

Les locomotives suisses à l'Exposition Universelle de 1900 à Paris

Autor(en): **Barbey, Camille**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22003>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les locomotives suisses à l'Exposition Universelle de 1900 à Paris.

La Suisse occupe une brillante place à Vincennes et nous voudrions résumer brièvement l'impression que produit la superbe exposition de la „Société suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthur“. Cette maison a mis son honneur à représenter dignement une industrie où elle occupe une des premières places.

Comme nous le laissons prévoir dans la conclusion de „Locomotives suisses“, l'Exposition universelle de 1900 est en fait de locomotives le triomphe de la machine compound. — A ce propos qu'il nous soit permis de rappeler ici que le créateur de cette machine admirable est un Suisse romand d'origine, M. Anatole Mallet, que les membres de la G. e. P. auront le privilège d'avoir au milieu d'eux à leur réunion annuelle de juin à Paris. Ce n'est pas que ses beaux succès techniques attirent sur lui-même les regards de ses collègues, car s'il jouit à l'heure actuelle du plein épanouissement de sa création et de ses brevets, il cache sa grande science sous une modestie bien rare aujourd'hui et à laquelle nous ne saurions assez rendre hommage au début de ces lignes.

M. Mallet a rencontré bien des obstacles depuis 1876, année où la première locomotive compound fut mise en service sur la ligne locale à voie normale de Bayonne-Biarritz (Basses-Pyrénées). Les grandes Compagnies françaises avec un ensemble remarquable ont fermé la porte à son invention, mais une fois le succès du système démontré, elles ont appliqué en grand le principe compound aux locomotives, à tel point que toutes leurs machines à grande vitesse sont à quatre cylindres et à double détente.

La Suisse a été l'un des premiers pays à comprendre toute la valeur économique du principe compound, vu l'absence de combustibles dans notre pays. L'Angleterre qui était il y a peu d'années encore, le principal pays producteur du charbon, est actuellement le plus réfractaire à l'application du principe de la double détente aux locomotives.

Ces diverses tendances se manifestent clairement à l'annexe de Vincennes où un superbe hall, couvrant 20 voies, abrite une exposition absolument unique de locomotives et de matériel roulant.

La „Société suisse de Winterthur“ expose trois locomotives de grandes lignes: une locomotive coloniale pour les chemins de fer éthiopiens, une locomotive pour les Tramways de Lyon à Fourvières et une locomotive électrique à crémaillère pour le chemin de fer de la Jungfrau.

D'un côté se trouvent: la locomotive express compound à deux cylindres de la „Cie. du Nord-Est“, devant elle la locomotive éthiopienne, puis la locomotive de tramway; sur l'autre voie parallèle, séparée par un spacieux trottoir de 5 m, sont rangées la locomotive compound à trois cylindres du Jura-Simplon, puis la machine express à

quatre cylindres du Central; devant elle le train de la Jungfrau avec une voiture et la machine électrique.

Tous ces types de locomotives sont connus de nos lecteurs suisses:

La machine express à deux essieux accouplés¹⁾ est le premier type de ce genre construit en Suisse; c'est une application du principe compound à une locomotive de style purement anglais, c'est-à-dire avec cylindres intérieurs, absence de dôme, contour des lignes très simple. Cette belle machine étudiée sous la direction de M. Haueter, ingénieur en chef de la traction, est unique de son type à

