

INVENTAIRE
V.15.984

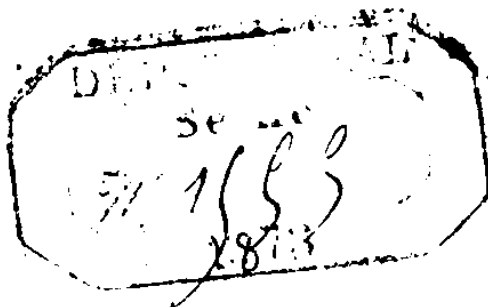


CHEMIN DE FER

WAGON-BOUDOIR

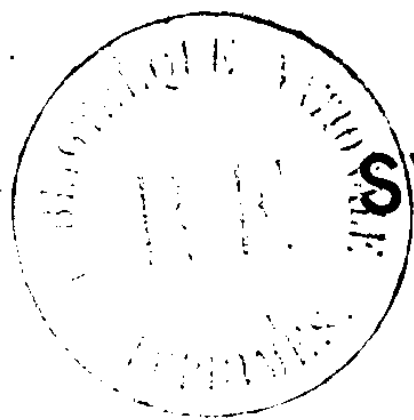
SYSTÈME MANN





CHEMIN DE FER

WAGON-BOUDOIR



SYSTÈME MANN

I

EXPOSÉ DE LA QUESTION

La clientèle des chemins de fer peut se diviser en deux grandes catégories :

1° Les gens d'affaires ;

2° Les touristes.

Ceux-ci voyagent pour leurs plaisirs, les autres pour leurs intérêts.

Aux touristes il faut le confort, aux négociants les rapports rapides, l'économie du temps, c'est-à-dire la locomotion nocturne, les trains express aux heures où forcément les affaires chôment.

Déjà beaucoup de personnes voyagent la nuit ; mais leur nombre est nécessairement limité par l'imperfection des voitures actuelles, les gens âgés, ou simplement

V

©

75984

fatigués, ne peuvent s'y risquer de nuit sans s'exposer à devoir prendre le lit de repos en arrivant à destination.

Le Wagon-Lit supprime cet immense inconvénient, il résout en son entier le problème de la locomotion facile et agréable; aux touristes il donne le confort; il permet à tous voyageurs, quels que soient leur santé, leur fatigue et leur âge, de voyager à toute heure de jour et de nuit, en toute saison et quelle que soit la longueur du voyage.

Les expériences faites en Amérique où les Wagons-Lits sont en usage régulier, ont complètement répondu aux espérances de l'inventeur; il a été prouvé que depuis cette innovation, le nombre de voyageurs de nuit a quadruplé.

Pour ne montrer qu'un exemple, citons la ligne unissant Boston et New-York; ces deux grands centres d'affaires séparés seulement par une nuit de voyage. Les milliers de personnes qui autrefois se contentaient de traiter leurs affaires par la poste, prennent aujourd'hui le train du soir, se couchent et, le lendemain, arrivés à destination, bien reposés, soigneusement lavés et brossés grâce aux soins de l'employé du wagon, frais et dispos, ils se rendent chez leurs correspondants où ils traitent directement de leurs affaires, d'une façon bien plus satisfaisante que par le courrier, obtenant sans fatigue le maximum de la rapidité dans les transactions.

Ce qui se dit ici pour la ligne de Boston à New-York peut se répéter pour toutes les lignes de l'Amérique; aucune d'elles ne consentirait à renoncer désormais aux Wagons-Lits; c'est ce qui peut faire affirmer à l'avance le grand succès d'une semblable innovation sur les lignes

européennes où tant de grandes villes commerciales ne sont séparées que par une nuit de voyage : témoin Paris, Bruxelles, Anvers, Amsterdam, Vienne, Le Havre, Nantes, Lyon, Bordeaux, Marseille, etc., et toutes les villes d'Allemagne.

Et puis, autre considération sérieuse, plus les voyages de nuit s'accompliront au détriment de la circulation diurne, plus les voies seront libres pour les transports, vérifications et réceptions de marchandises bien plus commodes en plein jour.

Les Compagnies elles-mêmes trouveraient, pour leurs intérêts, de sérieux avantages à ce que ces voyageurs pussent, sans changer de voiture, sans transbordement de bagages, sans arrêts aux hôtels, tout d'une traite en un mot, parcourir les plus longs trajets.

Qui donc n'hésiterait pas avec nos moyens actuels à s'embarquer à Ostende, par exemple, pour se rendre aux frontières de Russie ?

Le voyageur prévoit, avec justes raisons, tout un monde de contrariétés : changements de voitures, surveillance de bagages, courbatures, arrêts forcés aux hôtels, perte de temps et, au total, grande fatigue.

Hésitera-t-il encore ce voyageur s'il rencontre la certitude d'avoir à sa disposition un wagon d'où il ne sortira qu'à destination et dans lequel il trouvera le confort et tous les moyens de repos et de toilette ? Évidemment non.

L'expérience est là, d'ailleurs : les Américains parcourent aujourd'hui des distances de cinq mille kilomètres, et plus ; il faut que, à notre tour, nous puissions aller

bientôt de Paris à Constantinople, et même plus loin, sans changer de wagon.

