

**BULLETIN**  
DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU  
**CONGRÈS DES CHEMINS DE FER**

[ 656. 222.1 ]

## Note sur la vitesse des trains,

par M. LIONEL WIENER,  
Professeur à l'Université de Bruxelles.

### DEUXIÈME PARTIE (suite). <sup>(1)</sup>

#### Examen des vitesses et des services des trains dans les différents pays.

### III. — LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS.

Cette Compagnie ayant beaucoup contribué à l'établissement et au développement des grands express européens, et possédant elle-même un matériel roulant de deux mille voitures de luxe, il convient de lui consacrer un examen spécial, ainsi qu'il faudra le faire pour les autres organismes similaires.

Leur nombre est d'ailleurs assez restreint, la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* ayant pu s'assurer dans toute l'Europe, comme la *Pullman Co.* en Amérique, le monopole presque complet de ce trafic.

#### CHAPITRE XVII.

##### Généralités.

XVII-1. — Les W.-L. ou W.-R. des autres Compagnies. — Il n'y a guère, en

dehors de quelques compagnies de chemins de fer, plus d'une demi-douzaine d'organismes qui exploitent systématiquement ce matériel roulant spécialisé :

a) La *Pullman Co.* américaine tenta, vers 1870, de s'implanter en Angleterre et, un peu plus tard, en Italie, où la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* n'avait pas encore pénétré. Ses voitures anglaises lui furent rachetées par le *Midland Ry.* et le *L. B. S. C.* à l'expiration du contrat, et la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* absorba ses services italiens en 1886;

b) Par contre, une compagnie *Pullman* anglaise est devenue très florissante, tandis que la seule tentative que la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* mit à exécution en Angleterre, échoua en 1889. Par un « gentleman's agreement » tacite, la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* ne

<sup>(1)</sup> Voir *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, numéros d'août, octobre et décembre 1933, p. 805, 997 et 1237; de janvier et février 1934, p. 1 et 197.

s'intéressa plus aux services anglais, tandis que la *Pullman Co.* délaissa le Continent. Récemment, pourtant, ensuite de regroupement financiers, la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* a pris un intérêt important dans la Compagnie anglaise. De ces liens sont nés les services Pullman continentaux et l'on établira probablement par ferry boats, des services de W.-L. entre le Continent et l'Angleterre;

c) A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1887, les *Chemins de fer Prussiens-Hessois* qui n'avaient pas renouvelé les contrats arrivés à expiration, exploitèrent eux-mêmes des services de W.-L. qui subsistèrent jusqu'à la guerre.

De plus, il se fonda une Société allemande de voitures-restaurant, la *Deutsche Speisewagen-Gesellschaft*, dans laquelle la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* était intéressée (1).

C'est ce matériel, augmenté du matériel saisi de la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* qui servit de premier fonds d'exploitation à la *Mittel-europäische Schlaf- und Speisewagen A. G. (Mitropa)* qui subsiste encore;

d) En Suisse, certains services de W.-R. sont exploités par la *C<sup>ie</sup> Suisse des Wagons-Restaurant*, tandis que d'autres sont directement exploités par la *C<sup>ie</sup> des W.-L.*;

e) L'Empire russe transféra à cette dernière Compagnie l'exploitation de son matériel de luxe (1898). C'est dans le même ordre d'idées que la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* assure l'exploitation des voitures-buffet des Compagnies françaises, ainsi que des restaurants et couchettes de certaines lignes de navigation.

Seuls de l'Europe continentale, les Etats scandinaves ont toujours exploité leurs propres voitures-lits ou restaurant, comme l'ont toujours fait les compagnies anglaises de chemin de fer. La Russie en fait autant, depuis la Révolution.

(1) Elle possédait en 1914, 1 256 actions.

XVII-2. — **Horaires.** — Nous avons tiré les renseignements qui suivent des horaires de la Compagnie, en vigueur pendant l'hiver 1933/1934 (1).

