

chemins de Versailles (rive gauche) et de Montpellier à Nîmes, la plaque, étant de petit diamètre, ne pouvait porter que la locomotive seule, tandis qu'aujourd'hui on lui a substitué une plaque de grand diamètre qui porte en même temps la locomotive et le tender.

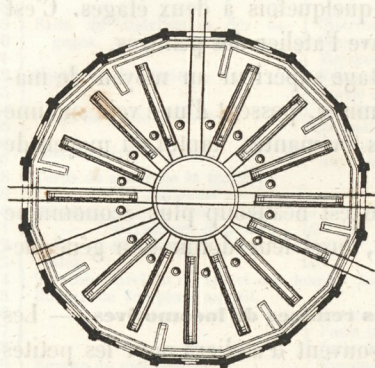


Fig. 270 — Remise polygonale (coupe).

Le nombre des voies de remisage doit être en rapport avec le diamètre de la plaque, et c'est là un des inconvénients des remises polygonales : ainsi ce nombre, dans les anciennes remises polygonales, avec de petites plaques, était de 12. Mais, comme il faut laisser au moins une de ces voies entièrement libre, afin qu'elle serve de passage aux locomotives pour entrer dans la remise ou en sortir, la remise ne renfermait que 11 machines. Dans les nouvelles remises avec plaques de grand diamètre, le nombre des voies est de 16, et, comme on laisse deux voies libres, l'une pour l'entrée des locomotives, l'autre pour la sortie, ou l'une pour l'entrée et la sortie d'un côté, et l'autre pour l'entrée et la sortie du côté opposé, le nombre des locomotives remisées n'est que de 14.

La première remise polygonale a été construite au chemin de Londres à Birmingham, il y a quatorze ou quinze ans. Elle était découverte dans le milieu ; on l'a entièrement couverte depuis.

La remise polygonale du chemin d'Orléans à Paris a été construite sur un modèle semblable. On a également fini par la couvrir complètement.

La première remise polygonale entièrement couverte a été, si nous ne nous trompons, établie au chemin de fer de Versailles (rive gauche), à Paris.

Depuis lors on a couvert les remises polygonales de tous les nouveaux chemins. Les difficultés qu'on rencontrait pour y faire travailler les ouvriers l'hiver et les dommages qu'y éprouvaient les machines ont conduit à abandonner entièrement les remises découvertes.