

LE TRIOMPHE DU METAL

Les nouvelles voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-lits et des Grands Express Européens

L'inconfort d'autrefois appartient-il vraiment au même monde que notre confort moderne?

Le charme du pittoresque excusait jadis bien des insuffisances. Et puis tout se tenait. Les connaissances de ces époques révolues produisaient au maximum sans pouvoir dépasser encore ces divers stades élémentaires.

Les diligences étaient contemporaines de routes mal tracées, bosselées, boueuses ou poussiéreuses qui suivaient tout bonnement à travers champs et bourgs l'ancien chemin des ânes.

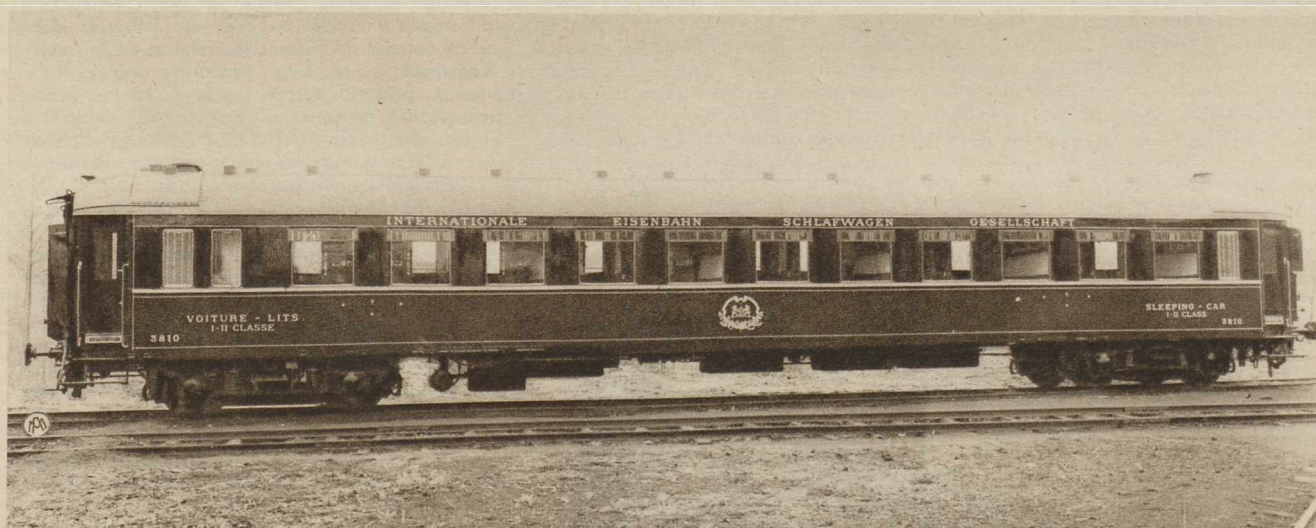
Le rail devait triompher de tant d'inconvénients, permettre une progression aisée, protégée, plus directe et plus rapide, au service d'un nombre grandissant de voyageurs. Et ce fut la route, le vieux chemin des piétons, des cavaliers et du charroi qui suivit l'exemple de l'intrus triomphant, jusqu'à devenir l'autoroute tirée au cordeau comme un ballast.

Le rail et le wagon devaient suivre une progression si rapide, qu'un siècle suffit pour que les berlines cocasses des premiers convois deviennent les admirables voitures métalliques que nous utilisons quotidiennement, grâce auxquelles le confort du voyageur atteint presque le maximum du raffinement possible.

L'étape essentielle de ce confort est représentée par la vulgarisation de la construction métallique, offrant au matériel roulant des structures plus robustes, susceptibles d'épouser les profils les plus fins.

Leur forme plus allongée, leurs lignes d'une sobriété sans sécheresse et plus enveloppante, sont mieux soumises aux commandements de la vitesse.

Si la coque des voitures est plus élégante, le plan intérieur et l'équipement sont également plus harmonieux. Observant strictement les proportions de l'échelle humaine, ils distribuent aussi les objets utiles de la manière la plus pratique.



Voiture-lits métallique de 1^{re} et 2^{me} classes, à boggies, mixte. Construite pour la Cie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Internationaux, par la S. A. Les Ateliers Métallurgiques, Nivelles (Belgique).

Les organes utiles du chauffage, de l'éclairage, de la ventilation sont incorporés à la construction, de manière à n'être plus que des serveurs invisibles.

Les voitures, dont le gros œuvre est en métal, joignent à une résistance exceptionnelle de grandes ressources dans l'équipement, ceci en partie grâce à l'économie de surface permise par la construction métallique.

