

Type à quatre roues du chemin de Turin à Gènes. — Sur le chemin de Turin à Gènes, les rampes au passage des montagnes étant très-inclinées (voir la description du tracé, page 258 du premier volume), les machines à voyageurs ordinaires eussent été insuffisantes pour les gravir. On y emploie des machines-tenders à quatre roues attelées dos à dos.

Un seul mécanicien peut alors desservir les deux machines.

M. Meyer, ancien élève de l'École centrale, ingénieur en chef du matériel au chemin Victor-Emmanuel et au chemin de l'Ouest, a introduit plusieurs améliorations importantes dans la construction de ces machines. Il s'est appliqué à les rendre indépendantes à volonté, afin qu'on puisse les employer soit seules soit accouplées, suivant le poids des trains, l'état des rails et l'inclinaison du chemin.

Anciennes machines à quatre roues. — Toutes les machines que nous avons décrites, à l'exception de celles de Turin à Gènes, sont à six roues au moins. Dans l'origine des chemins de fer on ne se servait que de machines à quatre roues seulement.

Les fig. 468 et 469 représentent deux de ces anciennes machines

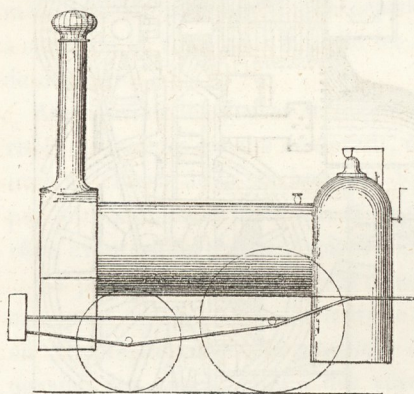


Fig. 468. — Machine de Bury.

à quatre roues, différant un peu par leur disposition.

La première est le modèle dit Bury, du nom du constructeur. La seconde, le modèle Fenton-Murray.

Les machines Bury se distinguaient surtout par leur légèreté. Elles ont été employées pendant plusieurs années sur le chemin de Londres à Birmin-

gham. Elles ont fait également un excellent service sur le chemin de Saint-Germain.

Avantages respectifs des machines à quatre ou à six roues. —