

pourrait y prendre logement. Les tubes qui se trouvent dans la longueur de cette chaudière et donnent passage aux gaz venant du foyer, ont 20 pieds de long. Entre les roues extrêmes de la machine, il y a une distance de 53 pieds; et enfin le tender peut porter de 40 verges cubes d'eau, et 15 verges cubes de pétrole. Ces mêmes ateliers Baldwin ont construit pour un autre réseau, l'Atchison, Topaca and Santa Fe Railroad (dans le sud de la Confédération), des machines soit pour les trains de voyageurs, soit pour les trains de marchandises, qui sont aussi énormes au moins. La machine à voyageurs, elle, n'est montée que sur dix roues couplées réparties en deux groupes. A l'avant est un bogie à quatre petites roues, et en arrière une paire encore de petites roues porteuses. La longueur complète d'un engin de cette sorte dépasse un peu 55 pieds; et si on ajoute le tender, on arrive à une longueur d'ensemble de près de 95 pieds. Il faut dire que le tender peut contenir 50 verges cubes d'eau et 18 verges cubes de pétrole. Le poids total de l'engin est de 275 tonnes. Quant à la locomotive à marchandises, elle possède 16 roues couplées. Le poids propre de la machine est de 210 tonnes: et il faut ajouter à ce-

la 106 tonnes pour le tender avec ses approvisionnements. Quand une paire de roues d'une machine de ce genre passe en un point de la voie, elle lui fait subir un poids, un effort de 55,000 livres. Il faut que la voie soit solidement établie pour résister à une pareille charge! Il est juste de dire que ces machines sont à marchandises, et par conséquent ne marchant qu'à une seule allure relativement modeste.

Ce qui est intéressant au point de vue pratique, ce qui justifie l'emploi de ces engins colossaux, c'est qu'une machine de ce genre, sur une voie horizontale, en palier comme disent les techniciens, peut traîner à une vitesse de 10 milles à l'heure environ, 100 de ces immenses wagons métalliques que l'on voit maintenant circuler sur les lignes américaines. Chacun de ces wagons, qui est susceptible de porter 50 tonnes de chargement, pèse, une fois plein, dans les 71 tonnes. La machine en question est donc capable d'assurer le déplacement d'un poids de quelque 16 millions de livres, si l'on tient compte, en même temps que du poids du train, du poids de l'engin lui-même. On voit quel volume formidable de marchandises de toutes sortes une locomotive moderne peut arriver à se déplacer.

