	Ex-P.-O. 4201 à 4370 (230 G. S.-O.) Ex-P.-O. 3201 à 3235 (230 F. S.-O.)
230 J	781 à 800	230-781 à 800	14	1912	2.04	4 S	12	Les 230 L. ont l'échappement Kylchap et des tiroirs à course allongée.
230 L			6	1932	2.04	4 S	15	Le déviateur Huet est partiellement démonté sur la 230 L 800
230 M	605	230-605	1	1937	1.94	C 4 S	17	Circuits de vapeur, distribution, échappement et graissage améliorés.
230 N	901 à 928	—	9	1903-1907	1.85	C 4 S	16	Ex-230 C. S.-O. (4001 à 4084 P.O.).
231 A	981 à 996	231-981 à 996	7	1908-1918	1.87	C 4 S	15	ces 230 C. ont reçu la surchauffe pour passer à la Région Ouest.
231 B	11 à 60	231-011 à 060	48	1910	1.85	C 4	16	Ex-Bavière S 3/6.
231 C		231-401 à 783	20	1914-1923	1.94	C 4 S	16	Les 231-401 à 420 sont les ex-3641 à 60 P.-O.
231 D	401 à 420	231-401 D à 783 D	134	1933 à...	1.94	C 4 S	16	Distribution Dabeg BP. Toutes les 231 E. (Renaud B.P. ont été retransformées.)
231 F	501 à 783	231-401 W à 783 W	23	1935 à...	1.94	C 4 S	16	Distribution Willoteaux B.P.
231 G		231-401 DD à 783 DD	30	1935 à...	1.94	C 4 S	16	Distribution Dabeg HP. BP.
231 H		231-401 à 783	82	1937 à...	1.94	C 4 S	16	Distribution HP. améliorée.
231 J	523	231-523 R	1	1937	1.94	3 S	16	Distribution Renaud-Marty.
A reporter .....			1034					

(1) Si les anciens numéros ne sont pas indiqués c'est que la série est entrée à l'effectif depuis la création de la S.N.C.F.  
(2) Nombre de locomotives à la date du 1<sup>er</sup> Octobre 1947.

Numérotation S.N.C.F.	Ancienne numérotation	Nombre de locom.	Année de construct. ou de grande transformation	Diam. des r. mot. en m.	Cylind. Surch.	Timbre en hpz	Observations
		Report .....	1034				
231 F 784	—	1	1914	1.94	C 4 S	16	Willoteaux B.P. Ex 231 B. I (3.1150) Nord, voir page 12.
040 A 401	040-401	1	1868	1.30	2	8	Ex-P.-O. 1114 à 1140 (040 C. S.-O.)
140 C 101 à 370	140-101 à 370	208	1913-1917	1.45	2 S	12	Certaines 140 C sont munies de l'A.C.I.F. ou de la pompe Dabeg et ont l'échappement amélioré.
140 G } 1511 1546 501 à 600 601 à 629 706 à 776	140-1101 à 1510	175	1917-1920	1.42	2 S	13	Ex-140 B Ouest Américaines type B (Baldwin)
		36	1921	1.42	2 S	13	Ex-140 G S.E. } voir page 12.
	140-501 à 600	58	1917	1.44	2 S	12	Ex-140 A Ouest } Américaines
		23	1921	1.44	2 S	12	Ex-140 H S.-E. } type A
140 H } 1001 1045		18	1918	1.44	2 S	12	Ex-140 E S.-O. } (Alco) (7001 à 7076 P.O.) voir page 12
141 C 1 à 250	140-1001 à 1045 141-001 à 250	33 240	1917-1920 1921-1923	1.44 1.65	2 S 2 S	12 14	Ex-140 A Ouest Certaines 141 C sont munies de l'A.C.F.I. ou de la pompe Dabeg et ont l'échappement amélioré, voir page 12.
141 E 113	141-113	1	1943	1.65	2 S	14	Tiroirs à course allongée.
141 P ... à ...	—	34	1941 à ...	1.65	C 4 S	20	Stoker. Les nos ne se suivent pas dans la série 141 P en cours de livraison (voir fas- cicule Sud-Est).

### LOCOMOTIVES A TENDER SÉPARÉ (suite)

141 R ... à ...	—	1946-1947	1.65	2 S	15,46
241 A 1 à 49	241-001 à 049	25	1.95	C 4 S	17 18 20
242 A 1	—	1	1.95	C 3 S	20
150 A 1 à 10	150-001 à 010	8	1.40	3 S	13,8

Total ..... 2133 locomotives à tender séparé.

### LOCOMOTIVES-TENDERS

030 TA 607 à 698	30-607 à 698	29	1.30	2	8,5 9,5 10
030 TB 101 à 200 306 à 331	30-101 à 202	13	1.54	2	10
	30-306 à 331	6	1.54	2	10
030 TC 402 et 403 030 TE 57	30-402 et 403	2	1.55	2	13
	—	1	1.09	2	8
A reporter .....		51			

Les 030 TB. présentent des variantes de construction provenant de sous-séries de l'ancien Ouest, bien que les dimensions générales soient les mêmes.

Ex-P.-O. 2174 à 2199.  
Ex-030 TC S.-O. (1031 à 1074 P.-O.).

(1) L'équipement avec brûleur à fuel-oil des machines 141 R se poursuit progressivement ; c'est pourquoi le nombre de locomotives ainsi équipées n'est pas mentionné parce qu'au 1<sup>er</sup> octobre 1947, il n'était pas définitif.

Numérotation S.N.C.F.	Ancienne numérotation	Nombre de locom. de locom.	Année de construct. ou de grande transformation	Diam. des r. mot. en m.	Cylind. Surch.	Timbre en hpz	Observations
		Report .....					
030 TF 91 et 93	—	51	1886	1.09	2	8	Ex-030 TD S.-O (1091 à 1100 P.-O.).
030 TG 983 à 992	—	7	1857-1859	1.30	2	7,5 /8	Ex-030 TE S.-O. (2983 à 2993 P.-O.).
030 TU ... à ...	—	40	1942	1.37	2	14,5	Ex-« Transportation Corps » construites aux U.S.A. (Les numéros ne se suivent pas dans la série).
030 TW ... à ...	—	5	—	1.29	2	12	Locomotives anglaises du WD. (Les numéros ne se suivent pas dans la série)
130 TA 864et865	—	2	1898-1899	1.34	2	12	Prusse T9: ex-130 TA S.-O. (1861 à 1858 P.-O.).
131 TA 501 à 620	32-501 à 620	57	1908-1911	1.54	C 4	15	Les 20 premières machines de la série ont le dôme placé avant la sablière, les autres ont la disposition inverse. Certaines 131 TA sont équipées pour la réversibilité et ont des soutes à eau agrandies.
230 TA 4 à 45	32-004 à 045	16	1897-1901	1.54	{ 2 } 2 S	12	Les locomotives à surchauffe ont des tiroirs cylindriques.
232 TA 81 à 93	—	9	1908	1.66	2 S	14	Ex-Ceinture nos 81 à 93.

