

# Französisches Spielzeug Stromliniendampfloks



## **Stromliniendampflok oder Steamliners** Fred van der Lubbe

Vor 80 Jahren, d. H. 1937, erhielt eine der Super Pacific 2C1-Lokomotiven der NORD-Bahn in Frankreich ein stromlinienförmiges Aussehen. Streamlining war in dieser Zeit sehr beliebt in der ganzen Welt; In Frankreich wurden die Stromlinien im Gegensatz zu einigen anderen Ländern mit vorhandenen Lokomotiven optimiert. Hier zeige und schildere ich einige französische Stromliniendampflok ("Steamliners" oder in französischer Sprache "Locomotive à vapeur carénée") aus den Jahren vor und nach dem 2. Weltkrieg. Die vier wichtigsten Hersteller von Spielzeugeisenbahnen in Frankreich (CR, Hornby France, JEP und LR) produzierten Stromliniendampflok. Neben den hier gezeigten Spielzeug Stromliniendampflok sammle ich auch mehr maßstabsgetreue Modelle von Stromliniendampflok; einige von diesen in H0 und 00 Spur können in einer Sammlung von 9 "Steamliners" Videos gesehen werden, die ich gemacht habe, die über meine Website zu sehen sind: <http://sncf231e.nl/steamlocomotives-around-the-world-in-h0-gauge/> . Dieser Artikel handelt also von Zügen für Spurweiten größer als H0 / 00.

## CR (Charles Rossignol)

CR (wie JEP) fertigte Spielzeugzüge in Spur 0 und anderen Spurweiten und auch Boden Läufer, alles aus lithographiertem Weißblech. Die Züge von CR sind ziemlich Spielzeug-ähnlich und folgen keinem Prototyp. Die meisten CR-Artikel tragen eine CR-Nummer. CR stellte Zuggarnituren her, d. H. Lokomotiven mit passendem Rollmaterial und Spur und möglicherweise Zubehör in einen Karton. CR hat eine große Anzahl von verschiedenen Arten von Steamliner hergestellt, vielleicht sogar mehr als JEP. Ich habe 3 davon, siehe FIG 1.



FIG 1

Der in FIG 2 gezeigte erste Zug ist für eine Spurweite von 28 mm hergestellt und hat die Nummern CR50, CR51 und CR52.3 für die Lok, das Tenderfahrzeug bzw. den Wagen.



FIG 2

Züge wie diese kamen in einem Satz mit einem Kreis von Schienen. Die Lok, die eine 1A ist, hat Radsätze so eingestellt, dass der Zug nur im Kreis laufen kann, damit er auch auf dem Boden laufen kann (siehe BILD 3).

