

## TRAIN D'ESSAI DE PARIS A VIENNE

ORGANISÉ PAR

LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS.

(Pl. L.)

La *Société Internationale des wagons-lits* vient de faire un intéressant essai d'un train de luxe, organisé par ses soins entre Paris et Vienne.

Parti de Paris le 10 Octobre à 10 heures 40 minutes du soir, le train d'essai rentrait à la gare de l'Est le 14 à huit heures du soir, ayant effectué le trajet de Paris à Vienne en 28 heures, à l'aller comme au retour, et ayant ainsi réalisé une économie de cinq à six heures sur la durée normale du voyage.

Ce résultat a été obtenu grâce à une accélération notable de la vitesse de marche, principalement sur les lignes françaises et autrichiennes, grâce aussi à la suppression d'un assez grand nombre d'arrêts et à une diminution de durée de certains stationnements, la présence d'un wagon restaurant dans le train permettant de supprimer les arrêts aux buffets.

La distance de Paris à Vienne étant, par la voie suivie, de 1.364 kilomètres, la vitesse réalisée ressort à un peu moins de 50 kilomètres, arrêts compris.

En même temps qu'une accélération de vitesse, ce train de luxe, que la Compagnie des wagons-lits projette d'organiser d'une façon régulière pour les relations de l'Angleterre et de la France avec la vallée du Danube et l'Orient, procurerait aux voyageurs des conditions exceptionnelles de bonne installation et de confort, qui seraient de nature à diminuer sensiblement l'ennui et la fatigue inséparables d'un aussi long trajet en chemin de fer. A ce point de vue surtout, l'expérience qui vient d'être faite par cette Société nous paraît digne d'attirer l'attention.

Ainsi qu'on le voit, d'après la Planche L, Fig. 1, le train d'essai était



formé de quatre wagons-lits, d'un wagon restaurant et de deux fourgons. Les quatre wagons-lits se composaient de trois voitures à trois essieux, à quatorze places (Fig. 3 et 4), du poids de quinze tonnes, et d'une grande voiture à quatre essieux à bogies (Fig. 2), contenant seize places et pesant vingt-deux tonnes. Le poids net total du train s'élevait ainsi à cent trois tonnes, le nombre des places et des lits disponibles étant de cinquante-huit.

Un couloir longitudinal disposé sur un des côtés de chaque voiture-lit, dessert tous les compartiments, et permet de circuler librement d'un bout à l'autre du train. — Les compartiments sont à deux ou à quatre places et ils contiennent, suivant le cas, une ou deux banquettes, dont les dossiers et les sièges forment pendant la nuit deux ou quatre lits superposés. A chaque extrémité de chaque voiture se trouve un cabinet de toilette avec water-closet et lavabo.

Les voitures à trois essieux sont éclairées à l'huile minérale; la grande voiture sur bogie est éclairée au gaz riche. Les lanternes sont placées au plafond de chaque compartiment et dans le couloir. — Chaque voiture est chauffée par un appareil à circulation d'eau spécial, avec chaudière et poêle intérieurs.

Le wagon restaurant (Fig. 4), placé au milieu du train se compose d'une cuisine centrale avec office et de deux salles contenant chacune douze places distribuées par petites tables de quatre et de deux personnes.

De chaque moitié du train on peut ainsi accéder directement dans l'une des salles du restaurant. Un petit couloir ménagé entre la cuisine et l'office permet d'ailleurs de passer facilement d'une des salles dans l'autre.

Chaque salle du wagon restaurant est brillamment éclairé au gaz riche au moyen d'un lustre à quatre becs placé au plafond.

Le tout est très confortablement aménagé. Le wagon restaurant est assez stable pour qu'on y puisse prendre ses repas à l'aise et sans aucune fatigue. Des verres pleins d'eau ont pu être posés sur les tables et s'y maintenir pendant la marche sans qu'une goutte de liquide soit renversée. Une mention spéciale est due à la voiture-lit montée sur bogies (Fig. 2); elle possède des qualités de douceur et de stabilité qui ont été très remarquées par toutes les personnes qui ont pris part au voyage d'essai. Il n'est pas douteux qu'un train de luxe, composé de voitures de ce genre, avec la facilité de circuler d'un bout à l'autre du train, ne permette de faire un long trajet dans des conditions plus agréables et moins fati-



gantes que dans un train ordinaire; les invités de la Société internationale des wagons-lits ont pu constater toute la supériorité du wagon-restaurant sur les buffets des gares; les voyageurs qui ont à passer de longues journées en chemin de fer apprécieront certainement la faculté qui leur serait donnée de passer de leur compartiment dans la salle du restaurant, aux heures du jour qui leur conviendraient et d'y prendre leurs repas tranquillement et à leur aise. Malheureusement les facilités de ce genre, qui n'ont d'ailleurs leur raison d'être que pour de longs parcours, peuvent difficilement être données ailleurs que dans des trains de luxe, coûteux et peu chargés, tels que ceux qui peuvent être organisés sur certaines grandes lignes internationales.