### LOCOMOTIVES-TENDERS (suite)

040 TA	1 à 143	40-001 à 143	118	1914-1922	1.30	2	12	Changement de marche par servo-moteur à vapeur. La chauffe au fuel-oil est en- visagée pour ces machines. Les numéros ne se suivent pas dans la série. Ex-P.-O. 5616 à 5740 (141 TB. S.-O). Equipées pour la réversibilité, quelques 141 T.C. ont un échappement Kylchap et des écrans. Type 141 T.C. Est. Les 141 T.D. sont équipées pour la réver- sibilité. Transf. de machines S 230 T.A. Ex-050 T.A. S.-O (5001 à 5047 Midi). Ex-050 TA. S.-O. (5501 à 5525 P.-O.). Les numéros ne se suivent pas dans la série.
040 TX	... à ...	—	35	1945	1.10	2 S	12,24	
141 TB	401 à 410	42-401 à 410	10	1921-1922	1.65	2 S	12	
141 TC	1 à 20	42-001 à 020	19	1922	1.54	2 S	13	
141 TD	101 à 140	42-101 à 140	39	1932	1.42	3 S	13,8	
240 TA	1 à 13	—	4	1943	1.54	2	13	
050	TA 15, 33, 44, 46	—	4	1908-1914	1.35	2 S	12	
050 TB	509 à 521	—	4	1908-1909	1.35	2 S	12	
050 TX	... à ...	—	19	1945	1.18	2 S	14,28	

Total ..... 441 locomotives-tenders

### Récapitulation

Locomotives à tender séparé .....	2.133
Locomotives tenders .....	441

Total général au 1<sup>er</sup> octobre 1947..... 2.574

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

Le Réseau Breton à voie métrique est exploité en régie par la Société Générale des chemins de fer Economiques. Ce réseau ne possède qu'un seul dépôt situé à Carhaix.

### **Locomotives Pacific. N<sup>os</sup> 401 à 420 et 501 à 783.**

Le carénage de la locomotive **231 D 761** est démonté.

Les locomotives **231 F 632** et **231 F 749** ont le Kylchap double.

La locomotive **231 F 784** entrée à la région de l'Ouest en date du 21 février 1947 est l'ex 231 B I de la région du Nord (antérieurement 3.1150). Cette machine est en réalité la 231-502 Etat. A la déclaration de guerre en 1914 elle était en construction à la Compagnie Fives-Lille. Prise de guerre allemande, elle fut récupérée en 1919 aux Ateliers de Grandes Réparations de locomotives à Mulheim-Speldorf. Remise en état par ces ateliers, cette locomotive est livrée au Réseau du Nord où elle reçoit le N<sup>o</sup> 3.1150. C'est elle qui, par la suite, sert pour les premiers essais en France de chargement mécanique de combustibles (stoker) de 1931 à 1934.

Les locomotives **231 H 527**, **231 H 707**, **231 H 726** ont une pompe Dabeg au lieu du réchauffeur ACFI.

La locomotive **231 H 547** a un réchauffeur Worthington.

15 locomotives 231 H, bien qu'à distribution améliorée ont conservé provisoirement leur échappement d'origine.

Un certain nombre de locomotives Pacific avait reçu, au temps du réseau de l'Etat, un pare-brise Pottier du côté gauche et cette application subsiste encore sur des machines portant les différentes lettres de série (principalement D et F).

### **Locomotives Consolidation.**

En raison des fréquentes mutations de locomotives américaines des types A (Alco) et B (Baldwin) il a été décidé qu'à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1948 ces deux types de machines recevraient une numérotation commune à toutes les régions, sous la dénomination 140 G (type B) et 140 H (type A).

### **Locomotives Mikado.**

Les locomotives 141 A 401 à 416 (ex-P.O. 5811 à 5960 puis 141 B S.-O.) sont retournées à la région Sud-Ouest.

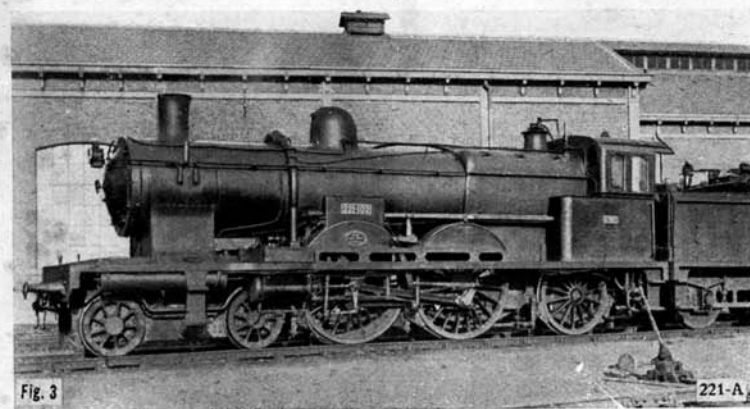
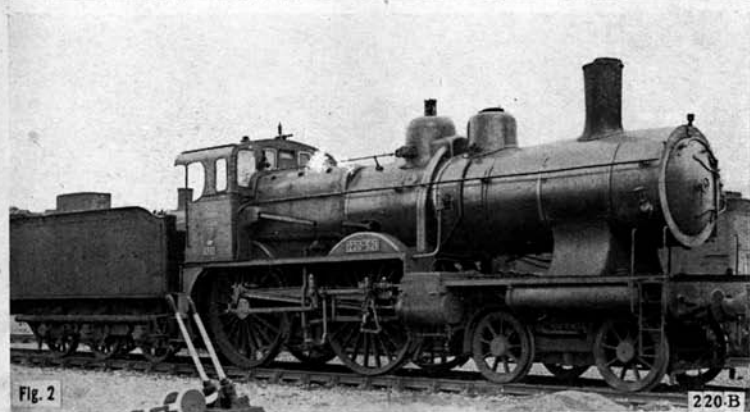
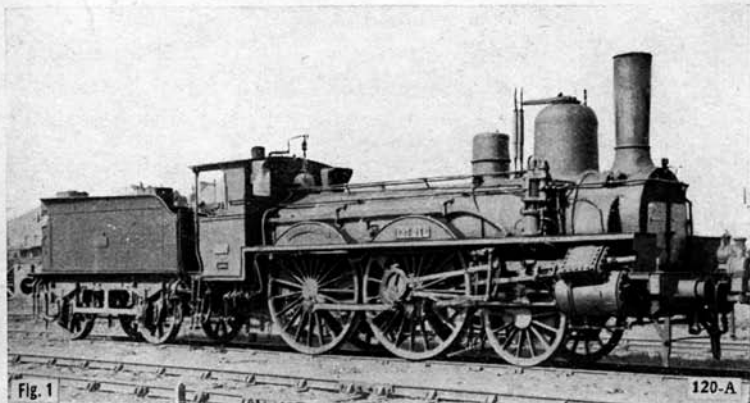
Toutes les locomotives 141 B (1 à 250) sont devenues 141 C (1 à 250) par élévation du timbre de 12 à 14 Hpz.

