

# L'automobile sur rails

Autor(en): **Bonnaffé, Edouard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **7 (1904)**

Heft 25

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-253918>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## L'AUTOMOBILE SUR RAILS

Il semble qu'il y ait quelque chose de contradictoire dans le titre de cet article. En effet, l'automobile n'est-elle pas faite précisément pour circuler partout, sur le pavé de bois ou l'asphalte des villes, comme sur les grandes routes, en rase campagne ? Et dès lors, pourquoi l'assujettir, elle si libre et si capricieuse, à la servitude d'une voie tracée d'avance ?

Depuis deux ou trois ans, pas plus, certaines Compagnies de chemins de fer se sont avisées des avantages que pourraient présenter, pour l'exploitation des lignes d'intérêt local notamment, des trains automoteurs composés d'un petit nombre de voitures et destinés à remplacer les trains-tramways, plus coûteux et beaucoup moins maniables. En France, la Compagnie de l'Ouest et celle du Nord ont été les premières à réaliser cette intelligente innovation.

Elle permettait d'assurer un service constamment approprié aux besoins du trafic, dans des conditions de souplesse et d'économie, de rapidité également, qui lui obtinrent un succès immédiat. Faisant un pas de plus dans la voie où ils venaient de s'engager, et voulant tirer profit, non sans raison, des récentes conquêtes de l'automobilisme, les ingénieurs de chemins de fer ont introduit, depuis peu, sur les voies de faible circulation normale, en attendant qu'il soit lancé, à toute vitesse, sur les lignes principales, le wagon automoteur, électrique, à vapeur ou à pétrole, auquel nous pouvons prédire, d'ores et déjà, un bel avenir.

Grâce à l'automobile sur rails, il n'y aura plus de régions mal desservies, comme on en voit trop encore, où les trains, se succédant à quatre ou cinq heures d'intervalle, quand ce n'est pas plus rarement, mettent une demi-journée à franchir cent kilomètres. Au lieu de cela, des trains d'une seule voiture, mais contenant toutes les classes, démarrant vite, marchant bien, confortables et fréquents : bref, le rêve, l'âge d'or des chemins de fer !

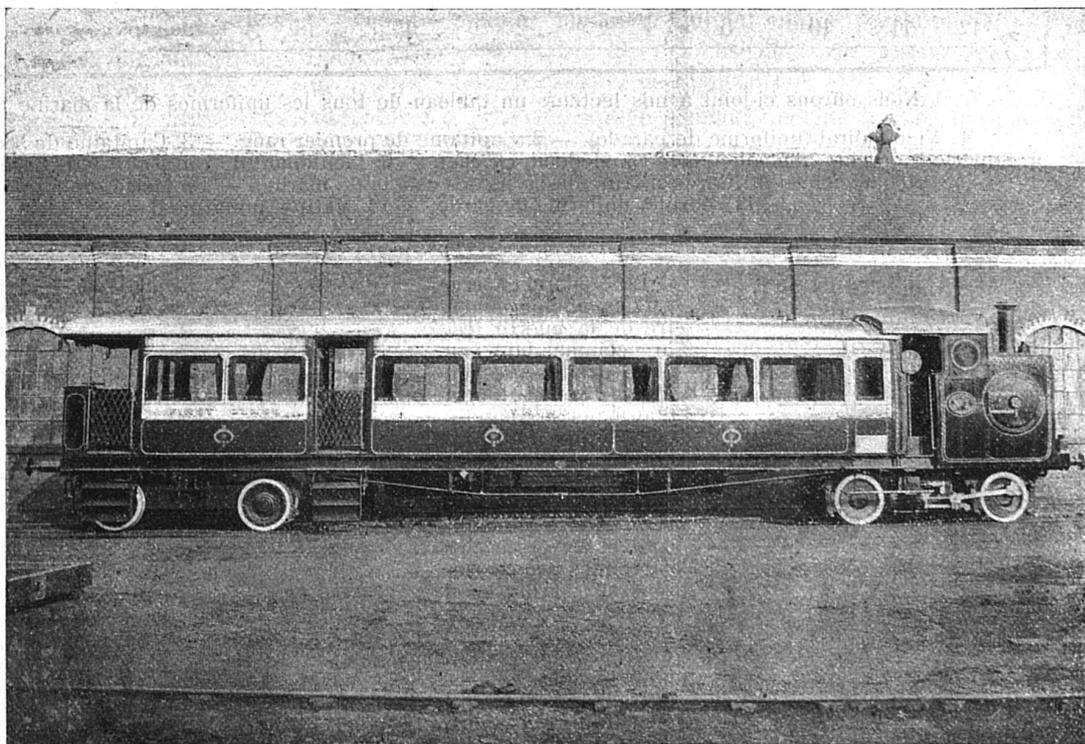
Et — qui sait ? bientôt peut-être, l'automobile aura supplanté la locomotive, jusque sur les grandes artères à double voie reliant les villes principales du réseau français, sinon pour le service des marchandises, du moins pour celui des voyageurs, entre des points relativement peu éloignés l'un de l'autre, comme, par exemple, Paris-Le