Dans les *cartes schématiques* des itinéraires des grands express, nous avons représenté :

en gros traits continus — le parcours actuel;

en traits minces continus — les parcours supplémentaires effectués par des W.-L. qu'on intercale dans les grands trains pour une partie de leur trajet seulement;

en traits interrompus, gros ou minces, les itinéraires aujourd'hui supprimés des grands trains ou des liaisons supplémentaires.

Toutes ces cartes (à l'exception des fig. 96 et 100) sont tracées à la même échelle de 1 : 1 800 000.

XVII-3. — **Les têtes de ligne.** — En étudiant les services isolés, on rencontre une difficulté qu'il n'est pas toujours possible de résoudre : c'est de faire complètement coïncider leur utilisation avec les besoins de leur clientèle spéciale, alors qu'on les intercale dans des trains répondant à des conditions beaucoup plus générales. Il ne suffit pas qu'un W.-R. circule entre deux localités à l'heure d'un repas; il faut qu'on puisse l'employer pareillement au retour. Il faut de même que les W.-L. cir-

(1) A titre de renseignement aidant à la lecture des horaires d'avant-guerre, rappelons que :

L'heure de l'Espagne retardait de 5 minutes sur celle de Paris; et celle du Portugal, de 45.

La Belgique, qui avait déjà adopté l'heure de Greenwich, avançait, comme l'Angleterre, de 7 minutes sur celle de Paris.

Les Pays-Bas avançaient de 15 minutes, les pays de l'Europe centrale, ainsi que la Suisse, l'Italie et la Serbie, de 55;

La Russie, de 1 h. 56, et tous les pays balkaniques, de 2 h. 08.



culent dans les deux sens pendant les heures nocturnes.

Quoiqu'on puisse généralement concilier les divers intérêts en présence, les administrations de chemins de fer ayant avantage à inclure des W.-R. et des W.-L. dans leurs trains, l'on ne peut toujours éviter les parcours haut-le-pied de ce matériel et certains services de W.-L., par exemple, ont des têtes de ligne qui diffèrent à l'aller et au retour.

Quantité de trains de luxe et de services de Paris ou de Bruxelles à Calais, reviennent par Boulogne ou inversement, ce qui, dans chaque cas, exige un parcours haut-le-pied de 44 km. (27 milles) et qui s'applique, cette fois, à des trains complets.

XVII-4. — Trains saisonniers. — Précédemment, nombre de trains n'étaient mis en marche qu'en hiver et d'autres, en été seulement. Les trains de la Riviera rentraient dans la première catégorie, et ce fut même pour utiliser le matériel dont on les composait, qu'on établit le premier « Calais-Suisse Express ». Depuis l'introduction des sports d'hiver en Suisse, et des saisons d'été dans le Midi, la difficulté d'utilisation du matériel a été fort amoindrie.

XVII-5. — Les noms des villes. — La C<sup>ie</sup> des W.-L. a pris l'excellente décision

Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch.

On prend, depuis quelque temps, la fâcheuse habitude d'accoler à un nom de gare celui d'une localité voisine, comme Saint-Gervais-Le Fayet-les-Bains, Chambéry-Challes-les-Eaux.

Nous avons laissé tomber le second de ces noms composés sauf lorsqu'il s'agit de villes jumelles comme Budapest ou Mézières-Charleville.

de conserver aux noms de villes leur appellation nationale, d'autant plus que les changements introduits pendant et depuis la guerre, rendaient la chose presque obligatoire.

Il serait désirable qu'on généralisât cette mesure, car peu de villes ont plusieurs noms. Ainsi, il n'y a guère plus d'une demi-douzaine de localités françaises ou anglaises, presque toutes des ports, qui aient des noms distincts dans les deux langues :

Douvres.	Dover.
Londres.	London.
Edimbourg.	Edinburgh.
Dunkerque.	Dunkirk.
Le Havre.	Havre,

et guère davantage en Belgique ou aux Pays-Bas :

Bruxelles.	Brussels.
Anvers.	Antwerp.
Gand.	Ghent.
La Haye.	The Hague.
Flessingue.	Flushing.

