

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 21

Artikel: Les locomotives à voie normale à l'exposition de 1889
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15690>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

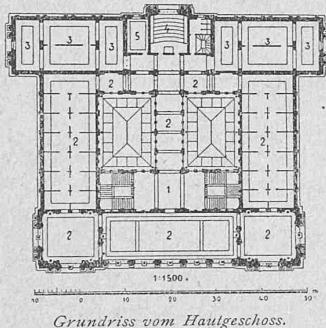
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bogen ruhende fünfarmige Treppe. Dadurch ist eine möglichst unmittelbare innere Communication hergestellt.

Indessen ist hier in der Beschränkung des Guten zu viel gethan. Jede einzelne Etage umfasst nur 1170 m^2 Ausstellungsräume, wodurch nicht nur der Nachtheil entsteht, dass zusammengehörende Gruppen in verschiedene Stockwerke vertheilt werden müssen, sondern — was noch nachtheiliger ist —, dass der Verfasser gezwungen war, über dem Erdgeschoss noch drei Etagen aufzubauen und dadurch das Aeussere des Charakters eines Monumentalbaues zu entkleiden. — Die an sich nicht ungünstige Fassadenlösung der Flügel in den untern Stockwerken mit Bogenstellungen zwischen Halbsäulen von 4 m Axenweite erscheint durch das Obergeschoss und die hohen Dächer entschieden beeinträchtigt, und neben der schweren Masse des Baues, der zudem durch keine weit vorspringenden Risalite belebt ist, wirkt das architektonische Detail nicht bedeutend genug. Die Behandlung des Mittelbaus mit dem Haupteingang ist gegenüber dem Zweck des Gebäudes absolut unbefriedigend

Dritter Preis. Motto: „Aare“.

Verfasser: O. Dorer und A. Füchslin, Architekten in Baden und Brugg.



Grundriss vom Hauptgeschoss.

Legende: 1. Vestibul. 2. Säle für Geschichte und Culturgeschichte vom Mittelalter bis in die neuere Zeit. 3. Ethnographische Sammlungen. 4. Vortragssaal. 5. Director.

und auch die Entwicklung der Vestibules erscheint nicht im Einklang zu dem mächtigen Baukörper. — Endlich muss auch der Mangel aller Nebenräume, selbst der Closets in den drei obren Etagen gerügt werden. Indessen lassen sich alle diese Mängel durch entsprechende Vertiefung der Säle leicht beheben und ein den gegebenen Verhältnissen möglichst nahe kommendes Project ohne wesentliche Veränderung des Grundrisses hieraus gestalten.

„Aare“. Die Vorzüge dieses Projectes liegen in den grossartigen, wahrhaft monumentalen Proportionen und der harmonischen, ein Museum charakterisirenden Durchbildung des Aeussern. Die Fassade, — ohne Mittelbau — nur mit 5 grossen Öffnungen von $5\frac{1}{2}\text{ m}$ Axenweite ist von zwei kräftigen und schön gegliederten Eckpavillons begrenzt und erreicht in zwei Ordnungen über einer $2\frac{1}{2}\text{ m}$ hohen Freitreppe bis zum Hauptgesimse unter der Figuren geschmückten Attika eine Höhe von 22 m . Auch der vorge schriebene Durchgang führt über diese Freitreppe.

Der Eingang öffnet sich direct in die Ausstellungsräume, welche im Viereck zwei glasbedeckte Höfe umschliessen, die durch einen Corridor getrennt sind, der störend die sonst hübsche Anlage durchschneidet. Die Höfe sind auch in die Ausstellungsräumlichkeiten einbezogen, so dass es möglich war, mit 2 Stockwerken auszukommen, — für den Besuch gewiss ein grosser Vortheil, in der vorliegenden Anordnung aber von entschiedenem Nachtheil für die Uebersichtlichkeit und Klarheit der Eintheilung.

„Seid einig“*). (Zum Ankauf vorgeschlagen.) Dieses Project stimmt in manchen Punkten mit einzelnen Theilen der prämierten überein, und obschon der allgemeine Eindruck der Grundrissdisposition kein vortheilhafter ist, so wohnt doch der Fassade — der Variante mit durchgehender Säulenordnung — ein mehr monumentalner Zug inne,

und auch der grosse Bogen über der Freitreppe, welcher zum Eintreten einladet, ist ein guter Gedanke. Die Anordnung der Ausstellungssäle entspricht derjenigen des Projectes „X im Kreis“, überdies ist noch ein besonderer Eingang für Vortragssaal und Bibliothek angebracht, was als zweckmässig bezeichnet werden muss.

