

---

## CHRONIQUE.

---

### SOMMAIRE :

BULLETIN. — 1. Trains-tramways du chemin de fer de Liège à Maestricht.

RENSEIGNEMENTS DIVERS. — 2. Fixation des bandages sur les roues de wagons de la Compagnie du Nord, par M. Ed. SAUVAGE, *Ingénieur des Ateliers de la Compagnie du Nord* — 3. Services des locomotives Compound de M. Webb, sur le London and North Western Railway. — 4. Résultats de l'emploi fait par la Compagnie du Grand Central Belge, de coussinets en bronze phosphoreux.

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE. *Jurisprudence administrative.* — 1. Contrat de concession Inexécution. Dommages-intérêts. (CONSEIL D'ÉTAT, *Arrêt* du 11 Janvier 1884). — 2. Dommages causés à une usine. Privation de force motrice d'un moulin. (CONSEIL D'ÉTAT, *Arrêt* du 13 Avril 1883).

**1. Trains-tramways du Chemin de fer de Liège à Maestricht.** — Nous avons tenu nos lecteurs au courant de la création de trains-tramways en Allemagne, en Autriche et en Italie (1), destinés à desservir les populations échelonnées entre les stations, mieux qu'avec les trains ordinaires de vitesse, passant à de rares intervalles et s'arrêtant à des gares éloignées les unes des autres.

La *Revue Commerciale, Diplomatique et Consulaire* de Bruxelles, nous apprend qu'en Belgique, la Compagnie du chemin de fer de Liège à Maestricht, en présence des bons résultats que donne le tramway à vapeur de Liège-Seraing-Jemeppe, vient d'organiser sur sa section de Liège à Visé des *trains-tramways*.

Cette section est, d'ailleurs, bien disposée pour ce genre de service, car elle aboutit à deux grandes villes dont l'une, Liège, a une très grande banlieue, en outre sur presque tout son parcours, elle longe d'un côté la Meuse, de l'autre côté une ou plusieurs rangées de maisons échelonnées le long de ce fleuve, et, de plus, la voie est le plus généralement de niveau avec les routes et rues environnantes.

M. A. Clermont, Directeur du chemin de fer de Liège à Maestricht, a organisé de la façon suivante le service des trains-tramways entre Liège et Visé.

Des quais d'arrivée et de départ de 50<sup>m</sup> de longueur et de 3<sup>m</sup> de largeur, clôturés et éclairés la nuit, ont été établis, selon le cas, en amont ou en aval des passages à niveau où les trains-tramways doivent s'arrêter. Le niveau de ces quais est à 0<sup>m</sup>,23 au-dessus de celui des rails.

Pour éviter tout accident, ces points d'arrêt, devenus de véritables petites haltes, sont protégés, en amont et en aval, par des signaux à distance; pendant le stationnement des trains-tramways dans ces haltes, aucun autre train soit de voyageurs, soit de marchandises, ne peut les franchir sur la voie opposée, ni autrement; les itinéraires sont donc établis de façon que les deux services se gênent le moins possible. Ces signaux à distance sont manœuvrés par les gardes-barrières.

Les trains-tramways circulent à la vitesse de 35 kilom. à l'heure.

La traction est faite avec des petites locomotives-tender à 6 roues accouplées, de 0<sup>m</sup>,80 de dia-

---

(1) Voir dans la *Table générale des Matières*, les mots *Exploitation* (Italie) et *Train*.

mètre, pesant 15 tonnes en service et consommant 3 k. 1/2 de charbon par train-kilomètre. Le service est fait par un mécanicien et un chauffeur.

Chaque train se compose de deux, parfois de trois, plus rarement de quatre voitures à couloir, avec portes roulantes à chaque extrémité. Chaque voiture comporte 48 places assises. Les caisses ont extérieurement 3<sup>m</sup>,15 de largeur ; les tampons sont à la même hauteur que ceux des voitures ordinaires de chemins de fer.

Les voitures sont chauffées en hiver au moyen d'un système de calorifères employé sur les lignes de l'État-Prussien ; elles sont toutes d'une seule classe, la taxe étant de 5 centimes par kilomètre parcouru, avec minimum de 20 centimes. L'une des voitures est réservée aux fumeurs ; il est toutefois question de créer, dans une voiture de chaque train, un coupé spécial où les voyageurs paieront, à toute distance, un supplément de 10 cent.

Les trains-tramways ne servent pas, en principe, au transport des bagages ; toutefois, comme par mesure de prudence préconisée par le Département des Travaux publics, chaque train est muni d'un fourgon de tête et d'un fourgon de queue, de petit modèle, les voyageurs, sans payer de supplément de bagages, ont la faculté de prendre avec eux ou de déposer dans les fourgons leurs colis jusqu'à concurrence de 25 kilog. Dans l'un comme dans l'autre cas, les voyageurs doivent eux-mêmes opérer, à leurs risques et péril, le chargement et le déchargement de leurs colis.

Les coupons sont délivrés aux voyageurs, sur les trains, par les gardes-contrôleurs.

## RENSEIGNEMENTS DIVERS.

**2. Fixation des bandages des roues de wagons de la Compagnie du Nord**, par M. ED. SAUVAGE, *Ingénieur des Ateliers de la Compagnie du Nord*. — Dans le premier semestre 1880 (p. 172 et 329) la *Revue générale*, a publié un travail très complet, de M. Bûte, traduit par M. Birckel, sur les modes de fixation des bandages. Aucun des nombreux modes indiqués dans ce travail ne me paraît se rapprocher du procédé fort simple que je vais décrire et qui est appliqué dans les ateliers de la Compagnie du Nord depuis 1882.

Les bandages des roues à moyeu en fonte employées d'une manière générale pour le matériel à marchandises de la Compagnie du Nord, étaient fixés, jusqu'à cette époque, par quatre boulons vissés dans le bandage. Les trous sont quelquefois cause de la rupture des bandages en acier, et les vis ne suffisent pas à retenir les fragments du bandage rompu, ni même à maintenir à coup sûr un bandage lâché.

Fig. 102.

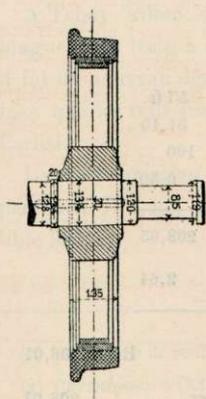
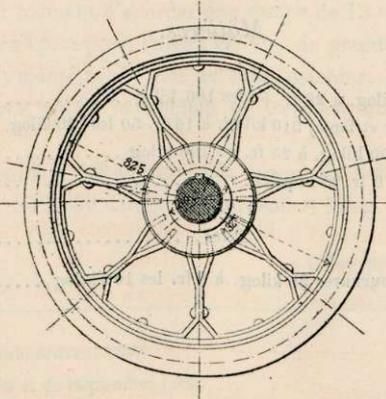


Fig. 103.



Avec le nouveau mode de fixation, les fragments d'un bandage rompu ne seraient pas maintenus davantage, il est vrai, mais on ne perce plus de trous dans le bandage, et le montage en est fort simple. C'est une condition importante, car le bandage doit être embattu sur un corps de roue dont le prix est peu élevé.

Le corps de roue (Fig. 102 et 103) porte un faux-