Nous n'avons pas à nous étendre plus longuement sur la nécessité absolue d'emprunter aux Américains ce nouveau progrès de locomotion, il s'impose de lui-même.

Voyons maintenant où en est la question.

II

ÉTAT ACTUEL DE LA QUESTION SA SOLUTION

De nombreux efforts ont été faits auprès des Compagnies européennes pour l'adoption des Wagons-Lits, que réclament à la fois le progrès et les intérêts du public.

Ces demandes se sont heurtées à cet obstacle que les longs parcours se font sur des voies appartenant à des lignes différentes et possédant chacune un matériel particulier.

Cette fois encore l'expérience américaine devait trancher cette question qui s'était présentée aussi de l'autre côté de l'Atlantique, et la solution fut trouvée par la Compagnie spéciale des Wagons-Lits.

Cette Compagnie, qui ne relève que d'elle-même et vit indépendante de toute attache vitale avec les Compagnies de chemins de fer, a pris la direction exclusive de toutes les voitures de nuit qui sont sa propriété absolue ; les choses se passent de la façon suivante : Un certain nombre de Wagons-Lits est ajouté à chaque train convenu avec les Compagnies.

Le voyageur prend son billet ordinaire à la Compagnie, puis il paie à l'administration des Wagons-Lits un supplément proportionnel.

Telle est la combinaison que les propriétaires du brevet des Wagons-lits se proposent d'établir en Europe, et voici ce qu'ils proposent à toutes les Compagnies continentales. Ils font cette offre avec la conviction qu'elle réalise une amélioration considérable sur les voitures dites Wagons-Poullmann ou Américains :

1° La construction à *leurs frais* de Wagons-Lits aménagés suivant les exigences européennes, réglementaires ou consacrées, de confort, d'élégance, de dimensions et de poids.

2° Ces voitures seraient approuvées par les ingénieurs des Compagnies et livrées à quelque nombre qu'il en soit demandé, au fur et à mesure du développement des besoins et des exigences.

3° Chaque voiture examinée et acceptée serait pourvue par la Compagnie des Wagons-lits d'un homme entendu quant à la surveillance et à l'entretien. Cet homme, en dehors de son service spécial, serait, comme tous les employés, soumis aux règlements particuliers et généraux des Compagnies de chemin de fer.

4° Les voyageurs ne pourront être admis dans les wagons-lits qu'après s'être munis préalablement aux guichets de la Compagnie de chemins de fer d'un coupon ordinaire de parcours.

5° Les propriétaires des wagons-lits percevront par l'entremise de leur employé spécial un supplément proportionnel, très-modéré, qui pourra être probablement

de cinq à dix francs par nuit, ou davantage si le trajet comporte plus que la nuit.

Pour résumer en quelques mots toutes les précédentes prescriptions on peut dire ceci :

Les Compagnies de chemin de fer percevront le prix ordinaire du passage et n'auront à supporter, de la part de l'invention nouvelle, aucune dépense, quelle qu'elle soit. Elles ne feront que profiter de l'augmentation certaine du nombre des voyageurs. L'aménagement des nouvelles voitures est si bien combiné que la traction ne sera pas sensiblement plus grande pour chaque passager de première classe qu'elle ne l'est aujourd'hui.

III

DÉTAILS SPÉCIAUX A LA COMPAGNIE DES WAGONS-LITS.

1° Les voitures seront construites sur les plans *brevetés* du colonel W. D. Mann, des États-Unis, plans que le lecteur trouvera à la fin de cet opuscule. Parmi ces plans on choisira le mieux adapté à chaque trajet.

2° La direction générale et la surveillance spéciale des voitures appartiendra au colonel Mann.

3° Les propriétaires de ces voitures établiront des agences de surveillance et feront les annonces nécessaires pour attirer les passagers sur les lignes où leurs voitures seront admises.

4° Les contrats passés avec les Compagnies de chemin de fer, contiendront en substance l'exposé ci-dessus.

Tous les détails étant soumis à une discussion particulière à chaque contrat.

5° Les bureaux des propriétaires des wagons-lits sont établis 16, place Vendôme, à Paris, où toutes communications seront reçues par le Directeur.

IV

DESCRIPTION DES WAGONS-LITS.

Il reste pour compléter ce travail à donner la description détaillée des wagons-boudoirs.

Cette voiture résulte de plusieurs années d'expérimentations faites sur les wagons américains dénommés *palais* par la reconnaissance des voyageurs. Mais si parfaits qu'ils soient, et par cela même qu'ils sont jugés parfaits en Amérique, leurs aménagements ne sauraient répondre aux habitudes et goûts européens.

Le nouveau Wagon-Mann supprime tous les inconvénients que comportent encore les wagons préconisés par d'autres inventeurs. Dans ces dernières voitures, les passagers voyagent forcément en commun, tandis que le Wagon-Mann assure à volonté le précieux avantage de l'isolement.

Voici donc le modèle que la nouvelle Compagnie des Wagons-Lits a l'honneur de présenter au public.