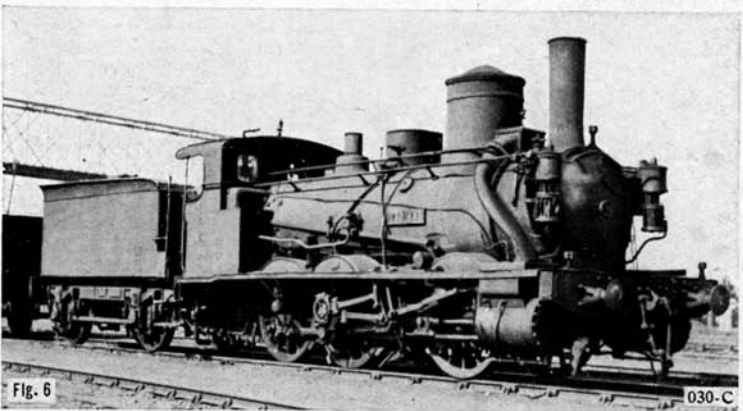
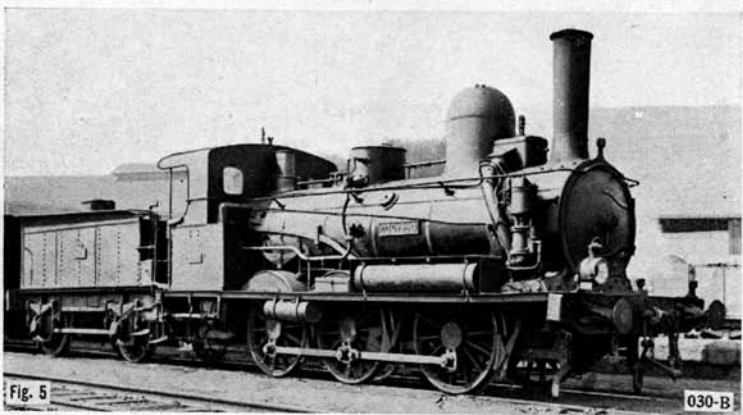
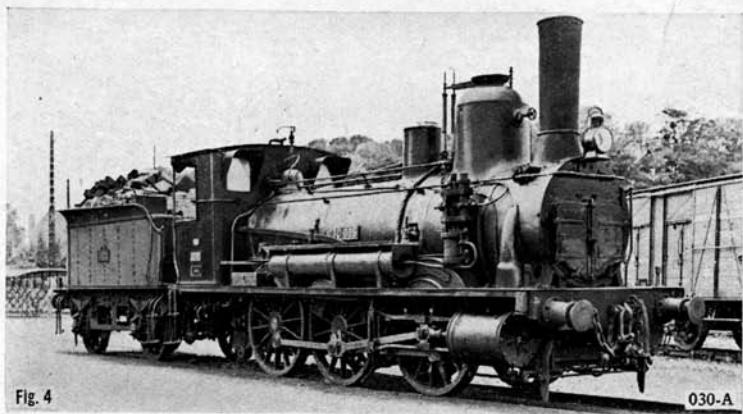
La locomotive 141 D 136 à distribution Dabeg, endommagée par faits de guerre est rayée de l'effectif.

La locomotive 220 A 303, rayée de l'effectif, est employée comme génératrice roulante pour les lavages de chaudières au dépôt d'Evreux.