Nous en trouverons le meilleur exemple dans la réalisation des nouveaux wagons-lits, exécutés par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles S. A. pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

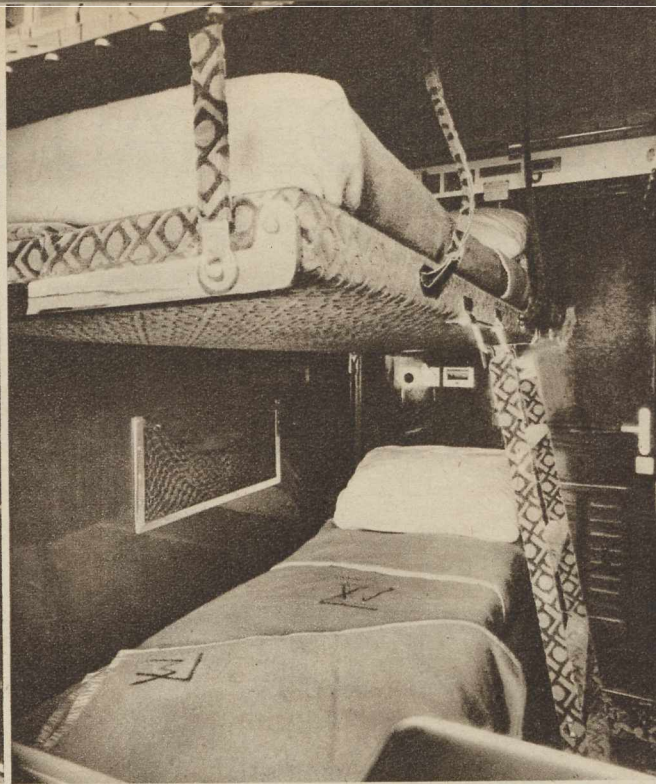
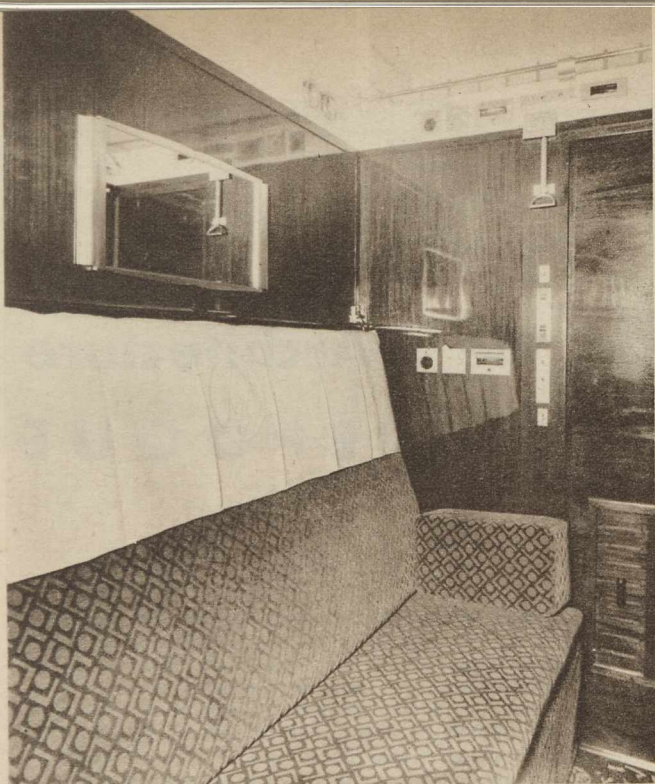
Le wagon-lit, c'est la maison sur roues. Un programme minimum, présentant sur une surface réduite les avantages de l'habitation. Ceci, comme pour les cabines de paquebots, grâce à une rationalisation extrême, ou si l'on veut une mécanisation excellente.

Chaque voiture se compose de plusieurs compartiments de deux couchettes. Deux compartiments par voiture communiquent par une double porte, de manière à constituer une sorte de petit appartement familial de six places assises ou de quatre couchettes. Chaque cabine est un exemple de netteté, de confort et de luxe. L'éclairage diurne est généreux; l'éclairage nocturne mesuré et distribué scientifiquement. L'aération est réglable, régulière. L'équipement très étudié et le plus possible encastré. La décoration d'une unité qu'il faut louer.

Associé à la suspension excellente des voitures, le garnissage élastique des sièges assure une assise parfaite. Les dossiers et accoudoirs, souples et fermes à la fois comme le siège maintiennent le corps, le délissent parfaitement. Les couchettes sont pratiques, solidement suspendues et moelleuses à souhait.

Un lavabo, encastré dans le lambris, offre à bonne hauteur sa cuvette inversable en grosse porcelaine, ses robinets d'eau chaude et froide, son système de vidange efficace. Au-dessus d'elle une petite armoire du même bois précieux que le lambris, enferme la carafe, le verre à dents inébréable, la glace que l'on utilise pour se raser.

Un water et un cabinet de toilette occupent les extrémités de chaque voiture. Entre l'un de ces groupes et le dernier compartiment est placé un petit office qui permet au steward de préparer les petits déjeuners des voyageurs, lorsque le convoi ne comporte pas de wagon-restaurant. Chaque wagon-lit est desservi par un corridor latéral terminé aux deux extrémités de la voiture par la plate-forme d'accès, laquelle facilite le passage d'une voiture à l'autre par les passerelles à soufflets. Cinq strapontins sont



Disposition de jour et de nuit d'une cabine à deux couchettes. Réalisation de la S. A. Les Ateliers Métallurgiques, Nivelles (Belgique).

disposés contre la paroi du couloir de chaque voiture. Le boy de service dispose d'un strapontin adossé à la cabine du chauffage, près de la plate-forme arrière et d'une couchette relevée contre la paroi.