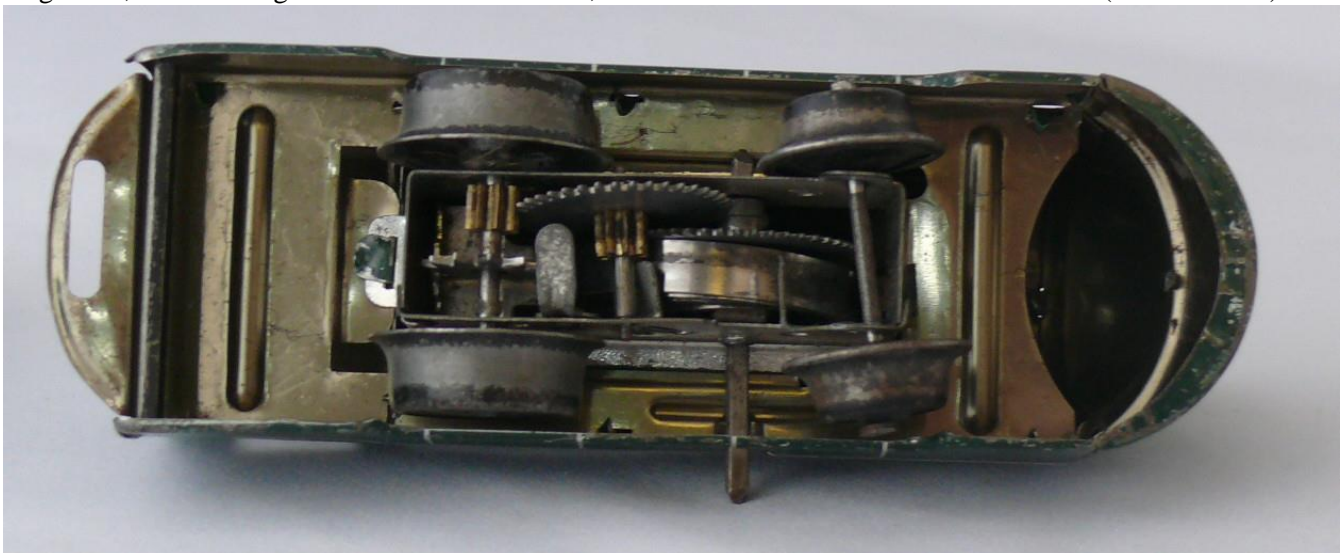


FIG 3

Die Vorderseite der Lokomotive sieht ein bisschen wie die stromlinienförmige New Yorker Central Dreyfuss Hudsons; Ich nehme an, der Designer hatte Bilder davon gesehen. Dieser Zug wurde 1952 hergestellt und hat eine Gesamtlänge von 32 cm.

FIG 4 zeigt einen ähnlichen aber größere Zug mit unterschiedlicher stromlinienförmiger Nase. Dies ist Spur 0 mit den Nummern CR60 für die Lokomotive und CR61 für die Tender; Der Wagen hat keine Nummer und verschiedene Farben, aber nach dem CR-Buch ist es ein Teil dieses Zuges. Dieses Set trägt die zusätzliche Marke Eclair, die für einige, aber nicht für alle CR-Züge verwendet wurde. Dieser Zug wurde 1950 hergestellt und ist 43 cm lang.



FIG 4

Die Set-Box, siehe FIG 5, des nächsten Zuges beschreibt sie als Train Lux Eclair.



FIG 5

FIG 6 zeigt das Set mit einem Lok-, Tender-, Reise- und Gepäckwagen mit festen Gelenkverbindungen zwischen den Wagen und dem Tender. Der gesamte Zug ist 61 cm lang. Die Lokomotive und der Tender haben die Nummern CR300 und CR301, während sowohl der Reisewagen als auch der Gepäckwagen die Nummer CR302 haben. Das Buch auf CR erwähnt diesen Zug mit diesen Nummern nicht, aber ein ähnliches Set ist von 1939.



FIG 6

## Hornby France

Das französische Hornby-Werk fertigte (nur) 2 Steamliner, die beide auf echten Prototypen basieren. In der M-Serie von Hornby aus den Jahren 1937 bis 1940 wurde ein von einer PLM-Bahn (Paris-Lyon-Marseille) inspirierter Zug ausgestattet, der in der Lage war, Paris in neun Stunden mit Marseille zu verbinden. Dieser Zug wurde ab dem 22. Mai 1937 betrieben, so dass Hornby sehr schnell dieses Modell herausbrachte. Die verhüllte Lokomotive war ein 2B1 Atlantik; Hornbys Version ist eine B-lok. Hornby fertigte ein Uhrwerk und eine elektrische Version und stellte auch einen passenden Wagen mit der vorbildgerechten Ummantelung her. Der Zug war in einem Set mit 1 oder 2 Waggons erhältlich und die Lok und der Wagen waren auch einzeln erhältlich. Die Lokomotive hatte die Katalogbezeichnung AD für die Uhrwerkversion und ADE für die elektrische Version. FIG 7 zeigt die Uhrwerkversion auf der Vorderseite und die elektrische Version auf der Rückseite. Beachten Sie, dass der hinter der elektrischen Version gezeigte Wagen kein Original, sondern eine Hachette-Reproduktion ist.



FIG 7

Im Jahr 1939 machte Hornby eine verkürzte und kleinrädige, aber erkennbare 2B1 Version des NORD Super Pacific 2C1, die vor 80 Jahren (1937) stromlinienförmig gemacht wurde. Die SNCF wurde 1938 gegründet, die Hornby Lokomotive erhielt SNCF-Markierungen, wie in FIG 8 zu sehen ist..



FIG 8

Nach dem Buch von Clive Lamming über das französische Hornby wurde eine braune Version von 1939 bis 1954 und eine grüne Version von 1939 bis 1940 hergestellt, so dass die grüne Version viel seltener ist. Soweit ich weiß, war die echte Lokomotive nie grün; 1938 wurde es für den sehr erfolgreichen Besuch (um die englisch-französischen Beziehungen zu stärken) von König Georg VI. und Königin Elisabeth blau gestrichen. Die blaue Version könnte in einer netten "Neverwazza" gemacht werden, wenn ich jemals eine dieser Loks finden würde, die eine externe Restauration benötigen. Die Hornby-Katalognummer lautet Nr. 4E und die Länge von Lok und Tender beträgt 43 cm. Diese Lokomotive war in einem Satz namens Etoile du Nord erhältlich, aber Hornby fügte falsch ETAT Typ, anstatt CIWL Typ, Wagen in diesem, also nicht realistisch, Set.