Havre, Paris-Dijon, Marseille-Nice, ou Bordeaux-Bayonne.

Mais, avant de songer aux conquêtes de demain, il faut s'occuper de celles qui sont actuellement réalisées. Faisons donc connaître quelques-uns des types d'automobiles qui circulent dès à présent sur les voies ferrées, en France et à l'étranger.

Pour ne citer que les modèles les plus récents, nous décrirons l'automotrice à vapeur du Nord et le *steam motor-car* — conservons-lui son nom anglais — du Taff Vale Railway, qui représentent bien le dernier mot, à l'heure qu'il est, de la science automobile appliquée aux chemins de fer.

La voiture du Nord se compose de trois éléments portés sur un châssis unique de 26 mètres de long. Le moteur, sa chaudière et la cabine du mécanicien sont au milieu ; ils séparent, d'un côté, le compartiment de 3<sup>e</sup> classe accolé au fourgon de l'autre, le wagon mixte de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe.



L'Automobile sur rails

La chaudière Turgan, timbrée à 18 kilos, développe cent chevaux. On voit qu'il s'agit d'une automobile remarquablement puissante. C'était d'ailleurs indispensable, étant données les conditions qui avaient été imposées aux ingénieurs chargés de construire la voiture.

Elle devait, en effet, être capable de contenir 82 personnes, de démarrer très rapidement même en pente et en courbe, et d'atteindre 70 kilomètres à l'heure. Si nous ajoutons que le poids total en charge n'est pas inférieur à 43 tonnes, on comprendra pourquoi il a fallu donner à la chaudière et au moteur à deux cylindres une puissance si élevée.

Par un dispositif très ingénieux, la cabine du mécani-

cien a été légèrement surhaussée au-dessus du plancher de la voiture, et par-dessus le toit des compartiments avant et arrière, ce qui a l'avantage de permettre au pilote de voir avec la plus grande facilité la voie et les signaux, devant aussi bien que derrière lui. Près de sa cabine se trouve celle du conducteur, en communication directe avec toutes les parties du véhicule.

L'accès des voyageurs se fait au moyen de quatre plates-formes couvertes, dont deux, placées aux extrémités, peuvent recevoir huit personnes debout. Pour accroître l'emplacement disponible aux bagages, toujours un peu sacrifiés dans les voitures de chemins de fer, on a disposé, dans la longueur du wagon et latéralement, des coffres ou les ouvriers pourront mettre leurs outils, les ménagères leurs paniers, et les autres voyageurs leurs valises, en cas de besoin.

Des accumulateurs, placés sous le châssis, assurent l'éclairage électrique de l'automobile, par l'intermédiaire de vingt-deux ampoules convenablement distribuées.