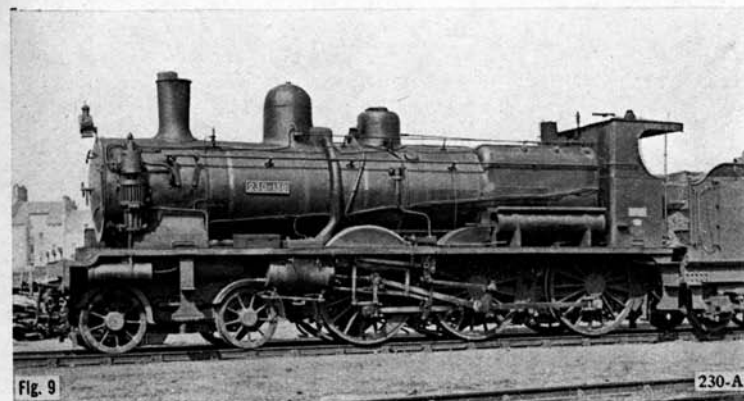
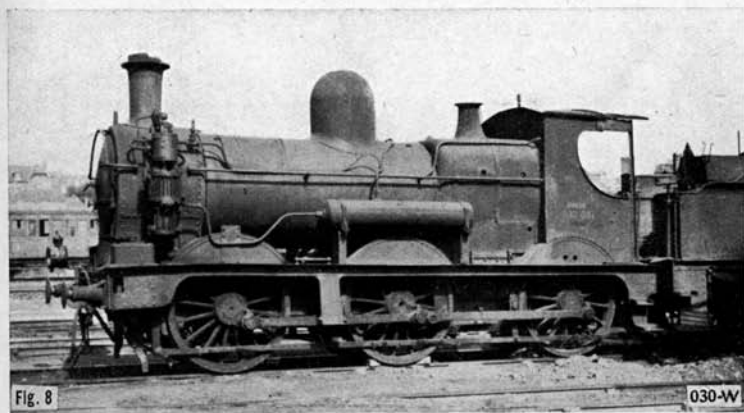
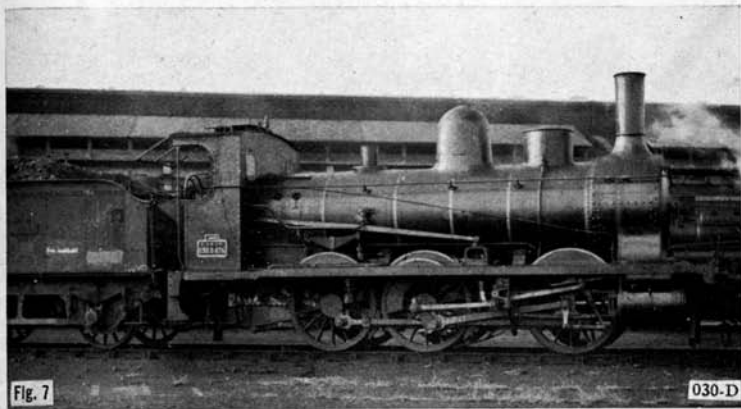
La locomotive 131 TB 909 (ex. 32-909, Bade VIc) retirée du service est conservée au dépôt de Batignolles où, découpée, elle sert à montrer la constitution d'une chaudière à tubes de fumée.

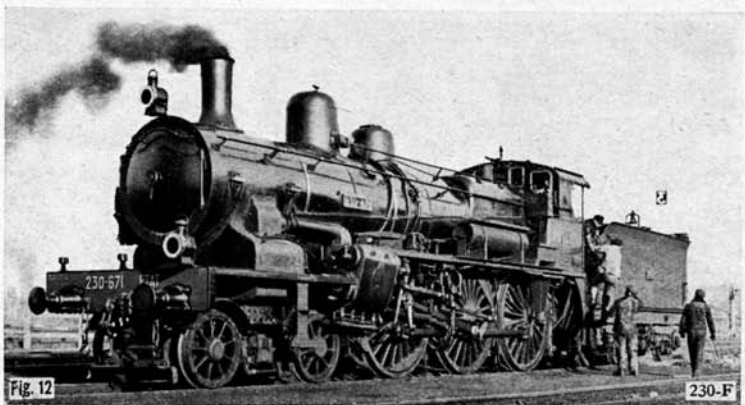
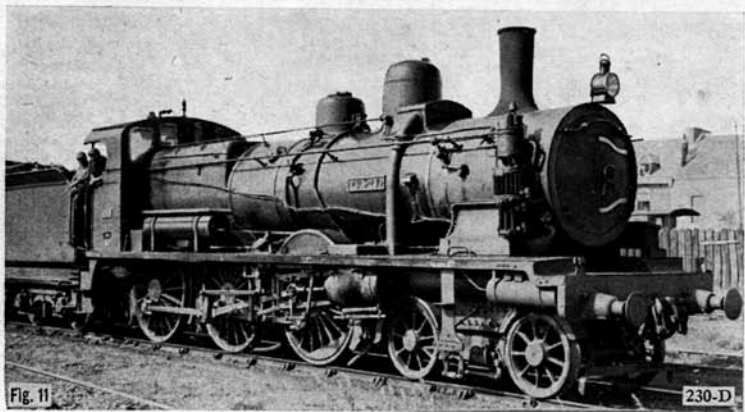
Les tenders 22 C 114 à 643 sont munis d'une écope, pour la prise d'eau en marche dans les bacs disposés à cet effet à Arnières-sur-Iton (ligne Paris-Cherbourg) et à Léry-Poses (ligne Paris-Le Havre).











