

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 13/14 (1889)  
**Heft:** 20

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

INHALT. Les locomotives à voie normale à l'Exposition de 1889 (Suite). — Wettbewerb für ein Nationalmuseum in Bern. — Zur Beleuchtung von Bauplätzen. — Miscellanea: Zahnradbahn auf den Pikes-Peak. Warnung. Das Königsberger Electricitätswerk. Die Steigung der

Treppen. — Concurrenzen: Eidg. Verwaltungsgebäude in Bern. — Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

## Les locomotives à voie normale à l'Exposition de 1889.

### Groupe VI. — Classe 61.

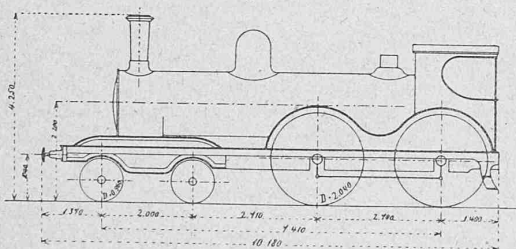
Par M. Gérard Lavergne,

ancien élève de l'Ecole Polytechnique de Paris, Ingénieur civil des Mines.

(Suite).

Machine Ouest No. 951 à deux essieux accouplés et bogie porteur à l'avant (Fig. 5). — Les nécessités du trafic sur certaines sections des Chemins de fer de l'Ouest imposent l'obligation de construire un certain nombre de machines express plus fortes que celles du modèle à trois essieux dont nous venons de parler. L'augmentation de puissance se traduisant par un accroissement du poids, il a été reconnu nécessaire pour éviter de fatiguer les voies, de recourir à un quatrième essieu. On a donc constitué un bogie à l'avant, disposition que la pratique a démontré être favorable, tant pour la stabilité de la machine qu'au point de vue de la conservation de la voie.

Fig. 5.



1 : 150.

La machine 951 de ce nouveau type, qui est exposée, a été exécutée entièrement dans les ateliers des Chemins de fer de l'Ouest.

La grille légèrement inclinée est munie d'un jette-feu commandé au moyen d'une vis. La chaudière est à foyer renflé, ce qui a permis de mettre quelques tubes de plus. Le corps cylindrique est formé de trois viroles assemblées avec des couvre-joints intérieurs et extérieurs, à l'aide de la riveuse hydraulique, sous une pression de 50 000 à 60 000 kg. Le timbre a été porté à 11 kg.

Les cylindres sont intérieurs. Le mécanisme de distribution est aussi à l'intérieur, avec tiroirs verticaux placés entre les cylindres. Deux tuyaux de prise de vapeur débouchent, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière de la boîte à vapeur commune. En raison de la disposition de la tige et du cadre du tiroir, les lumières ont été divisées en deux parties dans le sens de la hauteur. Le conduit d'échappement est par suite divisé en deux branches passant l'une au-dessus, l'autre au dessous du cylindre.

Le piston est du modèle Suédois; la coulisse de celui de Gooch à deux flasques. Le changement de marche se fait à l'aide d'un servo-moteur de la catégorie des servo-moteurs asservis. La seule manœuvre à faire par le mécanicien consiste à mettre une manette au cran de marche. Le déplacement de la manette détermine simultanément l'ouverture du tiroir d'admission de vapeur dans le cylindre moteur et celle du robinet du cylindre de verrouillage. Le mouvement qui se produit sous l'action de la vapeur, à la suite de cette ouverture, amène la fermeture du tiroir et du robinet. Le cylindre de verrouillage est rempli d'eau et de glycérine.

La machine est munie de la sablière à vapeur du système Gresham.

Le frein est à quatre sabots en fonte, actionnés par deux cylindres verticaux à air agissant sur des cames.

Un appareil spécial est destiné à avertir le mécanicien du fonctionnement du système d'intercommunication par l'air comprimé entre les voyageurs et les agents du train.

Le bâti du bogie est formé de deux longerons en acier de 25 mm d'épaisseur, reliés par une forte pièce en acier coulé, sur laquelle repose un support de pivot également en acier coulé. Ce support a la forme d'un plateau dont la partie inférieure glisse dans une rainure transversale. Le déplacement peut atteindre 0,05 m. L'axe du pivot se trouve déporté de 0,05 m en arrière par rapport au milieu de l'axe des roues, de telle sorte que dans les courbes l'inscription du bogie se trouve facilitée.

L'attelage entre la machine et le tender se fait à l'aide des tampons obliques du système E. Roy, sans interposition d'aucun appareil élastique. La Cie. a fait la première application de ce système en 1884. Ces tampons sont en fonte: ceux de la machine ont une surface sphérique dont la cheville d'attelage est le centre; ceux du tender une surface plane inclinée à 50° environ. Cette disposition s'oppose au mouvement de lacet en ligne droite, sans gêner les déplacements relatifs en courbe.

Cette machine est d'un excellent type. Elle est en outre d'une très-grande simplicité de construction, ce qui contribuera à faciliter notablement son entretien et à en diminuer les dépenses.

Machine de l'Etat Belge no. 192 à deux essieux accouplés et deux essieux porteurs (Fig. 6). — Exposée par la Société Cockerill, de Seraing, qui l'a construite pour trains très-rapides, sur la base d'un programme fort rigoureux imposé par le Chemin de fer de l'Etat Belge.

Comme toutes les machines Belges récentes, en tout cas comme toutes celles qui figurent à l'Exposition, cette machine présente les trois dispositifs suivants, que nous mentionnons une fois pour toutes:

1<sup>o</sup> l'emploi du foyer Belpaire. On connaît les avantages de ce foyer, toujours muni d'une très-grande grille formée de petits barreaux peu écartés et rivés ensemble par groupes de 10 ou 12; ces groupes sont juxtaposés et ajoutés bout à bout pour former la largeur et la longueur de la grille. Ce fractionnement de la grille en plusieurs parties a sa raison d'être dans les nécessités du décrassage qu'il facilite et auquel il faut souvent procéder, par suite des charbons menus et de mauvaise qualité que ces grilles permettent d'utiliser.

2<sup>o</sup> l'emploi pour la distribution du système Walschaërt, qui a, entre autres avantages, celui de donner, quelle que soit la position du coulisseau dans la coulisse, une avance à l'admission constante;

3<sup>o</sup> l'emploi pour la suspension de ressorts convexes système Belpaire. Ces ressorts confectionnés avec des lames droites échappent au reproche, qu'on peut adresser aux ressorts concaves, formés de lames courbées au laminoir, que cette opération a pu altérer leur nature intime et leur solidité. Peut-être est-il permis d'ajouter que dans les ressorts concaves, quand par suite de tension ils prennent la position voisine de la ligne droite, la raideur augmente et qu'ils manquent alors de l'élasticité qui serait nécessaire.

La machine de Seraing a un essieu radial à l'avant. Son mécanisme de distribution est intérieur. Elle est munie d'un servo-moteur. Un frein Westinghouse agit sur les quatre roues couplées.

Cette locomotive est d'une simplicité d'organes et d'une élégance d'aspect incontestables.

Elle a, paraît-il, donné d'excellents résultats. Elle circule librement dans les courbes de 300 m de rayon, malgré l'énorme empattement de 6,56 m entre les essieux extrêmes.