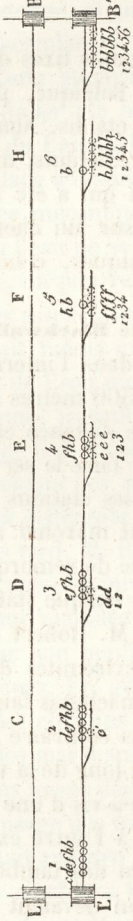


Ainsi, soient LL' la station de Londres, BB' celle de Blackwall; soient LB et $L'B'$ les deux cordages, soient $CDEFH$ les stations intermédiaires; admettons que le cordage $L'B'$ soit complètement enroulé sur le tambour L' , tandis que le cordage

LB est enroulé sur le tambour B : les choses étant dans cet état, on attachait au câble $L'B'$, à chacune des stations $LCDEFH$, autant de waggon qu'il y avait de stations à desservir dans la direction $L'B'$, suivant laquelle le convoi allait marcher. Chaque waggon ne contenait que les voyageurs allant à la même station, et les voyageurs des stations les plus éloignées du point de départ se trouvaient en tête du convoi.

Fig. 431. — Plan incliné de Londres à Blackwall.



Le convoi de Londres étant prêt, ainsi que ceux des stations intermédiaires, le signal en était donné aux deux extrémités au moyen du télégraphe électrique, et les deux machines commençaient à fonctionner. Chacun des waggons portant un conducteur était détaché subitement de la corde un instant avant d'arriver à la station où il devait déposer ses voyageurs, sans que pour cela les autres waggons cessassent de marcher; il passait dans une des voies de garage c, d, e, f, h, b , dont l'aiguille était convenablement disposée, et sur laquelle le conducteur l'arrêtait au moyen d'un frein. De cette manière, le waggon ou les waggons placés en tête du convoi à Londres, portant les voyageurs pour Blackwall, arrivaient après avoir laissé en route les waggons postérieurs portant les voyageurs des stations intermédiaires.

Le service se faisait de la même manière en sens contraire de Blackwall à Londres sur l'autre voie.

Les convois partaient de cinq minutes en cinq minutes, comme partaient les omnibus avant l'établissement du chemin de fer. Ce service était très-dispendieux, puisqu'il nécessitait un waggon pour