Nous donnons ci-après quelques renseignements qui nous paraissent pouvoir intéresser nos lecteurs sur les dispositions et les dimensions principales des voitures dont se composait le train d'essai.

**1° Wagons-Lits à 3 essieux et 14 places, pesant 15.800 kilog.** (Fig. 3).

Dimensions principales :

Longueur de la caisse.....	10 <sup>m</sup> 230
Largeur de la caisse.....	2 <sup>m</sup> 800
Longueur aux extrémités de la plateforme.....	11 <sup>m</sup> 630
Longueur aux extrémités des châssis.....	11 <sup>m</sup> 030
Longueur aux extrémités des tampons.....	12 <sup>m</sup> 410
Écartement des essieux extrêmes.....	6 <sup>m</sup> 400

Les compartiments à lits sont au nombre de cinq, dont deux à quatre places situés aux extrémités de la voiture et trois à deux places au milieu. Les lits sont formés par les dossiers et les sièges des banquettes. — Les premiers se relèvent et constituent ainsi les lits supérieurs. Les seconds glissent sur des galets et se retournent complètement, mettant à découvert la literie qui est dissimulée sous eux pendant le jour et maintenue avec des courroies.

A chaque extrémité se trouve un cabinet de toilette avec water-closets donnant sur le couloir longitudinal et qui règne tout le long de la voiture.

Chaque voiture est munie d'un appareil de chauffage spécial à circulation d'eau. La chaudière, placée dans la partie inférieure du wagon, est à deux enveloppes, distantes de cinquante millimètres, dans l'intervalle desquelles se trouve de l'eau. Un tuyau fait communiquer la partie supérieure de la chaudière avec un réservoir placé sur la toiture. Des tuyaux



partant de ce réservoir et revenant à la chaudière chauffent les compartiments et la chaudière. Le foyer est entretenu par le conducteur de la voiture, au moyen d'une porte qui s'ouvre sur la plate-forme. On peut y brûler indifféremment du coke, de la houille, ou du bois. La consommation de houille est en moyenne de deux kilogrammes par heure.

La caisse repose sur trois essieux. La longueur des ressorts, qui sont en acier Walframm, est de 2<sup>m</sup>,25. Les tiges de suspension, inclinées de 60° sur l'horizontale reposent sur des rondelles en caoutchouc. Elles sont reliées aux ressorts par des anneaux de forme oblongue à section circulaire. Les boîtes à l'huile et la suspension sont disposées de manière à permettre de chaque côté un jeu latéral de 25<sup>mm</sup>, et par rapport à l'essieu du milieu un déplacement total de 50<sup>mm</sup>. Un jeu longitudinal de 20<sup>mm</sup> est maintenu entre les boîtes et les plaques de garde. — Les centres des roues sont en bois.

Comme dans tous les véhicules de la Société internationale des wagons-lits, la traction est à barre continue, avec rondelles en caoutchouc du type Spencer. Les ressorts de choc, indépendants de l'appareil de traction, se composent d'un nombre de rondelles en caoutchouc du même type permettant une compression de 0<sup>m</sup>,180.

**2° Wagon-Lit à 4 essieux sur bogie, contenant 16 places et pesant 22 tonnes (Fig. 2).**

Dimensions principales :

Longueur de la caisse.....	12 <sup>m</sup> 320
Id. aux extrémités des plateformes.....	13 <sup>m</sup> 860
Id. du châssis.....	13 <sup>m</sup> 860
Id. aux extrémités des tampons.....	15 <sup>m</sup> 080
Largeur de la caisse.....	2 <sup>m</sup> 800
Id. d'axe en axe des bogies .....	10 <sup>m</sup> 160
Ecartement des essieux des bogies .....	2 <sup>m</sup> 200

Dans cette voiture, les compartiments à lits sont au nombre de six, dont quatre à deux places et deux à quatre places. A chaque extrémité se trouve une plate-forme fermée communiquant avec le couloir longitudinal, avec les cabinets de toilette et avec l'intérieur.

La caisse repose sur deux bogies ayant chacun deux essieux. Ces bogies sont formés d'un encadrement en bois de teak recouvert longitudinalement de tôles d'acier, qui constituent les longerons, et dans lesquelles sont découpées les plaques de garde. Ce cadre est renforcé par des traverses et des croisillons en bois. La caisse repose sur un joint de forme sphérique dont la partie mâle



est en acier et la partie femelle en fonte. Cette dernière est fixée au bogie ; en son milieu se trouve une partie venue de fonte qui reçoit les efforts de traction et le tout est maintenu par une broche de sûreté.