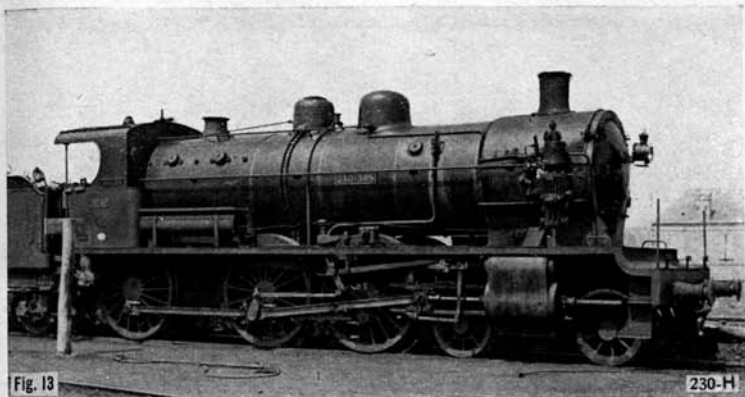


Fig. 13

230-H

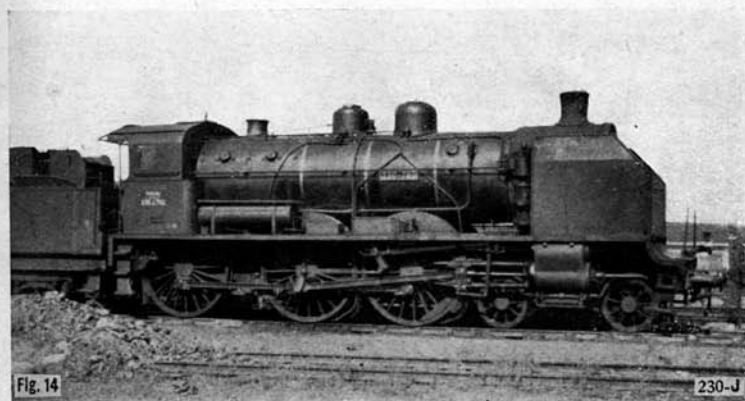


Fig. 14

230-J

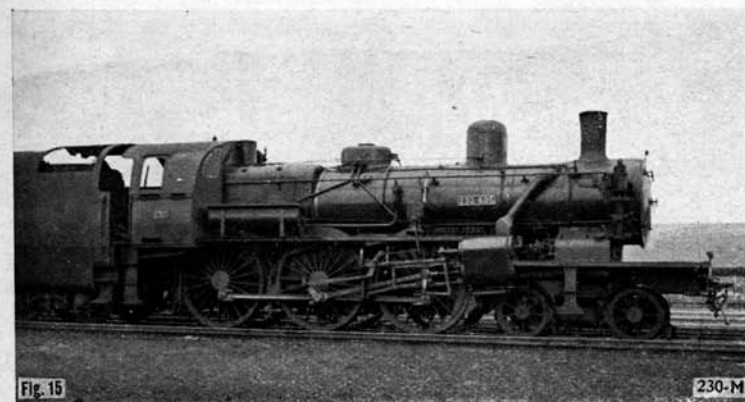


Fig. 15

230-M

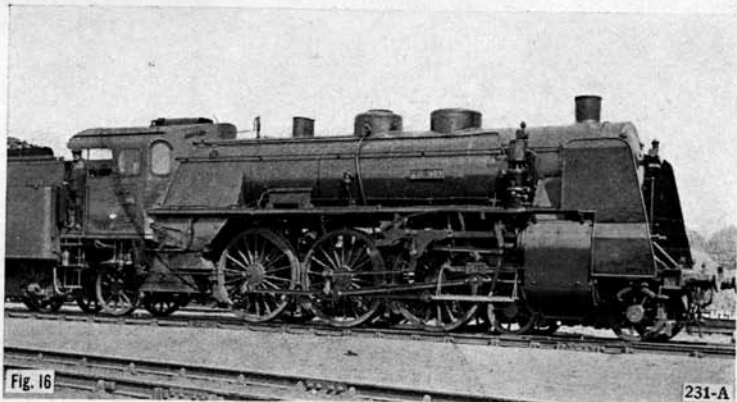


Fig. 16

231-A

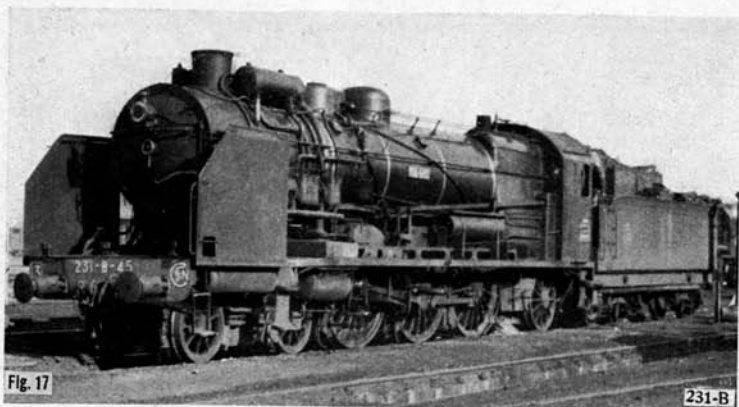


Fig. 17

231-B

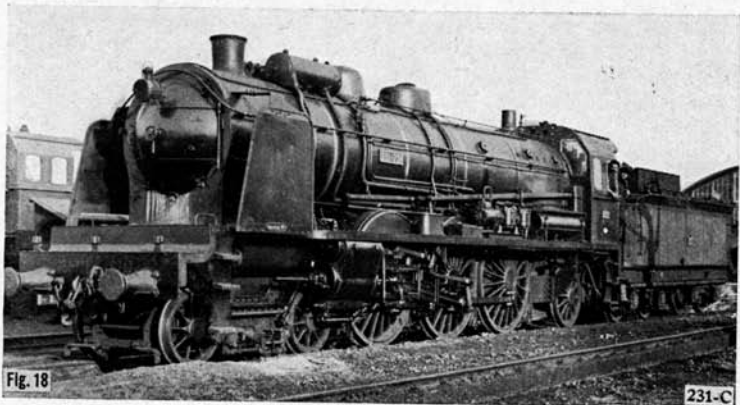