La voiture est représentée en plan dans notre figure I (voir les planches). La figure II la montre divisée en compartiments transversaux ; chacun de ces compartiments

est un boudoir complet, garni de sofas-lits, sièges luxueux, tables mouvantes pour jeux et repas, toilette, glaces, bouches de chaleur, eau chaude et froide, ventilateurs, water-closets, timbre d'appel pour le garçon de service, etc., etc. ; en un mot, tout ce qui constitue un riche appartement chauffé, aéré, donnant place à six ou sept personnes pendant la journée et se transformant la nuit en un dortoir de quatre lits, dont deux à deux places, avec matelas, oreillers, draps, couvertures et rideaux.

Deux de ces lits se relèvent le jour par les soins du garçon de service qui sert de valet de chambre, cire les bottes, brosse les habits, prépare le thé et le café, passe des rafraîchissements, etc.

Une fontaine contenant de l'eau glacée pendant l'été est à la disposition des voyageurs altérés.

Les voyageurs ont sous la main tous leurs bagages emmagasinés dans des compartiments spéciaux et dépendants du wagon.

Partie des voitures peuvent, s'il est nécessaire, être transformées en wagons de 2^e classe complètement indépendants des premières.

Ces compartiments de 2^e classe auraient pour ameublement deux sofas pliants en forme de siège pendant la journée, et de chaque côté deux lits à une place, en tout six lits étroits ; ils ne sont pas pourvus de linge ni de rideaux, mais seulement garnis de coussins. Un water-closet sert à tout le wagon.

Les wagons de première classe possèdent encore comme ameublement général des tapis, rideaux, écrans, portières, glaces, lampes, suspensions, etc.

Les fenêtres sont doubles en prévision du froid et du bruit; l'été, les vitres sont remplacées par des écrans métalliques livrant passage à la ventilation et arrêtant la poussière.

Les portes ont des verrous qui permettent aux voyageurs de se garantir de toute indiscretion, sans gêner cependant l'entrée et la surveillance des gardiens des voitures ou du train.

Bien que les voitures-lits aient été calculées pour s'adapter au système européen de roues et d'essieux, il serait bien préférable d'employer les roues articulées en usage en Amérique. Les secousses et vibrations seraient alors entièrement supprimées; le mode de chauffage étant à eau chaude ne présente aucun danger et la ventilation est parfaite.

Une galerie marche-pied s'étend extérieurement sur toute la longueur de la voiture qui a deux entrées par compartiment, une de chaque côté. Parquet, toiture et cloisons sont doubles et soigneusement disposés pour atténuer le bruit : les lits sont établis de façon à parer aux secousses et trépidations. Les dessins expliquent les systèmes employés.

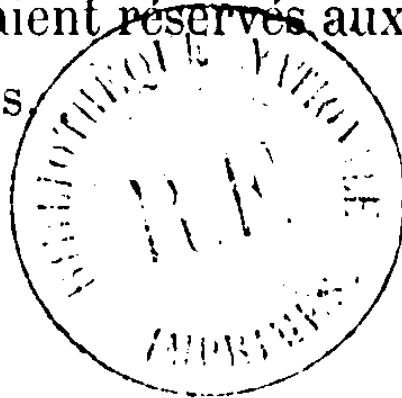
Après tout ce qui vient d'être dit, supposons ces wagons en usage sur la ligne de Calais à Paris. Le paquebot arrive entre une et deux heures du matin, les voyageurs sont fatigués et, pour la plupart, éprouvés par la mer, un wagon confortable, chauffé et éclairé se trouve là avec son gardien attentif; pour quelques francs le passager sait y trouver un bon lit et un cabinet de toilette; il s'y établit et à l'arrivée à Paris, à sept heures,

il en sort reposé, lavé et brossé, prêt à vaquer à ses occupations.

Quel serait le voyageur qui, de Londres à Paris, pour un supplément de quelques francs sur un voyage qui en coûte soixante-quinze, ne profiterait pas du Wagon-Lit. Que le lecteur ne prenne pour preuve que l'empressement avec lequel sont recherchés les rares compartiments réservés des paquebots du détroit, et cependant ils sont frappés d'une surtaxe d'une livre sterling et plus. Et ils ne suffisent pas aux demandes.

Supposez encore ces wagons sur la ligne d'Ostende, à Vienne, viâ Bruxelles et Berlin, cette ligne qui, l'été prochain, sera si fréquentée par le monde riche se rendant à l'Exposition universelle de la capitale autrichienne. Les bagages sont emmagasinés dans les wagons de service, les voyageurs prennent place après avoir donné leur billet au garçon de service qui se charge de répondre au contrôle des employés des diverses Compagnies de chemin de fer. Et à partir de ce moment jusqu'à l'arrivée, le voyageur n'est dérangé par personne ; il est libre de ne pas sortir du wagon où il sait trouver le nécessaire.

Des compartiments seraient réservés aux dames voyageant seules et aux familles.