Aux deux extrémités de la traverse qui supporte le pivot, sont disposés deux patins en fonte servant de guides. Cette traverse repose sur six ressorts à doubles lames réunis par une autre traverse qui est elle-même reliée au châssis du bogie par des tiges inclinées. Un jeu de 65<sup>mm</sup> de chaque côté permet à tout le système de se déplacer. — Le tout repose sur les essieux au moyen de deux traverses en fer dites de répartition, sur lesquelles sont fixés quatre ressorts hélicoïdaux ayant chacun trois spires.

La caisse repose ainsi sur vingt points élastiques, ce qui lui permet d'osciller ou de se replacer avec une grande aisance au passage des courbes, l'inclinaison des tiges ayant pour effet de la ramener chaque fois dans sa position normale. Ainsi que nous l'avons dit plus haut cette voiture jouit d'une stabilité remarquable.

Cette voiture est chauffée au moyen d'un thermosiphon, comme le sont celles à trois essieux. Elle est éclairée au gaz riche au moyen de onze lampes consommant chacune 22 litres par heure et deux autres petites lampes pour les cabinets ne consommant que 12 litres. — Les réservoirs ont une capacité de 1.224 litres, le gaz y est emmagasiné sous une pression de 6 atmosphères, et ils peuvent suffire à l'alimentation des lampes pendant 27 heures.

Toutes les parties lourdes, réservoirs à gaz et appareils de chauffage, ont été ramenées aussi près possible des rails, en vue d'augmenter la stabilité.

Le châssis et la charpente de la caisse sont en bois de teak, l'ébénisterie est en noyer, les parois extérieures sont en tôle, et celles de l'intérieur en carton comprimé de 7 et de 9<sup>mm</sup>.

Les brancards de châssis sont armés de cornières en fer et renforcés par des tirants en fer. Des jambes de force en bois, logées dans les parois de la caisse, et ne dépassant pas la partie inférieure des fenêtres, augmentent la résistance.

**3° Wagon-Restaurant à 24 places, pesant 15,800 kilog (Fig. 4).**

Dimensions principales :

Longueur de la caisse.....	9 <sup>m</sup> 320
Largeur de la caisse.....	2 <sup>m</sup> 800
Longueur des châssis.....	11 <sup>m</sup> 030
Id. aux extrémités des plateformes.....	11 <sup>m</sup> 630
Id. id. des tampons.....	12 <sup>m</sup> 410
Écartement des essieux extrêmes.....	6 <sup>m</sup> 400



La caisse se compose de trois parties, une cuisine avec office occupant le milieu, et une salle à manger de part et d'autre. — Les extrémités sont terminées par des plateformes ouvertes, qui peuvent se fermer au moyen de rideaux en toile, et qui sont abritées par une saillie de la toiture.

Dans la cuisine est un fourneau chauffé au charbon, et dont la cheminée est entourée d'une enveloppe d'eau de 30<sup>mm</sup> d'épaisseur; un réservoir supérieur communique avec cette enveloppe au moyen de tuyaux dans lesquels circule l'eau chaude. — Dans le couloir qui sépare la cuisine de l'office sont ménagées des armoires pour le linge, la vaisselle et les provisions. Les objets fragiles sont disposés dans des caisses spéciales. Les vins et viandes froides sont placés dans des caisses frigorifiques.

Chaque salle à manger contient quatre tables, dont deux pour deux personnes et deux pour quatre. Ces tables sont disposées transversalement sur deux rangs, de façon à laisser au milieu un passage pour le service. Les chaises sont mobiles.

Les parois des salles à manger ainsi que les chaises sont garnies de cuir de Cordoue. Les parois intérieures sont en carton comprimé. Les glaces sont en deux parties : l'une inférieure est fixe; la partie supérieure, au-dessus de la tête des voyageurs, est mobile et garnie d'un léger châssis en laiton.

Chaque salle est éclairée au gaz riche par un lustre à 4 becs. Le couloir, l'office, et la cuisine sont éclairés par des lampes à gaz. La consommation par heure est de 28 litres pour chaque bec de lustre, soit en tout, en comptant les lampes, 282 litres par heure pour tout le wagon-restaurant. Deux réservoirs, placés sous le châssis, ont une capacité de 960 litres et ils permettent, avec une pression de six atmosphères, d'éclairer pendant 26 heures environ.

La voiture est à trois essieux. Son châssis, ainsi que l'appareil de suspension, sont semblables à ceux des wagons-lits à trois essieux.

---