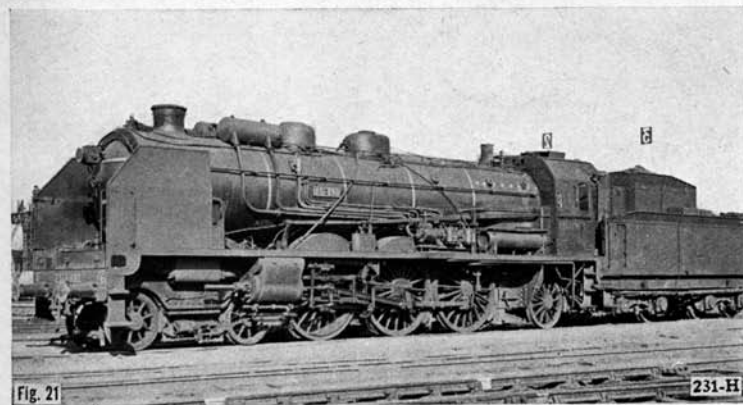
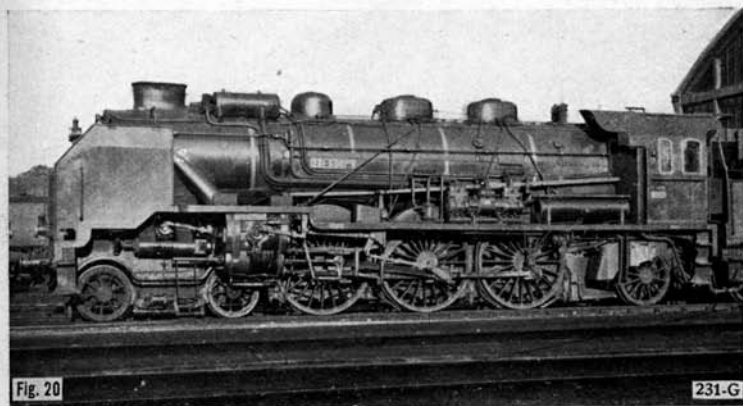
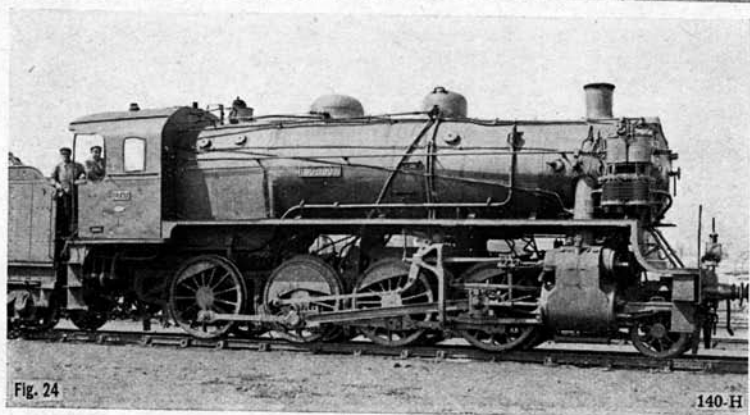
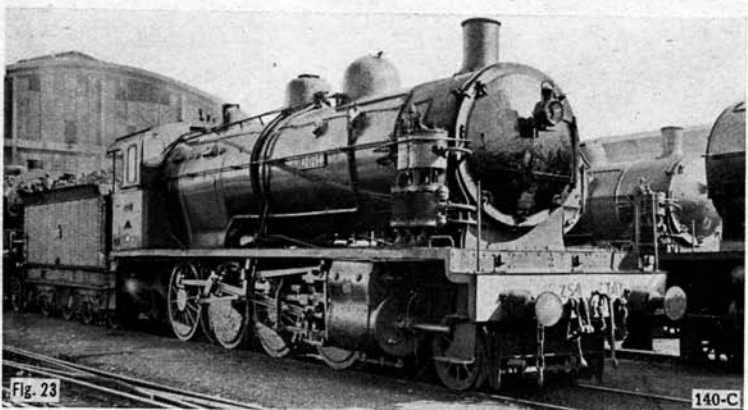
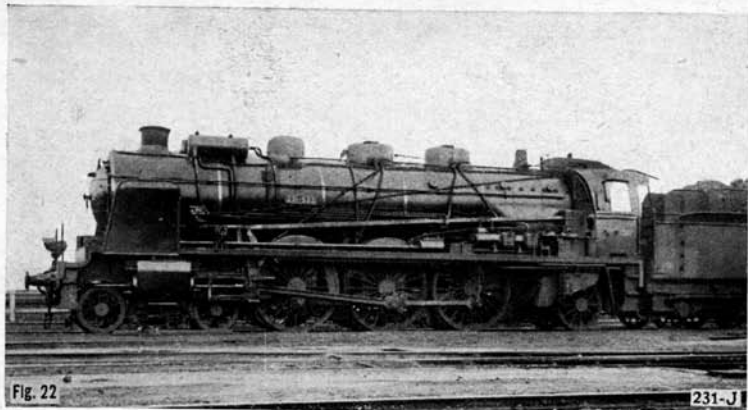
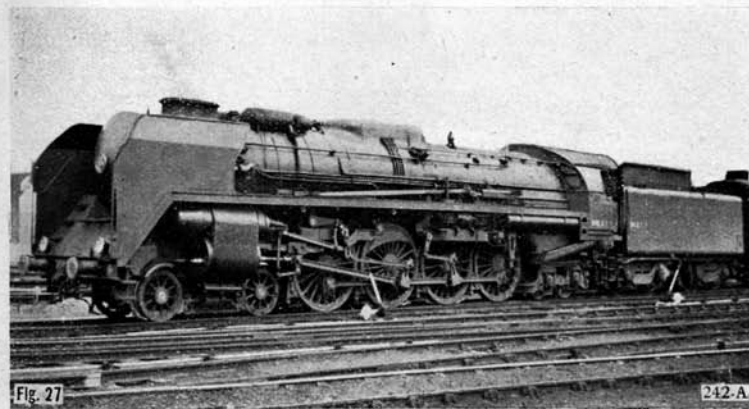
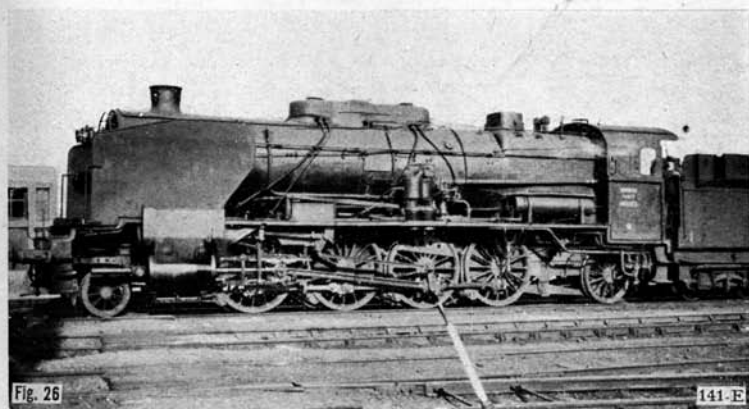
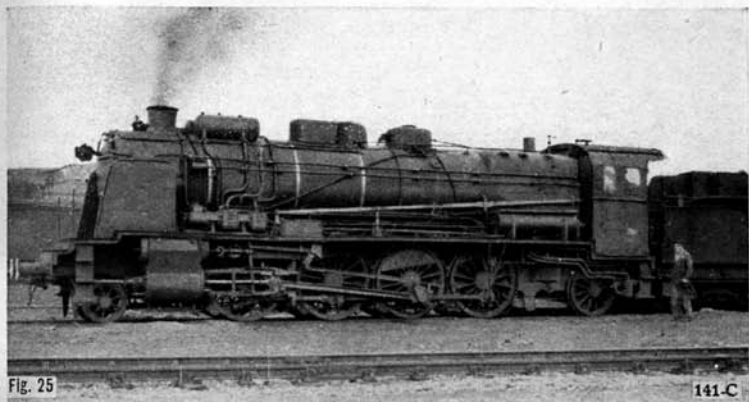