WAGON-BOUDOIR

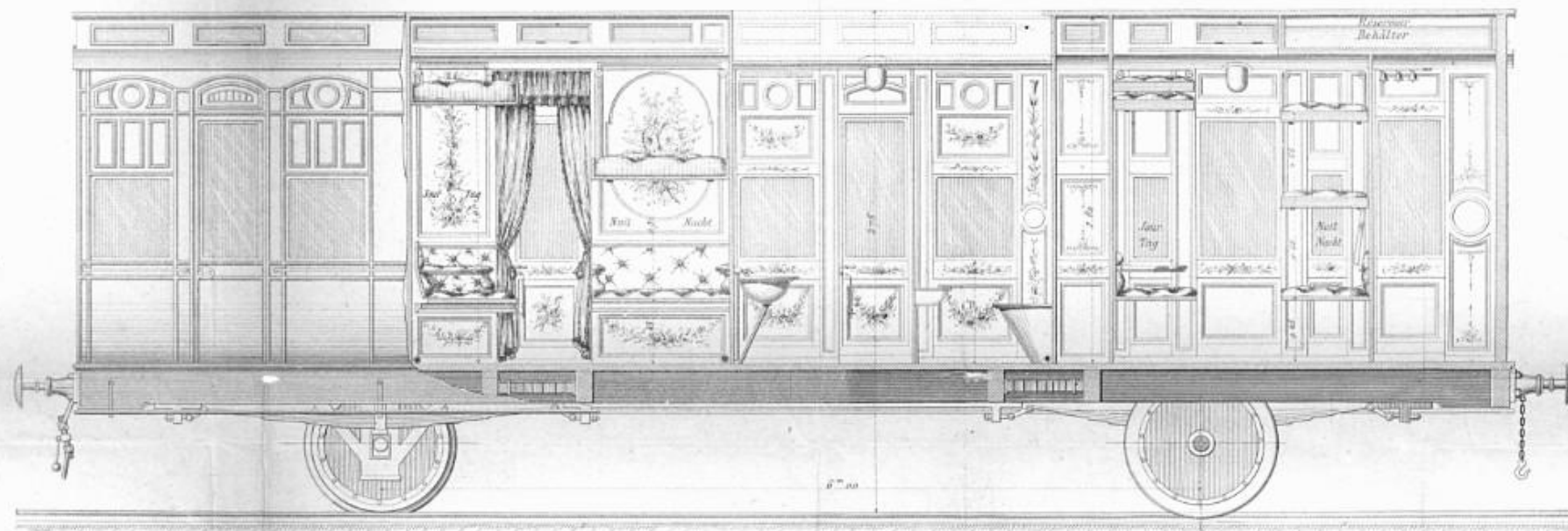
SYSTEME BREVETÉ DU COLONEL W. D. MANN.

WAGEN MIT GEHEIMZIMMER

PATENTIRTES SYSTEME VON OBERST W. D. MANN.

Type N°1.

Fig 1 Elevation et coupe longitudinale
Laugenansicht und Schnitt.



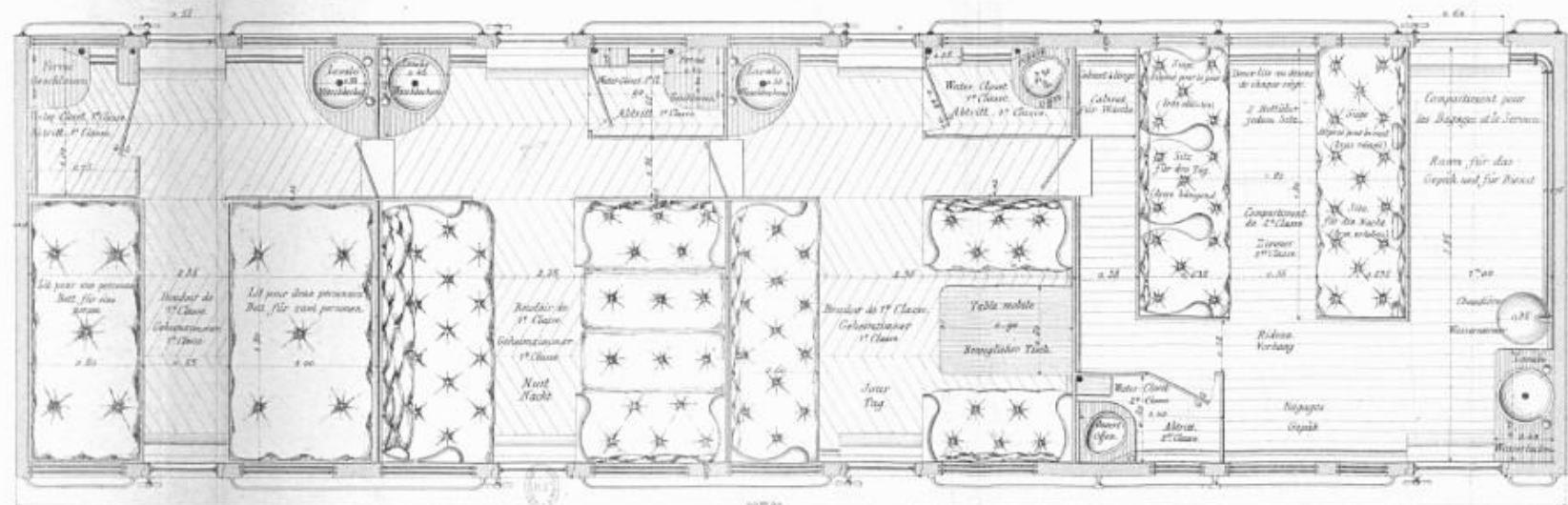
Type N°1.

