

du reste rien changer aux autres parties de la machine. La figure 464 représente la machine ainsi modifiée. La Compagnie possède encore un grand nombre de ces machines.

Types du chemin de Strasbourg (1846 et 1848). — Au chemin de Strasbourg, les machines à voyageurs employées à l'origine du chemin, construites d'après les mêmes principes que la machine du Nord (fig. 463), en diffèrent toutefois en ce que le dôme au-dessus de la boîte à feu est semi-cylindrique au lieu d'être pyramidal et en ce que l'on a placé un réservoir de vapeur spécial près de la cheminée. On a de cette manière diminué les chances d'explosion provenant de la forme du dôme du Nord, réduit la charge sur l'essieu d'arrière et la quantité d'eau entraînée mécaniquement par la vapeur.

Le poids étant mieux réparti que dans les machines du Nord, on a pu continuer à employer ces machines sans déplacer l'essieu d'arrière, ainsi qu'on l'a fait au chemin de fer du Nord. On a d'ailleurs, dans ces machines comme dans celles du Nord, annulé le mouvement de lacet au moyen de contre-poids.

D'autres machines construites plus tard pour le service du même chemin (fig. 465) se rapprochent, pour les dispositions et les dimensions, de celles du chemin de Lyon (fig. 462).

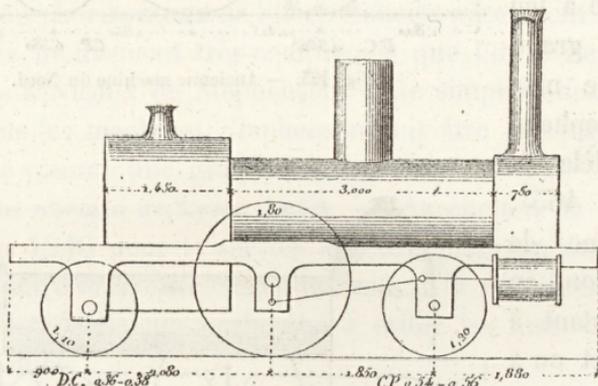


Fig. 465. — Machine du chemin de Strasbourg.

Ces machines du modèle fig. 465 ne sont généralement pas assez puissantes pour le service des trains omnibus des chemins de l'Est. Aussi la Compagnie, depuis cinq ans, a-t-elle commandé,