Durch die Eröffnung der Couverts seitens des Herrn Vicepräsidenten der Aufsichtscommission, Herrn Stadtpräsident Müller, wurden nachstehende Architekten als Verfasser der Projecte bekannt:

Et ego in Arcadia: Paul Bouvier, Neuchâtel.

Kreuz im Kreis: Alexander Kosh, London.

Punkt im Kreis: Armin Stöcklin, Basel.

S. P. Q. B.: R. v. Wurtemberger, Bern.

X im Kreis: A. Tièche, Bern.

Aare: O. Dorer und A. Füchslin, Baden und Brugg.

Hiermit glaubt das Preisgericht sich seiner ihm übertragenen Mission entledigt zu haben und zeichnet hochachtungsvollst

Bern, den 13. August 1889.

Hans Auer,

F. Bluntschli,

C. Châtelain, A. v. Essenwein,

Théodore de Saussure, J. C. Kunkler.

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

Groupe VI. — Classe 61.

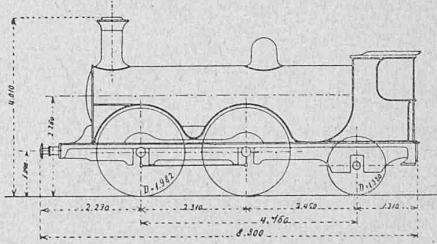
Par M. Gérard Lavergne,

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

(Suite).

Machine No. 189 du London et Brighton Railway à deux essieux accouplés et un essieu porteur à l'arrière (Fig. 8). — Locomotive du type Gladstone bien connu, mais dotée de quelques perfectionnements. Vingt locomotives semblables sont en service sur la ligne de Londres à Brighton; elles remorquent 18 voitures (même 20 à 25 en certains moments) avec une vitesse moyenne de 78 km à l'heure .

Fig. 8.

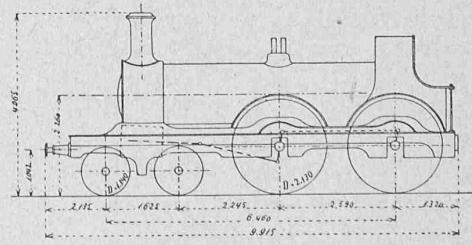


1:150.

Elle est munie d'un changement de marche avec servo-moteur à air comprimé.

Machine No. 240 du South Eastern Railway à deux essieux accouplés et un bogie porteur à l'avant (Fig. 9). — Cette machine est munie d'un changement de marche avec servo-moteur à vapeur.

Fig. 9.



1:150.

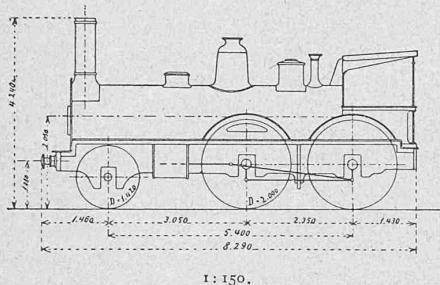
Un frein à vide automatique agit sur la locomotive et sur le tender.

*.) Verfasser: Arch. Rich. Kuder von Zürich in Strassburg.

Machines à mouvement extérieur.

Machine du Midi No. 1615 à deux essieux accouplés et un essieu porteur à l'avant (Fig. 10). — Construite par le Creuzot, sur le type actuel de la compagnie qui est bien connu.

Fig. 10.



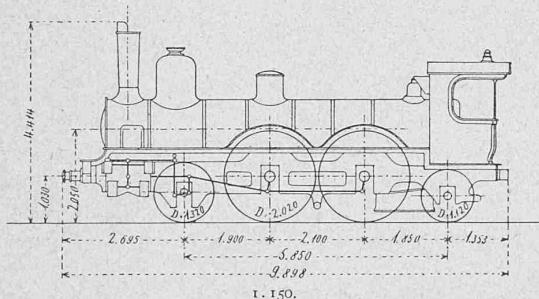
Machine de l'Etat Français à deux essieux accouplés et deux essieux porteurs extrêmes (Fig. 11 et 11'). — Construite à Belfort, dans les ateliers de la Société Alsacienne et exposée par l'administration des Chemins de fer de l'Etat Français.