Longueur totale	10 ^m 40 ^c
Espacement des roues	6 ^m 00
Largeur totale	3.00
Hauteur au dessus des rails dans	
l'axe de la partie arrière de la couverture	3.75
Puissance des roues	1.00
Poids (environ)	9000 ^{kg}
Nombre de places:	
En boudoir de 1 ^{re} Classe	18
En compartiments de 2 ^{de} Classe	6
Large emplacement pour les bagages de tous les voyageurs.	

1^{re} Type

Comme longueur	10 ^m 40
Ecartement entre les roues	6 ^m 00
Largeur totale	3.00
Haute au dessus des rails dans	
l'axe de la partie arrière de la couverture	3.75
Puissance des roues	1.00
Poids	9000 ^{kg}
Anzahl der Plätze	
In den Gehirnen 1 ^{er} Classe	18
In den Zimmern 2 ^{er} Classe	6
Breiter Raum für das Gepäck aller Reisenden.	

Fig 2 Coupe horizontale.
Horizontalschnitt.



Type N°2

Ce type est le même que le N°1, moins un boudoir de 1 ^{re} Classe	
Longueur totale	8 ^m 05 ^c
Espacement des roues	6.40
Largeur totale	3.00
Hauteur au dessus des rails dans	
l'axe de la partie arrière de la couverture	3.75
Poids (environ)	7500 ^{kg}
Nombre de places:	
En boudoir de 1 ^{re} Classe	12
En compartiments de 2 ^{de} Classe	6
Large emplacement pour les bagages de tous les voyageurs.	

2^{de} Type

Dieser type ist der gleiche wie N°1 weniger ein Gehirn erster Klasse	
Comme longueur	8 ^m 05
Ecartement entre les roues	6.40
Largeur totale	3.00
Haute au dessus des rails dans	
l'axe de la partie arrière de la couverture	3.75
Poids	7500 ^{kg}
Anzahl der Plätze	
In den Gehirnen 1 ^{er} Classe	12
In den Zimmern 2 ^{er} Classe	6
Breiter Raum für das Gepäck aller Reisenden.	

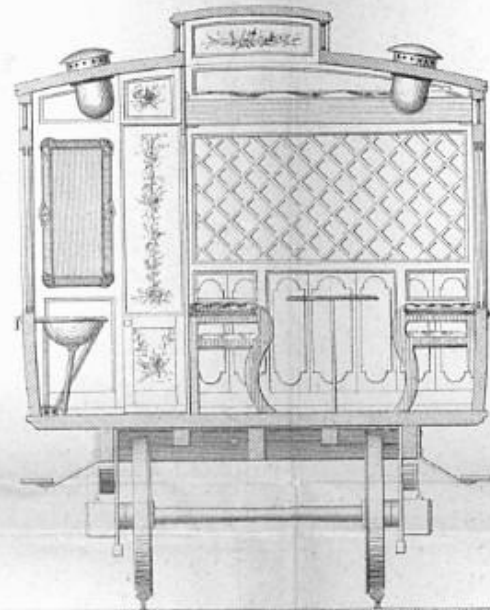
Echelle au 1/25
Maasstab 1:25

WAGON-BOUDOIR

SYSTÈME BREVETÉ DU COLONEL W. D. MANN

Fig 1

Coupe verticale par un boudoir de 1^{re} Classe
Querschnitt eines Geheimzimmers 1^{er} Classe



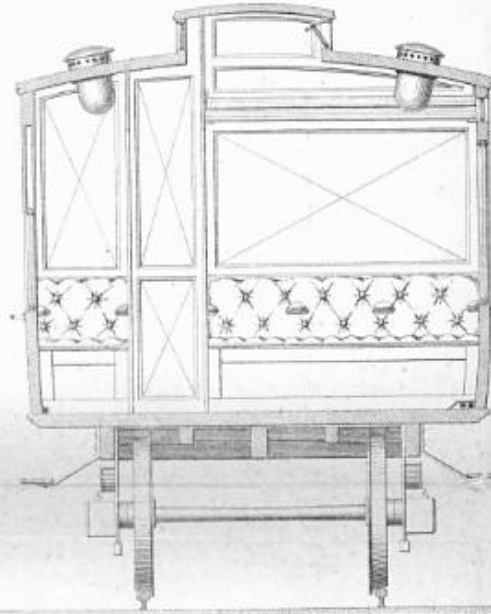
Type N°3

Longueur totale	10 ^m 40
Espacement des roues	6 ^m 40
Largeur totale	3.00
Hauteur au dessus des rails de la	
face de la porte arrière de la couverture	3.75
Hauteur des roues	1.00
Poids (environ)	9000 ^{kg}
Nombre de places:	
En boudoir de 1 ^{re} Classe	2
En compartiment de 2 ^{de} Classe	14
Large emplacement pour les bagages	de tous les voyageurs

Type N°3

Fig 2

Coupe verticale par un compartiment de 2^{de} Classe
Querschnitt eines Zimmers 2^{de} Classe