## JEP (Jouet de Paris)

JEP (wie CR) machte Spielzeug-Züge in Spur 0 und anderen Spurweiten. Im Jahr 1938 führten sie stromlinienförmige Lokomotiven ein, die die meisten ihrer früheren Lokomotiven vom Typ Nord in ihrem Katalog ersetzen. Ihre Steamliner ähneln keinem Prototyp, aber laut Clive Lamming werden zwei verschiedene Typen erkannt. Ein amerikanischer Typ, der ein bisschen wie der amerikanische New Yorker Central Commodore Vanderbilt Dampflokomotive aussieht, und ein französischer Typ, der wie eine Kombination aus französischen NORD- und ETAT-Dampflokomotiven aussieht.

Der erste "steamliner" gezeigt in FIG 9 ist ein S Gauge Spielzeug-Zug.



FIG 9

JEP führte 1953 Low-Budget-Züge der Spur S ein, die sie "Voie S" sowie "25 mm" nannten. Dieser Steamliner B-lok wurde nur in einer Uhrwerkausführung hergestellt und war nur in Sätzen mit einem grünen Wagen erhältlich oder mit einem grünen Wagen und einem roten Postwagen. Das gezeigte Set hatte die Katalognummer 4211.22 und ist 44 cm lang.

JEP hat auch eine Reihe einfacher 28-mm-Züge gebaut, die mit den billigen CR-Zügen konkurrieren sollten. Von 1938 bis 1950 fertigten sie das kleine B Uhrwerk "steamliner", das in FIG 10 gezeigt wird. Diese Lokomotive ist 4 cm kürzer als die Version der Spur S, die auf einer kleineren Spur läuft. Es hatte Katalognummer 4311 und ist 18 cm lang.



FIG 10

In Spur 0 fertigte JEP eine vielfältige Sammlung stromlinienförmiger Lokomotiven. FIG 11 zeigt, dass obwohl alle auf Spur 0 laufen, verschiedene Größen für die verschiedenen Budgets der Eltern, die einen Zug für ihren Jungen kaufen, gemacht wurden.



FIG 11

FIG 12 zeigt die zwei kleinsten Spur 0 Steamliner; die schwarze B-lok mit der Katalognummer 4321.LT ist 25 cm lang, während die blaue 1B (Katalognummer 4331.LT) ist 29 cm lang). JEP hat diese beiden Lokomotiven in schwarz und blau gemacht.



FIG 12

Diese sind beide Uhrwerklokomotiven und waren nicht als elektrische Lokomotiven verfügbar. JEP verwendete jedoch den gleichen Körper des blauen Dampfers mit einem Elektromotor, um diesen roten Gelenkzug herzustellen (BILD 13)



FIG 13

Sie kombinierten den Dampfer mit einem ihrer Triebwagen, was zu einem Zug mit einem Heckwagen mit (nicht beleuchteten) Frontlichtern führte (FIG 14). Dieser Zug mit der Katalognummer 5733.2 hat eine Länge von 60 cm und war nur in einer elektrischen Version erhältlich. Der Zug hat Markierungen der NORD-Bahn, während die Stromlinienloks darüber SNCF-Markierungen haben.



FIG 14

Zwei Versionen eines größeren stromlinienförmigen 1B mit 4-Rad Tender, die eine Gesamtlänge von 35 cm hatte, wurden gemacht: Eine lithographierte und eine gemalte Version. Die bemalte Version des 1B Dampfloks ist in FIG 15 gezeigt. Diese sind in NORD-Braun lackiert, tragen aber die SNCF-Markierungen und wurden von 1938 bis 1950 hergestellt.



FIG 15

Diese waren in Uhrwerk und elektrisch erhältlich; die elektrische Version (Bestellnummer 5751LT) ist auf der Vorderseite abgebildet. Die Uhrwerkversion dieser Lokomotive (Katalognummer 4351LT) hatte einen Scheinwerfer, der von einer Batterie im Tender gespeist wurde; auf der Tenderoberseite ist ein Ein / Aus-Schalter vorhanden, wie in FIG 16 zu sehen ist. Die Farbe dieser Lokomotive war größtenteils beschädigt, daher habe ich sie neu gestrichen.



