

DURAIL J'  
RACONTE...

# L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY



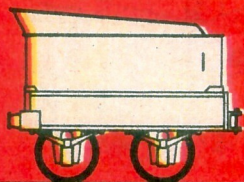
## les tenders

Au début, on utilisait comme tender un petit wagon plat en bois portant le charbon et pourvu, vers l'arrière, soit d'un vaste tonneau ordinaire pour contenir l'eau, soit d'une caisse à eau en tôle. On l'appelait en France le « chariot de suite ».

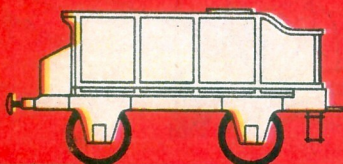
La création du tender classique est encore due à Robert Stephenson. Le premier fut attelé à la « Northumbrian », en 1830. Entièrement en tôle, il comportait une caisse à eau disposée en fer à cheval le long des côtés et de l'arrière, où une porte servait à introduire l'eau. Le tender est donc arrivé rapidement à sa forme définitive.

Avec les charges nécessitées par l'accroissement de la vitesse et de la puissance, les tenders furent considérablement agrandis. Les premiers tenders à six roues apparurent en France et en Grande-Bretagne dès 1846. En vingt ans, la capacité des tenders était portée de 2.900 litres d'eau et 500 kg de charbon à 5.000 ou 6.000 litres d'eau et 2.000 à 2.400 kg de charbon ou de coke.

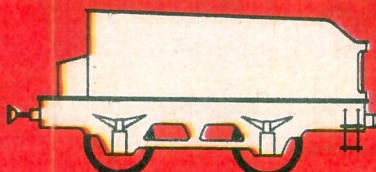
L'attelage des tenders présentait des conditions particulières en raison de la présence des tuyaux de raccordement. Ceux-ci ont été d'abord des boyaux, puis des tubes droits en cuivre à rotules ; enfin, on utilisa le caoutchouc avec protection par une spirale en fil de fer.



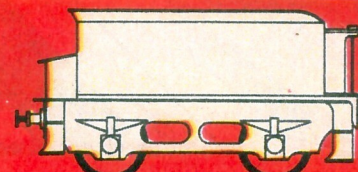
Stephenson 1835.



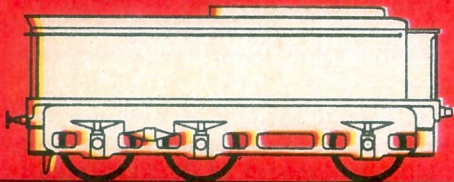
Ch. de fer de Strasbourg  
1847.



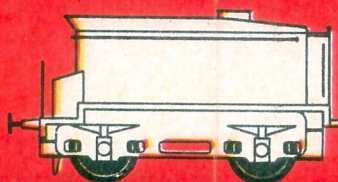
Ch. de fer du Midi 1867.



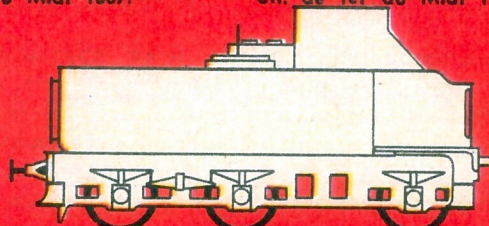
Ch. de fer du Midi 1896.



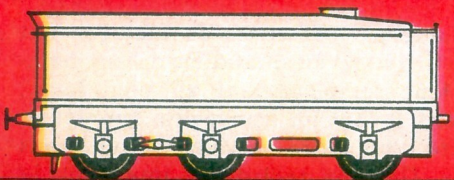
Ch. de fer du Nord 1900.



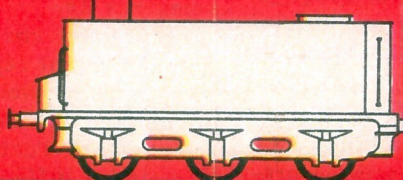
Paris-Orléans 1905.



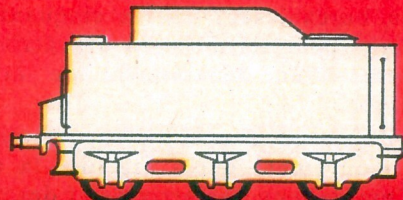
Ch. de fer du Nord 1908.



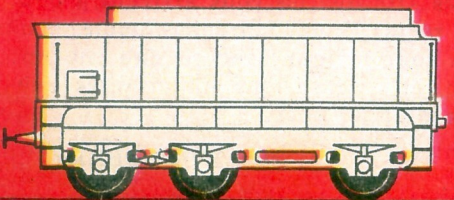
Paris-Orléans 1909.



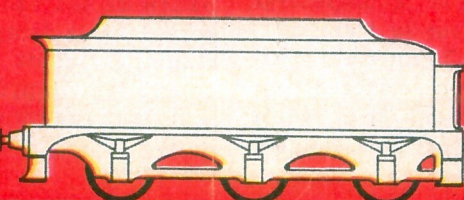
Etat belge 1909.



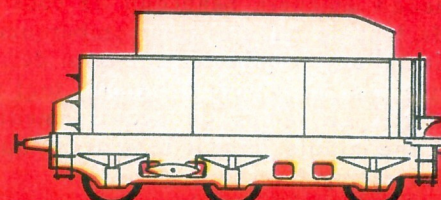
Etat belge 1910.



Ch. de fer du Midi 1910.



Great Central 1912.



Preussischen Eisenbahnen 1913.