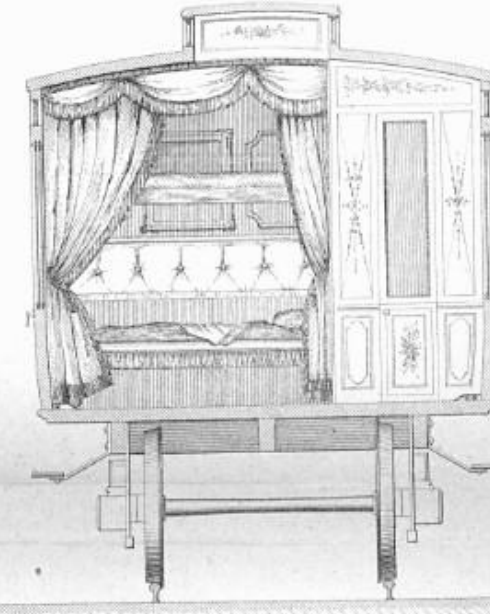


WAGEN MIT GEHEIMZIMMER

PATENTIRTES SYSTEME VON OBERST W.D. MANN.

Fig 1 bis

Coupe verticale par un boudoir de 1^{re} Classe (Nuit.)
Querschnitt eines Geheimzimmers 1^{er} Classe (Nacht)

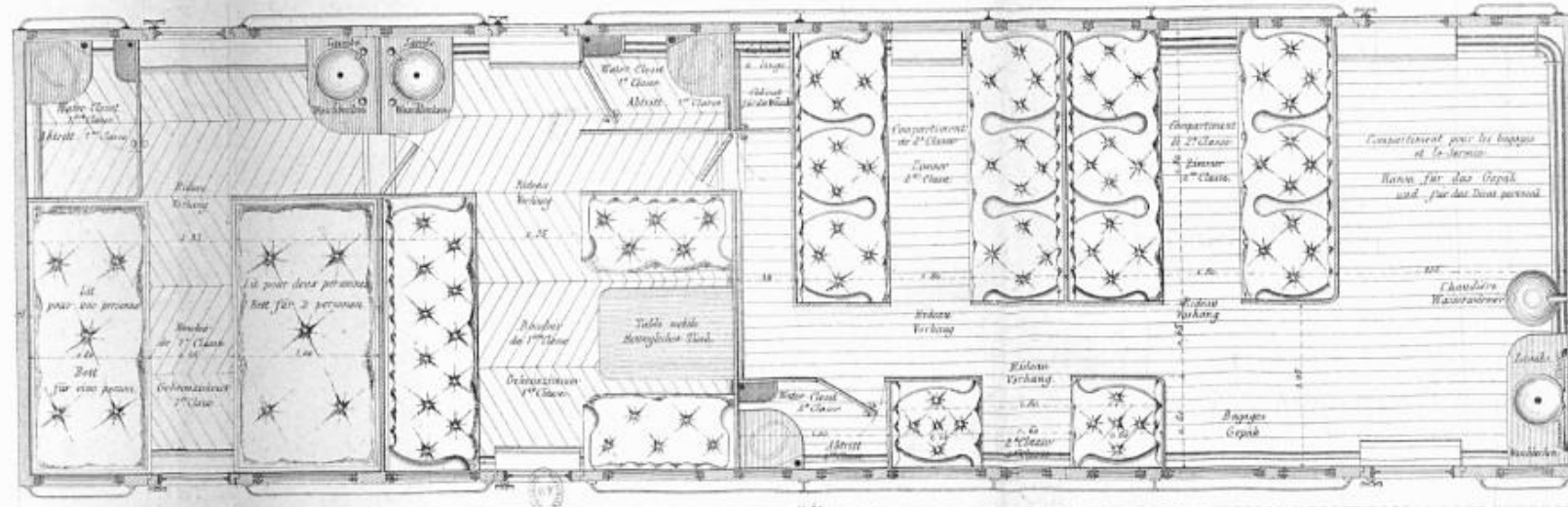


3^{er} Type

Ganze Länge	10 ^m 40
Entfernung zwischen den Rädern	6 ^m 00
Ganze Breite	3.00
Haute über den Schienen des obersten	
Theds der Bedachung	3.75
Durchmesser der Räder	1.00
Gewicht (ungefähr)	9000 ^{kg}
Anzahl der Plätze	
In den Geheimzimmern 1 ^{er} Classe	12
In den Zimmern 2 ^{de} Classe	14
Weiter Raum für das Gepäck aller	Reisenden.

Fig 3

Coupe horizontale
Horizontalschnitt



Type N°4

Ce type est le même que le N° 3
moins un boudoir de 1^{re} Classe

Longueur totale	8 ^m 05
Espacement des roues	4.40
Largeur totale	3.00
Hauteur au dessus des rails de la	
face de la porte arrière de la couverture	3.75
Poids (environ)	7500 ^{kg}
Nombre de places:	
En boudoir de 1 ^{re} Classe	6
En compartiment de 2 ^{de} Classe	14
Large emplacement pour les bagages	de tous les voyageurs.