Cette machine est dérivée du type ordinaire des locomotives à grande vitesse de l'Etat, devenu insuffisant par suite de la brusque augmentation du poids des express, augmentation qui a été elle-même produite par l'ouverture de la ligne de Paris à Bordeaux par Saumur. Ce poids dépasse souvent 200 t, machine et tendre non compris et nécessite alors la double traction. La machine actuelle peut remorquer jusqu'à 250 et 260 t.

Les modifications principales apportées au type ordinaire sont les suivantes:

1^o on a porté la surface de grille de 1,3372 m² à 1,6416 m²;

Fig. 11.



2^o on a porté le timbre de la chaudière de 9 à 12 kg; 3^o on a ajouté un essieu porteur à l'arrière;

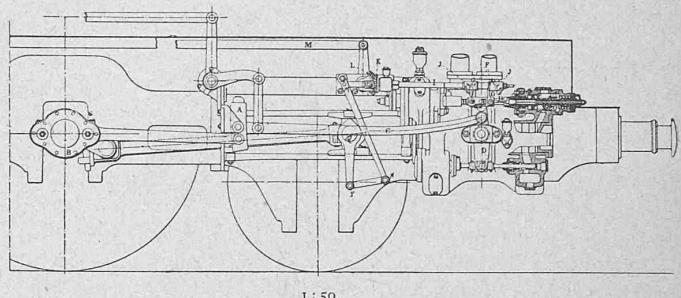
4^o on a appliquée une distribution du genre Corliss imaginée par M. A. Bonnefond, ingénieur de la Société de construction des Batignolles.

Cette distribution étant d'une application toute nouvelle, nous croyons devoir la décrire avec quelques détails.

Comme dans toutes les distributions Corliss, chaque cylindre est muni de deux tiroirs pour l'admission et de deux tiroirs pour l'échappement.

La coulisse A (Fig. 11') ne sert absolument qu'au

Fig. 11'.



1:50.

changement de marche; la variation de la détente est assurée par un mécanisme spécial. Cette coulisse reçoit son mouvement d'une came B montée sur l'essieu moteur et le transmet, par l'intermédiaire de la barre C, au balancier D. Celui-ci commande par son extrémité supérieure les deux tiroirs d'admission placés au-dessus du cylindre et par son extrémité inférieure les deux tiroirs d'échappement placés au-dessous. Cette commande se fait pour les tiroirs d'admission, par l'intermédiaire des cliquets articulés FGH. La touche H de ces cliquets repousse le tiroir dans la boîte d'admission et l'orifice d'introduction est ainsi découvert. La période d'admission dure jusqu'au moment où la partie F du cliquet articulé est heurtée par un taquet hélicoïdal J. Ce cliquet tourne alors autour de son axe G et la tige sur laquelle est montée le tiroir est rendue libre. Or cette tige porte d'un côté une couronne, sur laquelle la vapeur exerce une pression que rien n'équilibre plus, et qui amène la fermeture automatique de l'admission.

Il suffit donc d'avancer ou de retarder le moment du choc du taquet J sur la partie F du cliquet articulé correspondant, pour diminuer ou pour augmenter la durée de l'admission, et par suite faire varier la détente. Voici comment est obtenu ce résultat.

Les taquets hélicoïdaux J sont montés sur un arbre horizontal I, qui, par l'intermédiaire des pièces MN, NP, PQ, reçoit de la croise Q du piston un mouvement de va-et-vient, pendant lequel les parties F des cliquets sont alternativement heurtées par les taquets J. Pour une position donnée de ces taquets, ce sont toujours les mêmes points des taquets qui butent contre les parties F des cliquets; la durée de l'admission reste donc constante. Mais que, par l'intermédiaire de la barre M, du secteur denté L et du pignon K monté sur l'arbre I, le mécanicien vienne à faire tourner cet arbre, les taquets tourneront avec lui; les points par lesquels ils attaqueront les cliquets changeront aussi, et

Tableau comparatif des dimensions principales (Suite. — Voir No. 19, Pg. 112).