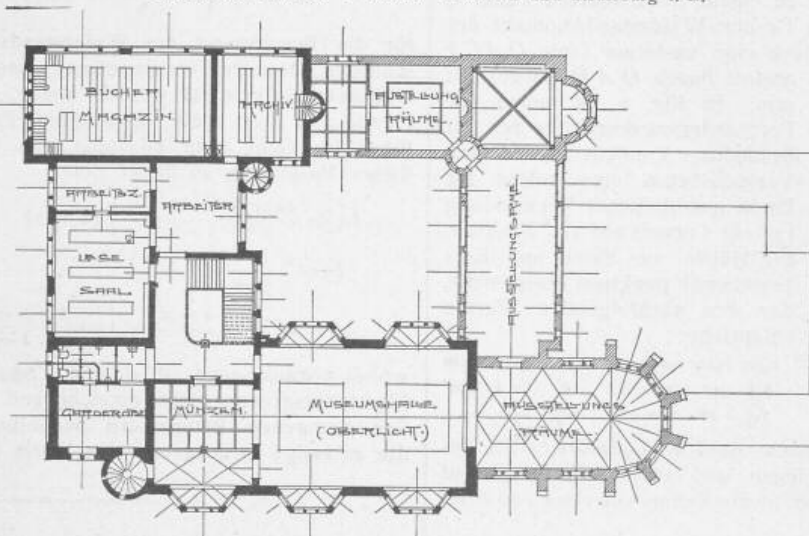
Vincennes. Elle sera remarquée de tous les ingénieurs de traction qui aiment voir des principes rationnels appliqués avec une élégance, laquelle fait honneur aux constructeurs aussi bien qu'aux ingénieurs qui ont conçu ce type de locomotive à vitesse maximale de 90 km à l'heure.

La machine Mogul à trois cylindres du Jura-Simplon²⁾ est également seule de son type à Paris; elle est due à

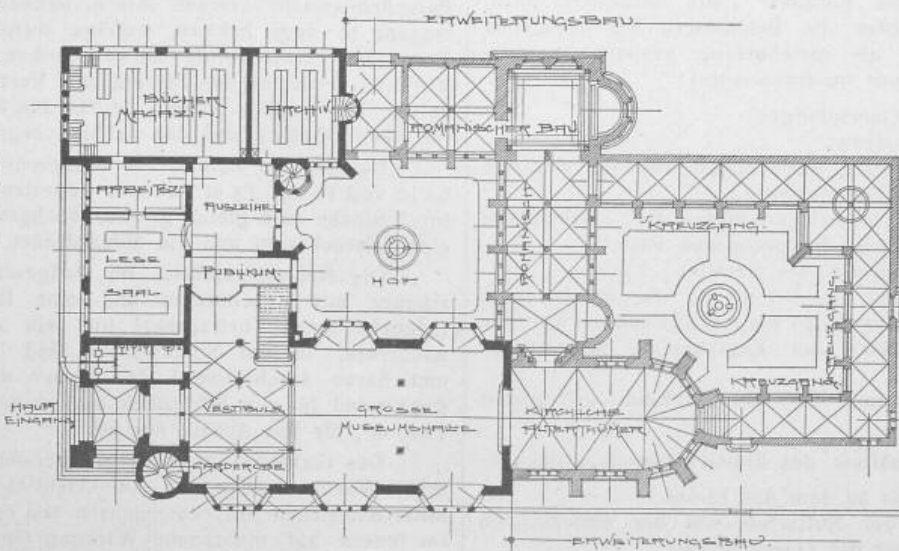
M. Weyermann, ingénieur en chef de la traction et du matériel roulant de la Compagnie. C'est un type intéressant de locomotive de montagne, très compacte, très puissante et économique et assurant la remorque des trains de voyageurs

Städtisches Museum in Hagenau.

Architekten: Kuder & Müller in Zürich und Strassburg i. E.



Grundriss vom I. Stock. 1:500.



Grundriss vom Erdgeschoss. 1:500.

¹⁾ Voir Schweiz. Bauzeitung, tome XXXIV, No. 26.

²⁾ Voir Schweiz. Bauzeitung, tome XXXI, No. 7.

avec beaucoup d'aisance sur les rampes de 25 mm; sa vitesse maximale est 75 km/heure.

La Cie. du „Central Suisse“, qui comme le Jura-Simplon a appliqué en grand le principe compound, est représentée par une belle machine express à quatre cylindres du type Nord avec la différence, qu'ici les cylindres à basse pression sont extérieurs et attaquent l'essieu d'arrière. — Cette machine est une application heureuse du type Nord aux conditions des lignes suisses avec déclivités de 10 à 15 ‰. Elle a été établie sous la direction de M. Egger, ingénieur en chef du matériel et de la traction de la Cie. du Central. Sa vitesse maximale est de 90 km à l'heure.