4^{er} Type

Dans cet art. les places de 1^{re} Classe
sont en secretzimmern 1^{er} Classe

Ganze Länge	8 ^m 05
Entfernung zwischen den Rädern	4.40
Ganze Breite	3.00
Haute über den Schienen des obersten	
Theds der Bedachung	3.75
Gewicht	7500 ^{kg}
Anzahl der Plätze	
In den Geheimzimmern 1 ^{er} Classe	6
In den Zimmern 2 ^{de} Classe	14
Weiter Raum für das Gepäck aller	Reisenden.

Echelle au 1/25
Maßstab 1/25

WAGON-BOUDOIR

SYSTEME BREVETÉ DU COLONEL W. D. MANN.

Type N°5

Fig 1.

Coupe horizontale.
Horizontalschnitt.

WAGEN MIT GEHEIMZIMMER

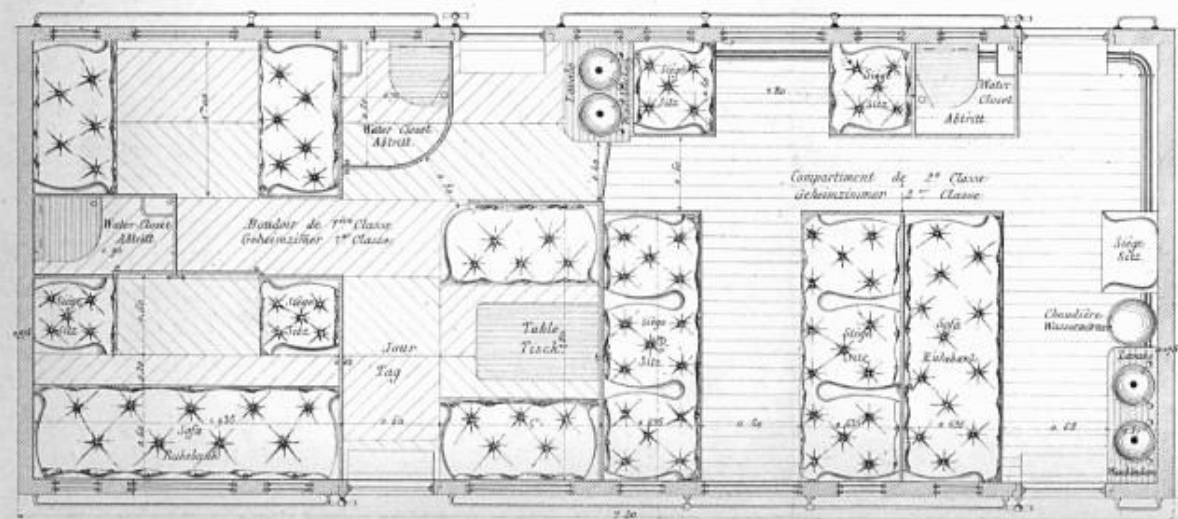
PATENTIRTES SYSTEME VON OBERST W.D. MANN

Type N°5.

Longueur totale 7^m 30^c
 Espacement des roues 4. 00
 Largeur totale 3. 00
 Poids (environ) 7000^{kg}

Nombre de places:

En boudoirs de 1^{re} Classe
 (comptés en espaces sous les banquettes) 10
 En compartiments de 2^e Classe 11 } 21



Echelle au 1/25
 Maastab 1/25

5^{ter} Type

Carre Longueur 7^m 30^c
 Distance entre les roues 4. 00
 Carre Breite 3. 00
 Gewicht (ungefähr) 7000^{kg}

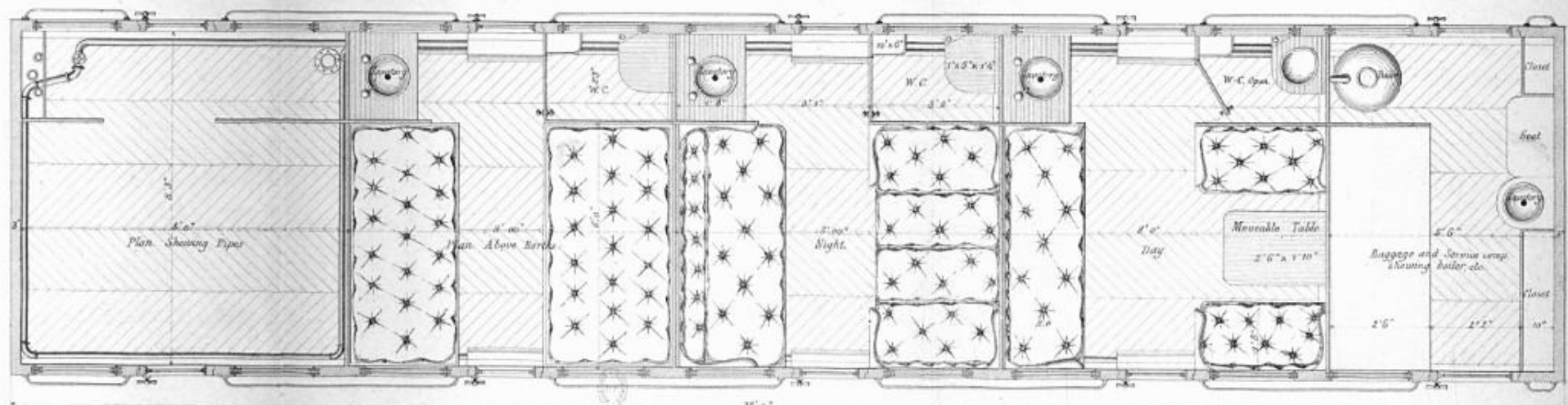
Anzahl der Plätze

In den Geheimzimmern 1^{re} Classe
 (berechnet an den unteren Bänken) 10
 In den Zimmern 2^e Classe 11 } 21

Design N°6

English car and for railways requiring narrow carriages

Fig 2 Plan.