Fig. 18

231-C







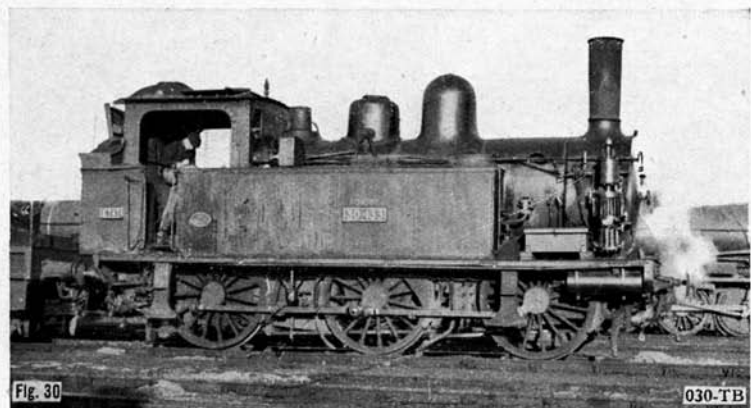
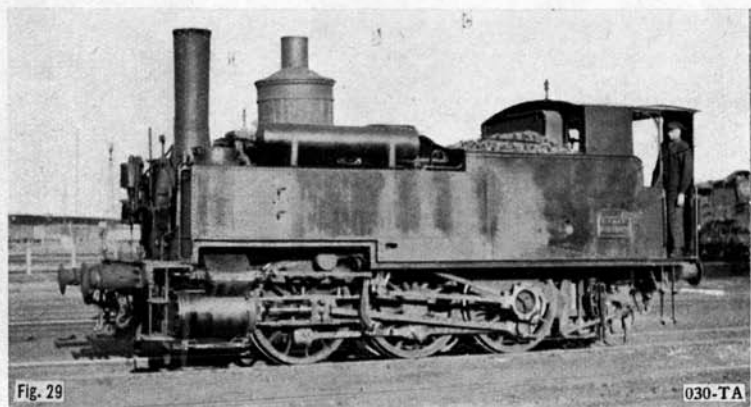
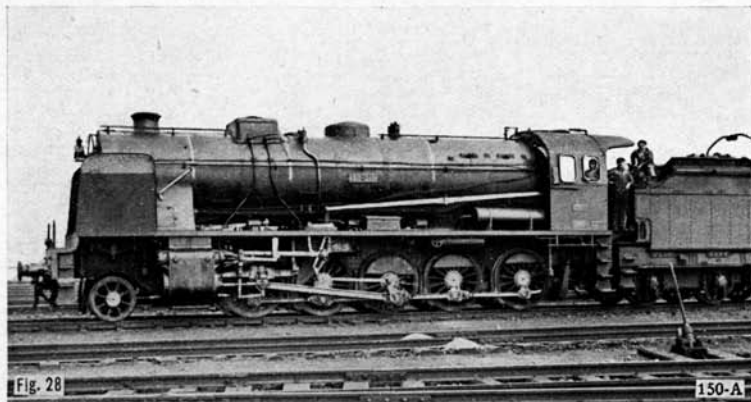