Nous aurions voulu voir encore cette série complétée par les belles machines express à quatre cylindres du Gotthard et par celles à marchandises du système Mallet de la Cie. du Central, mais ces trois types de locomotives à deux, trois et quatre cylindres forment un ensemble remarquable et prouvent le degré de science technique auquel la fabrique de Winterthur est arrivé. — L'exécution et le fini de ces machines attirent l'admiration de tous les connaisseurs et maintiennent à nos constructeurs suisses de locomotives leur vieille réputation de mécaniciens scrupuleusement soigneux et exacts.

La machine éthiopienne est du type Mogul à cylindres extérieurs; son tender est sur bogies; il est muni de réservoirs pour le pétrole servant à la combustion dans le foyer.

La locomotive de tramway est du type fréquent en Suisse, à trois essieux accouplés avec disposition des cylindres et distribution du système Brown.

La machine électrique pour la Jungfrau est à crémaillère, avec renvois par engrenages aux roues dentées pour crémaillère du système Strub.

La Fabrique de Winterthur a acquis une grande réputation dans la construction des locomotives à crémaillère du système Riggensbach, Abt, Locher etc. L'électricité lui a donné l'occasion de créer dernièrement plusieurs types de locomotives électriques à crémaillère.

Nous sommes reconnaissants aux distingués Directeurs de la Fabrique de Winterthur d'avoir réunis à Vincennes une collection de locomotives aussi modernes par leur conception que remarquables par leur construction et d'avoir su prouver à leurs confrères d'Amérique qu'il y a encore des chemins de fer qui trouvent leur avantage économique à commander du beau et bon travail.

Valleyres, le 29 mai 1900.

Camille Barbey, ingénieur,

Directeur de la Cie. du Chemin de fer Yverdon-Ste-Croix.

Miscellanea.

Die schweizerischen Eisenbahnen i. J. 1899. Der jüngst erschienene Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Geschäftsführung des Eisenbahndepartements i. J. 1899 bietet wie in jedem Jahre

wieder einen interessanten Ueberblick über den Zustand und die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Nachstehend geben wir die bemerkenswertesten Mitteilungen in gedrängtem Auszuge wieder:

Organisation und Personal. Organisatorische Änderungen brachte das Berichtsjahr nicht. Dagegen fand im Laufe des Jahres mehrfacher Personalwechsel statt; u. a. mussten vier Kontrollingenieure, welche ihre Entlassung genommen hatten, ersetzt werden.

Gesetze, Verordnungen, Postulate. In das Berichtsjahr fallen: Annahme des Gesetzes über «Bau und Betrieb der Nebenbahnen»¹⁾ durch die eidg. Räte und Gesetzesentwürfe betr. die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen²⁾; das Tarifwesen der schweiz. Bundesbahnen; die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweiz. Bundesbahnen. — Verordnungen wurden erlassen betr. Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe, und betr. die Erwerbung und den Betrieb der Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die

Organisation der Verwaltung der schweiz. Bundesbahnen.

Internationale Verhältnisse. Das mit Italien vereinbarte, im Staatsvertrag vorgesehene Uebereinkommen über den Anschluss des schweiz. Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola haben die eidg. Räte durch Beschluss vom 22. Dezember genehmigt³⁾. Auf italienischer Seite steht die parlamentarische Genehmigung noch aus, so dass einstweilen nicht zum Austausch der Ratifikationen geschritten werden konnte und das Uebereinkommen noch keine Rechtskraft erlangte.

