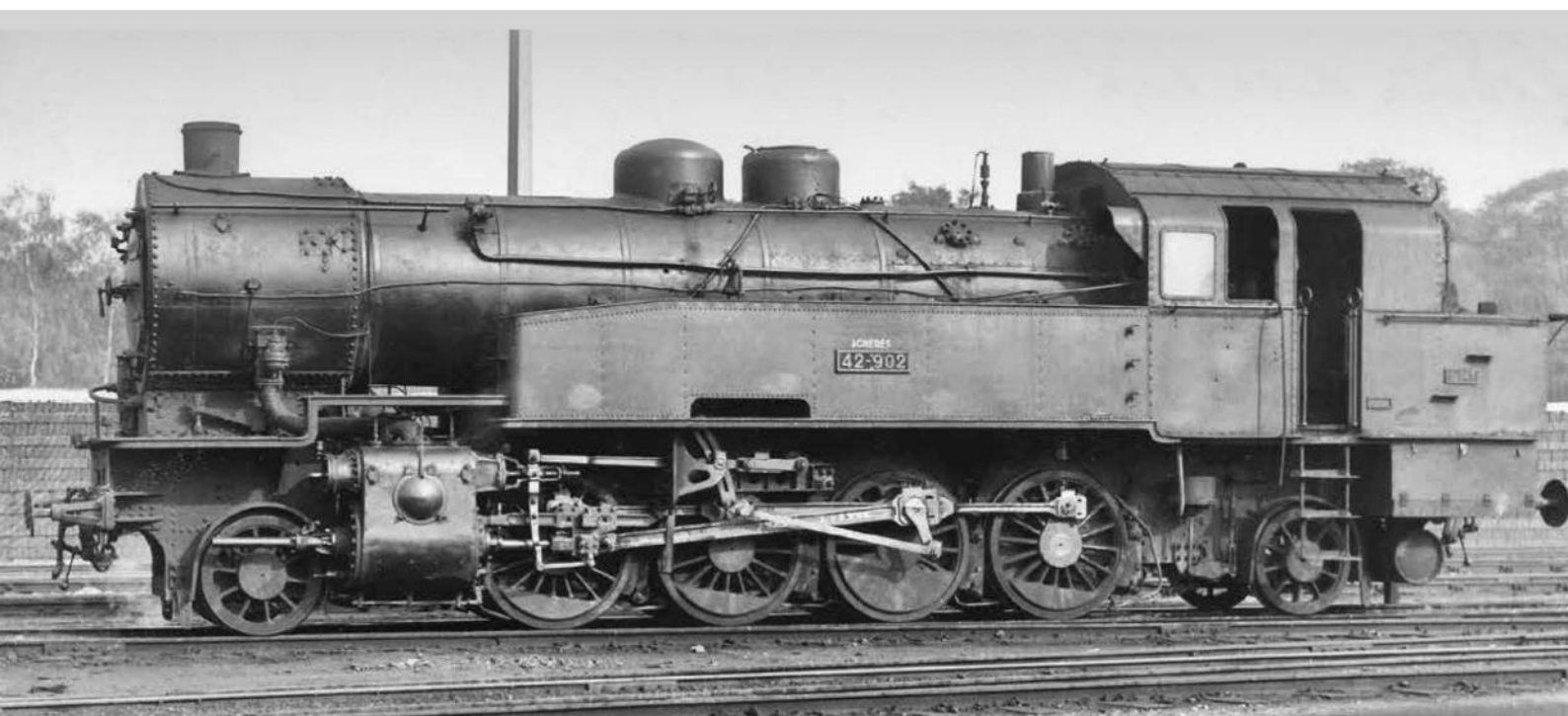


Les 1-141 TA

DES ALLEMANDES EN FRANCE, DE L'OUEST À L'EST

Elles sont bien immatriculées 141 TA à la SNCF, mais l'indice 1 précédant cette désignation indique une appartenance à la Région Est. Donc rien à voir avec les 141 surnommées « culs de bateaux » nées au PO et produites récemment par Jouef. On vous en dit plus.

*Texte : Yann Baude Photos : coll. LR Presse
(sauf mention contraire)*



Dans les années 30, la 42-902 est attachée au dépôt État d'Achères.

Les chemins de fer de la Prusse produisent 562 exemplaires de 141 T de type T 14, entre 1914 et 1918. Typiques de l'école prussienne de l'ingénieur Garbe, ce sont des locomotives simples et robustes, destinées au service marchandises ou mixte, à simple expansion et deux cylindres et surchauffe. D'une masse à vide de 73,3 t, elles peuvent

emporter 11 m³ d'eau et 4 t de charbon, à une vitesse limite de 65 à 70 km/h. Semblables aux G8-1 (040 D à la SNCF), elles peuvent tracter jusqu'à 2000 t à 30 km/h.

Regroupées à l'Est en 1945

40 locomotives sont livrées directement au réseau d'Alsace-Lorraine encore sous administration allemande, numérotées 8501 à

8540. En outre, 52 locomotives sont réparties en 1918 sur les réseaux français au titre des prestations d'Armistice : deux locomotives à l'Alsace-Lorraine, numérotés 8541 et 8542, 27 locomotives à la Compagnie de l'Est, numérotés 4656 à 4682 et 23 machines au réseau de l'État, numérotés 42-901 à 42-923. En 1938, après quelques cessions (dont deux locomotives à la Société Métallurgique de



Cette locomotive non identifiée porte l'indice 1, à gauche de sa traverse de tamponnement, qui indique son affectation à la Région Est SNCF.

Normandie, en 1937, voir encadré), il reste 81 unités sur les rails français, regroupées à la Région Est en 1945, numérotées 1-141 TA 301 à 323 (locomotives d'origine État), 1-141 TA 501 à 546 et 551 à 556 (locomotives d'origine Alsace-Lorraine), 1-141 TA 651 et 656 à 682 (locomotives d'origine Est). Le modèle proposé en Ho par Piko, la 1-141 TA 317 est donc une locomotive d'origine État.

Un service sans prestige

Les locomotives de l'État sont employées à la manœuvre de triage ou au service de banlieue, certaines (aux Batignolles) étant même munies de la réversibilité. À la Compagnie de l'Est, attachées aux dépôts de Vaires et Noisy-le-Sec, elles sont surtout employées aux manœuvres de gare. Au réseau Alsace-Lorraine, elles sont affectées aux dépôts de Luxembourg, Thionville, Metz, Sarreguemines, Hausbergen et Mulhouse Nord et il leur arrive de remorquer des trains de voyageurs omnibus ou ouvriers. Malgré leurs Indéniables qualités, la réforme intervient dans les années 50, pour se clore fin 1958 avec celle des 1-141 TA 314 et 317, cette dernière étant reproduite aujourd'hui en HO. ■

UN BON SERVICE EN NORMANDIE

Comme l'indique *Ferrovissime* 126 de novembre/décembre 2023, deux T 4 sont acquises par la Société Métallurgique de Normandie en 1937, les 42-915 et 42-920 de l'État, suivies de quatre nouvelles locomotives en 1949 : les 3-141 TA 305 et 1-141 TA 532, 524 et 55. Autour de Caen, elles assurent aussi bien la traction de lourds trains de minerai que celle de trains ouvriers composés de voitures anciennes, parfois à plateformes d'extrémités.



R. Floquet

La 916 de la SMN est une ancienne locomotive de l'État, puis Région Ouest 3-141 TA 305. On la voit ici en tête d'un train ouvrier composé pour partie de voitures à trois essieux.