Fig.	Machine	Surface de grille	Surface de chauffe	Timbre	Diamètre des roues motrices	Diamètre des cylindres	Course des pistons	Poids de la machine en charge	Poids adhérent	Adhérence à 0,14	Effort théorique maximum	Effort théorique moyen
8	Lond. u. Bright. Nr. 189	1,92	138,62	12,396	1,982	0,463	0,661	38140	27260	3816	8865	5762
9	South-Eastern R. n. 240	1,51	91,84	10,880	2,140	0,480	0,658	41500	28000	3920	7731	5025
10	Midi n. 1615	1,71	111,84	10,000	2,000	0,440	0,600	42800	30000	4200	5808	3775
11	Etat-Français n. 2601	1,64	120,18	12,000	2,020	0,440	0,650	43100	27000	3780	7475	4858
12	Etat-Belge n. 100	5,83	147,55	10,330	1,700	0,500	0,600	52000	39000	5460	9114	5924
13	Nord n. 701	2,35	103,03	11,000	2,100	{ 0,330 0,460	0,610	37800	27600	3864	—	—
14	P. L. M. C-1	2,34	119,48	15,000	2,000	{ 0,310 0,500	0,620	53500	29600	4144	—	—
15	Paris-Orléans n. 1825	1,74	174,65	11,000	1,500	0,480	0,600	51500	39100	5474	10137	6589
16	Ouest n. 3531	1,28	99,38	10,000	1,540	0,430	0,600	41450	41450	5803	7204	4682
17	Etat-Belge n. 941	5,15	133,38	8,300	1,300	0,500	0,600	45000	45000	6300	9577	6225
18	Etat-Belge n. 206	2,00	52,35	12,000	1,200	0,350	0,500	30200	30200	4228	6120	3978

avec les points les moments de l'attaque, et par suite la durée de l'admission.

Quant au mouvement alternatif des tiroirs d'échappement, il est réglé une fois pour toutes, quelle que soit la position des tiroirs d'admission,

Voici les périodes de la distribution:

Conditions constantes quel que soit le cran de marche	avance linéaire à l'admission	= 10 mm
	contre-vapeur(en centièmes de course)	= 1½ %
	avance à l'échappement (linéaire)	= 20 mm
	avance à l'échappement (en cent. de course)	= 8 %
	compression	= 10 %
	durée de l'échappement	= 95 %
admission variable à volonté	= 0 à 80 %.	

Cette machine est munie d'une sablière à vapeur système Gresham et Craven, et de tampons système Roy.

Tout fait espérer que cette machine donnera des résultats très satisfaisants au point de vue de la consommation de combustible. La machine du type ordinaire, dont celle-ci est dérivée, consomme seulement en moyenne 7,711 kg par kilomètre de train, et 54 kg par 1000 tonnes kilométriques, sur des lignes qui comportent de nombreuses rampes de 15 mm.

Une machine semblable à la machine exposée, mais non munie de la distribution Bonnefond, a consommé une quantité de combustible légèrement moindre. Ce résultat doit être surtout attribué à l'augmentation du timbre.

La distribution Bonnefond, comme le système Corliss et ses autres dérivés appliqués aux machines fixes, en permettant de profiter des avantages de la marche à grande détente sans laminage de vapeur, assurera encore une certaine économie de combustible. C'est du reste ce qui a été vérifié sur une ancienne machine, à laquelle on a adapté cette distribution, et qui a aussi permis de s'assurer que le mécanisme du système Bonnefond, forcément moins simple que celui de la distribution par coulisse, se comporte bien dans la pratique.

Machine No. 1701 de la Société Italienne des Chemins de fer de la Méditerranée à deux essieux accouplés et bogie à l'avant.

— Cette machine gracieusement nommée *Jeanne d'Arc*, a été construite dans les ateliers de la Cie. à Turin. Les roues accouplées ont 2,10 m de diamètre; le mouvement et la distribution sont extérieurs. La locomotive pèse à vide 42 t. Elle est destinée au service des trains rapides et peut, paraît-il, donner une vitesse de 80 km à l'heure.

Machine No. 1859 de la Société Italienne des Chemins de fer de l'Adriatique à deux essieux accouplés et un bogie à l'avant.

— Le mouvement est extérieur et la distribution intérieure aux longerons.

Machines à trois essieux accouplés.

La Parisienne à trois essieux accouplés, et à roues de 2,50 m.

Machine de l'Etat Belge No. 100 — type VI Express — à trois essieux accouplés et un essieu radial à l'avant (Fig. 12). Exposée et construite par la Société anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre.

Fig. 12.