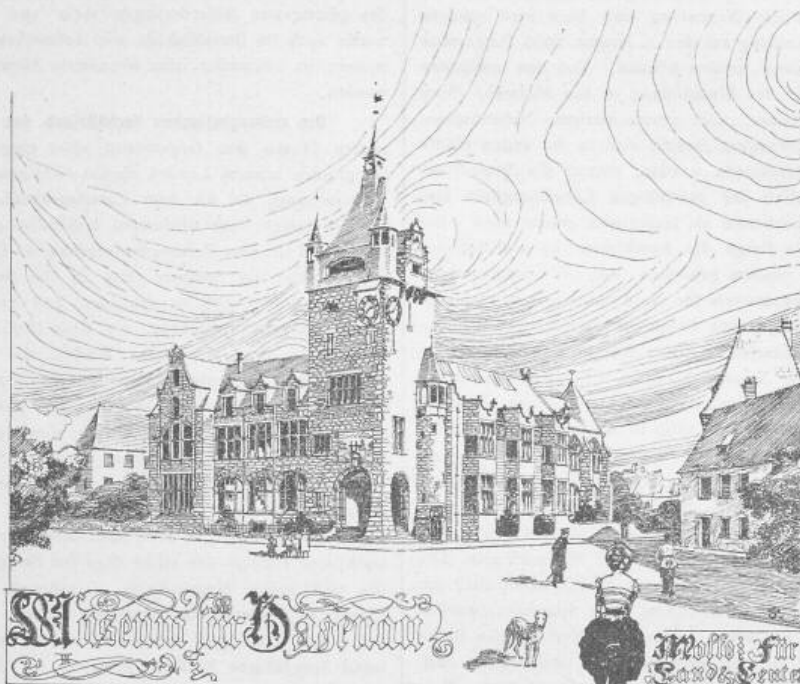
Konzessionen. Auf 14 neuen bzw. Erweiterungslinien erfolgte die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes; Ende des Jahres bestanden im ganzen 134 Konzessionen von noch nicht eröffneten, teilweise aber schon in Angriff genommenen Bahnen in Kraft.

Bau. Es befanden sich während des Berichtsjahres im Stadium der Projektgenehmigung 10, im Stadium des Baues 30 Bahnlängen, deren Kostenvoranschläge einen Gesamtbetrag von 139 023 000 Fr. erreichen. Dem Betrieb wurden übergeben: Städt. Strassenbahn Zürich (Bellevue-Paradeplatz-Bahnhof Enge und Kreuzplatz-Leonhardplatz) (14. Jan.), Drahtseilbahn Neuveville-St. Pierre in Freiburg (4. Febr.), Tramways lausannoises: Place de Chauderon-Prilly (4. Febr.), Tramways de Neuchâtel (Neuchâtel-Serrières) (20. Mai), Reichenbachfall-Drahtseilbahn (8. Juni), Trambahn Waldhaus-Hotel Dolder in Zürich (5. Juli), Station Riffelalp-Hotel Riffelalp (13. Juli), Oensingen-Balsthal (17. Juli), Burgdorf-Thun (21. Juli), Eiger-Gletscher-Rotstock (2. August), Pont-Brassus (21. August), Drahtseilbahn auf den Gurten (12. Sept.), Drahtseilbahn Lausanne-Signal (18. Okt.), Luzerner Tramway (8. Dezember), Tramway Chaux-de-Fonds: Neue Strecken in der rue de la Charrière und der rue du Collège (11. Dez.), Drahtseilbahn Davos Platz-Schatzalp (24. Dez.). Die Gesamtlänge dieser Linien beträgt etwa 70 km. — Von den im Bau befindlichen neuen Bahnlängen beschäftigt sich der Bericht zunächst mit den Verhältnissen des Simplon-tunnels. Die betreffenden Daten sind bereits früher von uns veröffentlicht worden; ergänzend entnehmen wir den Mitteilungen des Berichtes, dass die Bauausgaben für den Tunnel samt Zufahrtslinien im ersten Baujahr d. h. bis 30. Sept. 1899 etwa 7,6 Millionen Fr. betragen haben, einschl. einer Summe von ungefähr 500 000 Fr. für Projektstudien vor dem

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXV S. 38.

²⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIII S. 239.

³⁾ S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIV S. 124.



Perspektive.