Dans chaque cabine le porte-bagage en métal léger est placé à la partie supérieure de la paroi latérale de droite et dans le sens de la marche, pour éviter la rupture d'équilibre des colis en cas de freinage brusque.

Au sommet de la paroi, vers le couloir s'ouvre une niche destinée à des bagages plus importants. Elle est ménagée entre la toiture du wagon et la toiture abaissée du couloir, et s'ouvre vers l'intérieur du compartiment.

Les châssis des fenêtres sont équilibrés au moyen de ressorts fonctionnant sur crémaillères à l'aide d'une manivelle.

L'aération et le conditionnement d'air se règlent selon les préférences des voyageurs.

Le petit office placé près du steward est équipé d'une armoire froide, d'un réchaud électrique, d'une plonge, d'une armoire à vaisselle.

Une logette ouvrant sur la plate-forme arrière enferme la chaudière pour l'eau chaude fonctionnant à la vapeur ou au charbon. Extérieurement à la paroi frontale arrière sont accrochés deux réservoirs à charbon accessibles de l'intérieur de la voiture.

L'on pourrait dire beaucoup de choses intéressantes sur la technique des isolations, lesquelles posaient un brélan de problèmes ardu, tous résolus de façon magnifique par les ingénieurs des Ateliers Métallurgiques de Nivelles S. A.

Or, c'était là une absolue nécessité. En effet, sans isolation du son, de la chaleur ou de la froidure, des vibrations et chocs du roulement, le voyageur ne pourrait connaître le délicieux repos que lui assurent parfaitement les nouvelles voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. La succession rapide des chocs, la combinaison infernale des bruits de glissement et de vibration le laisseraient pantelant, les nerfs à vif, l'intelligence troublée.

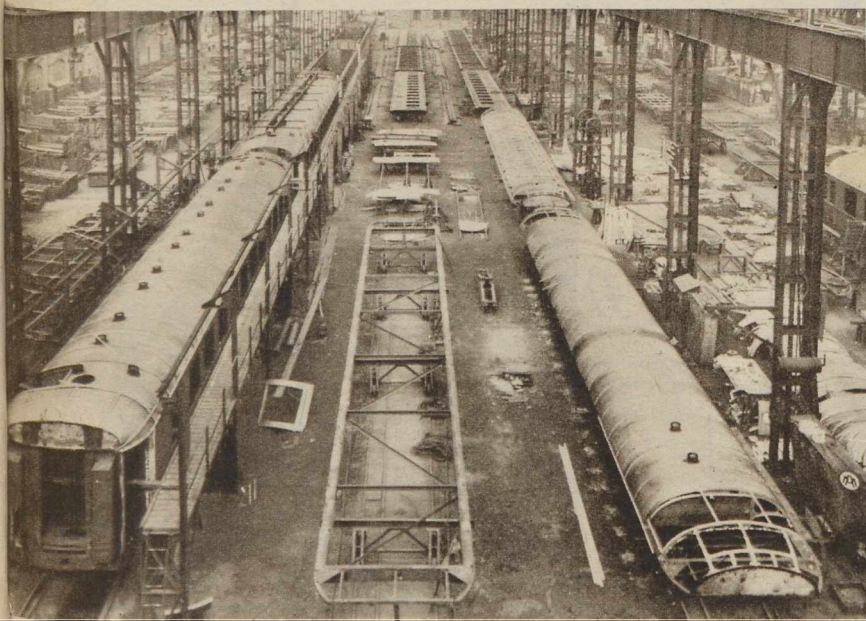
En fait, les diverses mesures prévues pour les isolations des planchers, parois et plafonds sont ici solidaires. Elles forment autour de chaque voiture et de chaque compartiment une coque de protection invisible mais efficace, à la fois résistante et sensible.

Tant de recherches, et aussi précises, pour assurer l'harmonie et la sécurité du repos du voyageur sont à l'honneur de la S. A. Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles aussi bien que de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens.

Une fois de plus les prestations remarquables de la S. A. Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles attirent l'attention des spécialistes sur la tradition de qualité et de soin qui répandit sur les marchés le bon renom de la construction métallique belge. On ne peut concevoir une propagande nationale mieux justifiée et plus efficiente.

Bientôt la S. A. Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles publiera un exposé abondamment illustré de planches en couleurs d'un haut caractère artistique, digne reflet de la technique sûre et du luxe parfait de ces voitures.

P.-L. F.



Construction à la chaîne des nouvelles voitures lits et voitures restaurant de la Cie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Internationaux, aux Ateliers de Nivelles, de la S. A. Les Ateliers Métallurgiques, Nivelles (Belgique).