



Locomotives Puissantes

C'EST aux Etats-Unie que l'on peut juger pleinement des progrès curieux de la construction du matériel des chemins de fer.

Les Américains aiment faire grand : ils n'ont point tort en matière d'engin de chemins de fer : du moment, bien entendu, où les ponts et les ouvrages d'art divers, sous lesquels doivent passer leurs machines, offrent suffisamment de place pour les dimensions, la hauteur de ces monstres ; du moment où ils ont suffisamment de marchandises à transporter pour former des trains dont le poids unitaire atteindra de 2000 à 2500 tonnes et plus. Quand on veut remorquer pareille charge il faut bien que la machine ait des "poumons" en conséquence, comme on l'a dit pittoresquement ; il faut bien qu'elle constitue une usine à vapeur de proportions et de capacité extraordinaires. Il faut aussi que, dans son tender, elle emporte avec elle assez de combustible et assez d'eau. Enfin, comme nous l'avons expliqué jadis à nos lecteurs, la machine, par son poids même, doit prendre un appui suffisant sur les rails pour pouvoir tirer la charge attelée derrière elle sans glisser, sans tourner sur place, sans patiner.

Depuis que nous avons eu l'occasion de parler ici des locomotives, des progrès

curieux ont continué de se faire aux Etats-Unis.

On peut en juger en parcourant les réseaux américains ou tout simplement les ateliers de certaines de ces usines extraordinaires que possède la Confédération, et où l'on se livre uniquement et constamment à la fabrication des locomotives par séries, comme, dans certains ateliers, on fabriquerait par séries les voitures d'enfants. Telles sont, par exemple, les fameuses usines Baldwin, qui arrivent à fabriquer chaque semaine 50 locomotives toutes prêtes à rouler. Nous aurions à signaler aussi les ateliers de l'American Locomotive Company. Récemment, ces ateliers Baldwin construisaient, pour le Southern Pacific Co, des machines articulées et compound montées sur deux groupes moteurs comportant chacun 8 roues couplées, l'avant et l'arrière de l'engin reposant de plus sur un bogie à deux roues. Ce qui donne un ensemble de vingt roues : ensemble imposant, qui n'empêche point la machine de présenter la flexibilité voulue, parce que l'un des groupes de huit roues est lui-même formé d'un bogie sur pivot. Une machine de ce genre pèse par elle-même 192 tonnes, et, avec son tender, bien près de 270 tonnes. Sa chaudière, qui est d'ailleurs chauffée au pétrole, a 7 pieds de diamètre ; on