FIG 16

Die lithographierte Version der 1B Lok, die von 1951 bis 1956 hergestellt wurde, ist in FIG 17 in Uhrwerk (Katalognummer 4341LT) an der Vorderseite und elektrisch (Katalognummer 5741LT) an der Rückseite gezeigt. Die lithografierten Versionen sind aus dünneren Metall und waren etwa 10% billiger als die lackierten Versionen.



FIG 17

Der größte JEP-Dampfer hat eine 2B2 Radkonfiguration mit 8-Rad-Tender, siehe FIG 18. Dieser war nur in einer elektrischen Version (Bestellnummer 5761LT) erhältlich und ist 46 cm lang. Verschiedene Versionen mit verschiedenen Elektromotoren und mit oder ohne automatische Umkehrleinheit wurden zwischen 1937 und 1952 hergestellt.



FIG 18

Passende 37 cm lange Wagen wurden in verschiedenen Versionen (Post, Pullman, Baggage) hergestellt, wie in FIG 19 zu sehen ist.



FIG 19

## LR (Le Rapide or Louis Roussy)

Der berühmteste und teuerste LR-Dampflok ist die Super-Rapide-Lokomotive, ein großer 2D2 Stromliniendampflok aus Aluminium, aber das ist nicht in meiner Sammlung.

In FIG 20 sieht man das Uhrwerk Weißblech B Stromliniendampflok von LR mit farblich abgestimmten Wagen, ähnlich dem Hornby PLM "Steamliner" (siehe FIG 7). Dieses hat Katalognummer 102 und eine Gesamtlänge von 48 cm. LR hat dieses Set auch in einer elektrischen Version hergestellt. Es scheint nicht auf einem Prototyp zu basieren, der Tender ist eine Ölversion. Im Jahr 1939 hatte diese Lokomotive mit Tender einen Preis von 55 FF, während der Super Rapide einen Preis von 395 FF hatte! Heutzutage ist der Preisunterschied noch größer.



FIG 20

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute LR eine Reihe von Dampfloks auf Basis der berühmten französischen Schnellzuglokomotiven SNCF 232R und 232S. Diese LR-Lokomotiven hatten gegossene Karosserien. Die ersten waren ein paar einfache Loks ohne Tender in B für das Uhrwerk und B1 für die elektrische Version. Die elektrische Version ist nicht katalogisiert und wird anscheinend erst einige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg hergestellt. Die Uhrwerkversion hat die Katalognummer 111L und erscheint in Katalogen bis 1954. Wie zu sehen ist, waren diese Lokomotiven von einem Tender-Typ, aber man konnte sich fragen, wo sie das Wasser hielten. Diese Lokomotiven sind 21 cm lang.



FIG 21

Die nicht katalogisierte B1 Lokomotive 0-4-2 gab es in zwei Versionen, mit und ohne Tender. So sehen Sie in der FIG 22 die Version der Tenderlokomotive neben der Lokomotive mit Tender. Die Tenderlok hat Puffer und ist hinten geschlossen.



FIG 22

FIG 23 zeigt die Lokomotive mit ihrem Tender. Die Tender, die LR für diese Lokomotive verwendet hat, ist der Tender des LR Flèche d'Or Pazifik sehr ähnlich.



FIG 23



Etwas wie der vorherige Typ aussieht, hat der nächste LR "Steamliner" bessere Proportionen, siehe FIG 24. Diese 3-rail elektrische 2B1 Lok mit 8-Rad Tender hat Katalognummer 1024L und eine Länge von 36 cm. Viele LR-Züge sehen aus, als hätten sie ein hartes Leben. Ich habe nie ein LR "Mint" Beispiel gefunden.



FIG 24

Ich habe die folgenden Bücher für diesen Artikel verwendet:

- Les Jouets C.R., Mick Duprat, 1998 Massin Editeur
- Hornby Les trains Français, Clive Lamming, 2006 LR Presse
- JEP 1902-1964, Clive Lamming, 2008 LR Presse,
- Encyclopedie du Train-Jouet Francais, Clive Lamming, 1993 Editions du Collectionneur

Und ich verwendete Informationen von der Website <http://www.train-jouet.com/catalogues/index.htm>, die viele Kataloge enthält. Alle Bilder von mir mit Zügen aus meiner Sammlung.