Length over all 38 feet
 " " between wheels 23 "
 Width over all 8. 9 inches
 Weight, about 12 tons
 Accommodates 24 1st class passengers
 And has ample room for all baggage

Design N°6.

Half Inch Scale

If desirable this car may be shortened
 To 30 feet and accommodate 18 persons
 The boudoirs, which are very roomy
 may be somewhat reduced in length
 if desired, say to 7' 6"

WAGON-BOUDOIR

SYSTEME BREVETÉ DU COLONEL W. D. MANN

Type №7

Longueur	8.00
Largeur	2.80
Entrée des roues	4.40
Poids (environ)	7.50 ^k
Lits simples	10
Lits doubles	4
Nombre nominal des places (toutes de première classe)	18

Le compartiment N°3 renferme
de chaque côté 3 lits superposés
Dans la largeur et dans
le compartiment N°2
il n'y a sur chaque face
que deux lits superposés
et ceux d'un côté sont
doubles

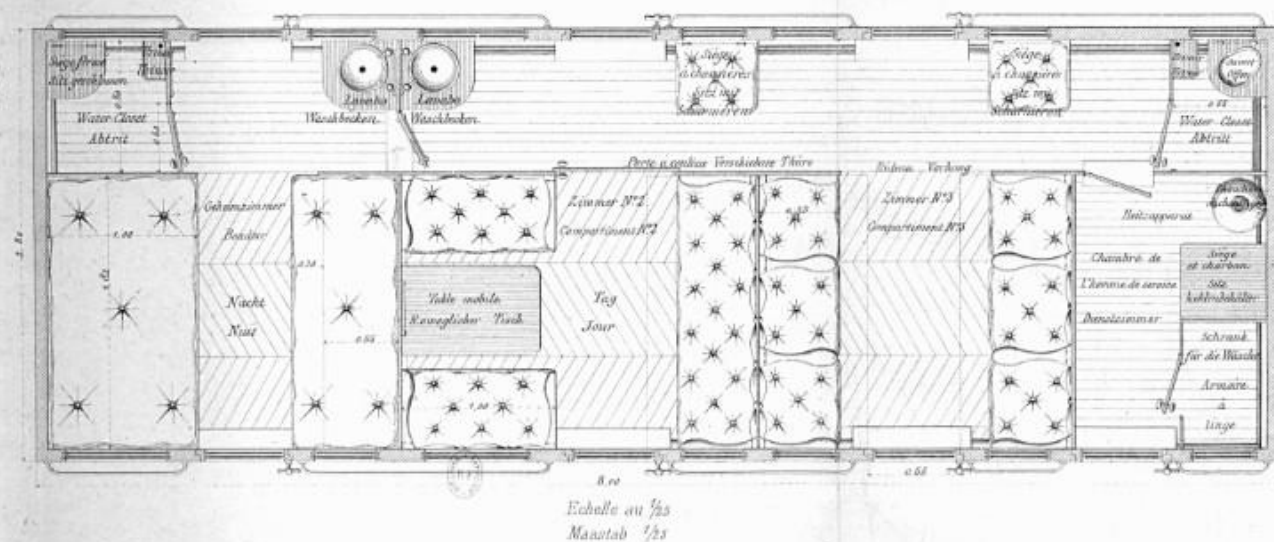
Type N^o8

Ce type est le même que le N°7
sauf que le compartiment de ce
type 7 j est répété deux fois.

Longueur	10.40
Poids (enviren)	9 000 ^{kg}
Nombre de places 1 ^{ère} Classe	24

TYPE N° 7

Fig.1. Coupe horizontale
Fig.1. Horizontalschnitt



WAGEN MIT GEHEIMZIMMER

PATENTIRTES SYSTEME VON OBERST V.D. MANN

7th Type

Länge	8.00
Breite	2.30
Distanz der Achsen	4.40
Gewicht (ungefähr)	7500 ^{kg}
Einfache Betten	10
Doppelte Betten	4
Anzahl der gesammten Plätze	18

(Alle erster Classe)

Das Zimmer N^o3 schliesst auf jeder Seite 3 übereinander liegende Betten an.

Im Geheinzimmer und im Zimmer N^o2 befinden sich auf jeder Seite nur zwei übereinander liegende Betten wovon die der einen Seite doppelt sind

$$g_{\text{Type}}^{\text{ter}} = \text{Type}$$

Dieser Type ist der gleiche wie H.7 angenommen das der Zimmer von 7^{ten} Type da zwei mal wiederholt ist

Länge	10 ^m 40
Gewicht (ungefähr)	3 000 ^{kg}
Anzahl der Plätze erster Klasse	