En Angleterre, où la plupart des Compagnies se sont, depuis bien des années, franchies de la tyrannie absurde des trois classes, le problème de l'automobile sur rails, au moins en ce qui concerne la répartition des voyageurs par catégories sociales sur un seul et même véhicule, se trouvait nécessairement très simplifié. Aussi, le Taff Vale Railway a-t-il construit son *steam motor-car* comme un véritable tramway auquel on aurait adapté, d'une manière permanente, une minuscule locomotive.

Et c'est là précisément, la caractéristique la plus marquante de l'automotrice, née d'hier, dont nous publions ici une photographie inédite. Elle circule sur la ligne de Cardiff à Cadogan, dans le pittoresque pays de Galles, et son avènement n'a pas été sans causer quelque émoi parmi les populations de cette région peu accoutumée aux innovations de l'industrie des transports.

Deux classes seulement : la troisième, disposée à l'avant et pouvant contenir quarante personnes assises, et la première en queue, avec douze places, plus une plate-forme d'observation où six personnes peuvent tenir commodément. On remarquera aussi, immédiatement derrière la locomotive, un fourgon à bagages qui complète l'aspect « chemin de fer » de cette curieuse automobile.

La locomotive lillipulienne comprend cependant les organes d'une grande machine de vitesse. Elle est, d'ailleurs, capable d'atteindre l'allure de 72 kilomètres à l'heure, et, grâce à sa puissance, son accélération n'est pas inférieure à 48 kilomètres en 32 secondes, ce que tous les ingénieurs vous diront être un très joli résultat.

Pour faciliter le passage du véhicule, long de 18 mètres, dans les courbes assez nombreuses de la ligne de Cardiff à Cadogan, on l'a monté sur deux bogies articulés à quatre roues ayant un diamètre de 85 centimètres. Le poids total du *steam motor-car* est de 33 tonnes et demie.

Pour récent qu'il soit, le succès de l'automobile sur rails s'est tout de suite affirmé considérable, ce qui, au besoin, suffirait à démontrer que l'innovation répondait à une nécessité du trafic des chemins de fer.

Aujourd'hui, en France, entre le Nord et l'Ouest, dont nous avons déjà parlé, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée ont adopté un système d'automotrices de type

analogue qu'ils font circuler, celui-ci sur la ligne d'Alais à l'Ardoise, celui là sur les lignes d'Aubigné à Sablé, de la Flèche à Saumur et du Mans à la Flèche.

De l'autre côté du détroit, en dehors du Taff Vale Railway, le wagon automobile figure depuis plusieurs mois et en très bonne place dans le matériel roulant du Great Western, du North Eastern et du London and South Western, trois des Compagnies les plus importantes du Royaume-Uni.

Enfin, les chemins de fer belges, italiens, hessois, wurtembergeois, hongrois, russes, danois et américains n'ont pas tardé à suivre le mouvement, de telle sorte que bientôt il ne faudra pas s'étonner de voir presque autant de « teuf-teufs » sur les voies ferrées que... sur le pont de Suresnes, un dimanche de printemps!

Edouard BONNAFFÉ.

## Les Missions militaires suisses en Extrême-Orient



LE COLONEL AUDÉOUD  
de Genève

LE CAPITAINE BARDET  
de Lausanne

*Délégués auprès de l'armée russe*



Le LIEUT.-COLONEL GERTSCH  
de Berne

Le CAPITAINE VOGEL  
de Zurich

*Délégués auprès de l'armée japonaise*

Comme au début de chaque guerre, les différents pays ont envoyé sur le théâtre de la guerre russo-japonaise leurs missions militaires pour suivre les péripéties de la campagne, et mettre ensuite au service de la patrie les expériences acquises.

La Suisse n'est pas restée en arrière: du côté japonais, elle a envoyé en mission MM. le lieutenant-colonel Gertsch, de Berne,