Fig. 31

030-TC

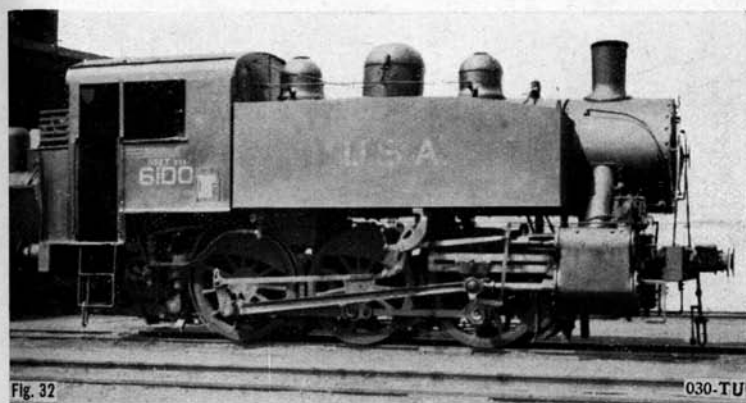


Fig. 32

030-TU

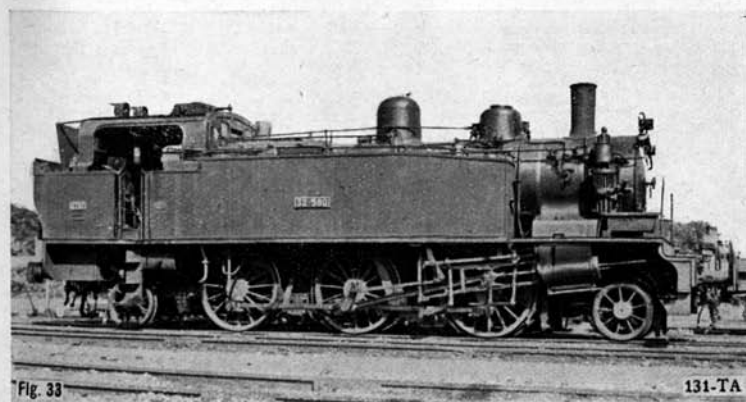


Fig. 33

131-TA

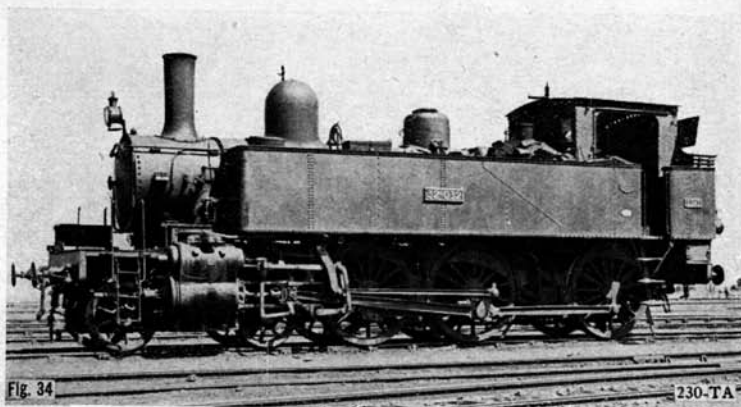


Fig. 34

230-TA

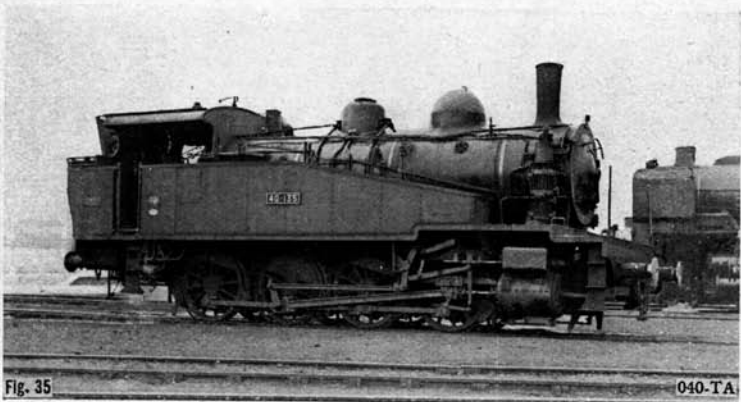


Fig. 35

040-TA

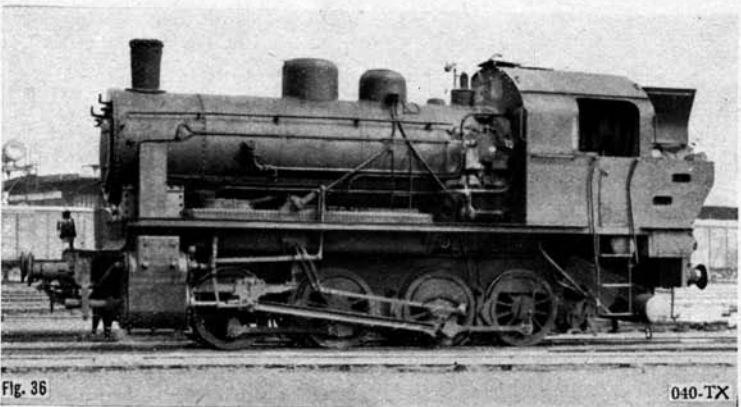
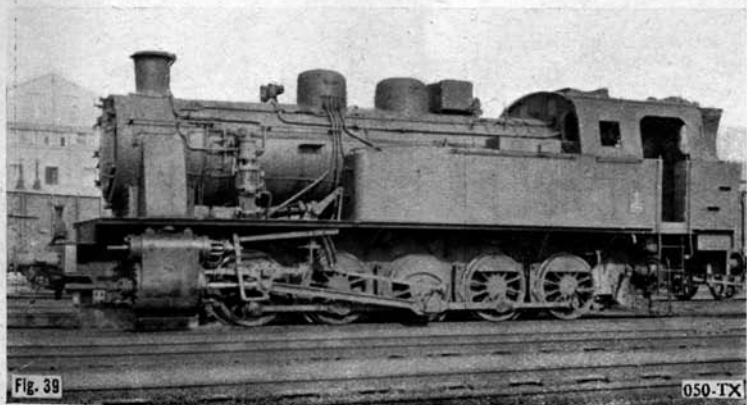
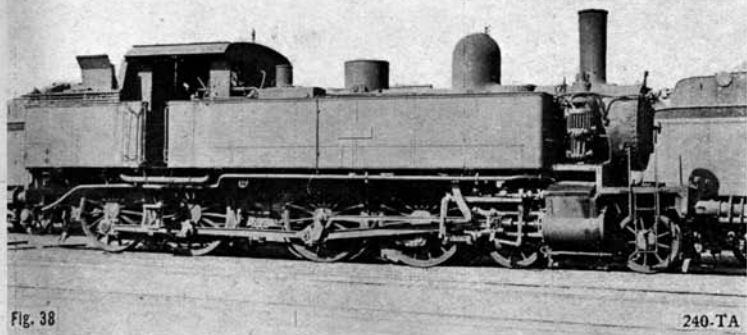
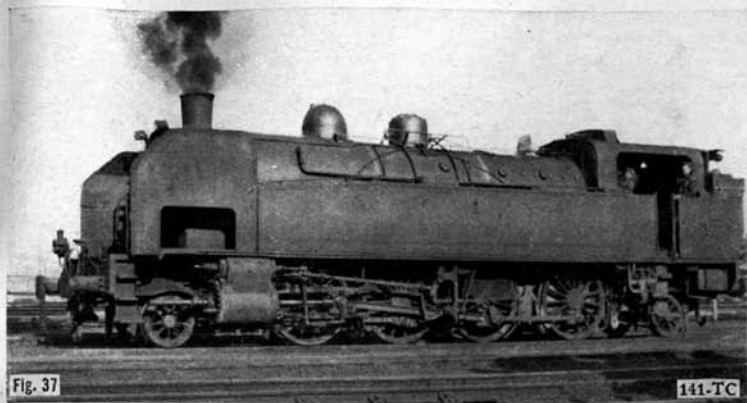
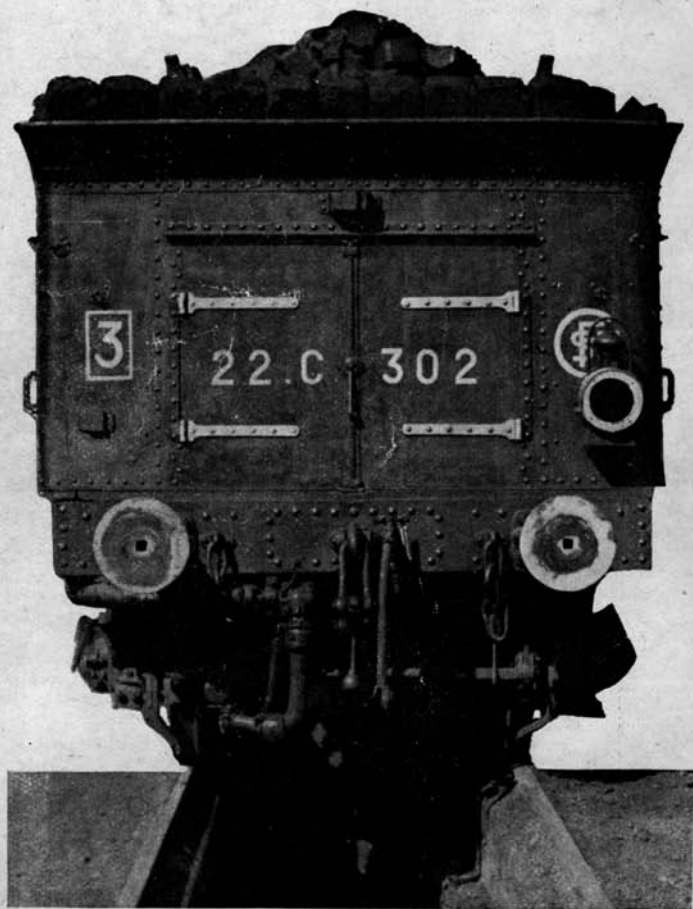


Fig. 36

040-TX





PRIX : **60** francs