La prononciation de ces noms sort — heureusement — de notre sujet car comment prononcer des noms anglais comme Worcester, Hythe ou Warwick ou des noms gallois, tels que Aberffwd — Amlwch — Cwnffrd — Blaenplwyf — Bettws-y-Coed, même s'ils n'ont pas la longueur du plus long d'entre eux :

Il faut noter une autre différence essentielle entre la pratique courante des pays de langue française et ceux de langue anglaise. Hythe Jn. signifie en Angleterre, qu'il s'agit d'une gare servant de jonction à la ligne qui s'en détache pour se rendre à Hythe. Une appellation analogue signifierait, sur le Continent, qu'il s'agirait d'une jonction située à Hythe.

XVII-6. — Création et développement des services de la Compagnie des Wagons-Lits. — Au cours d'un voyage aux Etats-Unis, un ingénieur des Mines liégeois, M. Georges Nagelmackers, remarqua combien l'établissement des services de wagons-lits s'y trouvait facilité du fait que ces voitures appartenaient à un organisme spécial qui négociait mieux avec les diverses administrations intéressées que n'eût pu le faire l'une d'entre elles. Or, en Europe, il y avait non seulement un morcellement excessif entre compagnies, mais des frontières politiques qui compliquaient encore les choses.

Nagelmackers résolut donc d'y introduire des services pareils à ceux qu'il avait vus en Amérique, mais la guerre de 1870 contraria ses projets et l'empêcha de mettre ses contrats à exécution. Après la tourmente, il trouva un appui précieux

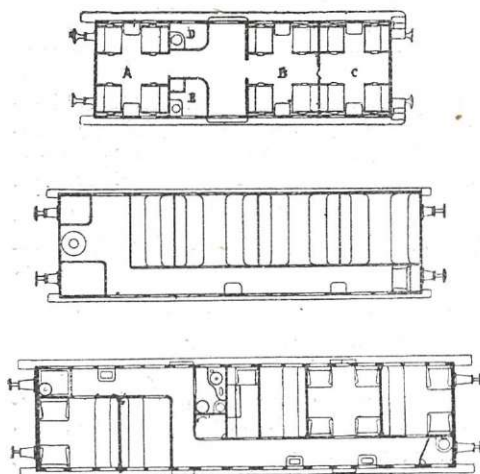


Fig. 66. — La première voiture-lits de 1872.

1873. Premiers W.-L. à lits transversaux, à deux et à trois essieux.

Cette figure, ainsi que les suivantes, tracées à la même échelle, ont été communiquées par la Compagnie des W.-L. et un certain nombre d'entre elles sont extraites d'une ancienne notice de la Compagnie, reproduite par la *Revue générale des Chemins de fer*.

auprès du roi Léopold II et de son gouvernement et il signa de nouveaux traités concernant l'exploitation de services de wagons-lits dans la « Malle des Indes » qui, depuis le début des hostilités, était décheminée par Ostende et le Brenner et rejoignait à Brindisi les paquebots de Bombay. Quoique le matériel roulant fût commandé, il fallut, une fois encore, ajourner le projet car le percement du tunnel du Mont-Cenis rendait la suprématie à la voie française. Le détournement par Ostende fut abandonné <sup>(1)</sup> et l'on utilisa les voitures commandées à des services entre Paris et Strasbourg, Ostende et Vienne.

En 1873, Georges Nagelmackers créait, à Liège, la *Compagnie des Wagons-Lits* au capital de 500 000 fr., à laquelle il substituait bientôt la *Mann's Railway Sleeping Carriage Co. Ltd.*, dans laquelle intervenaient des capitaux anglais (fig. 67). Celle-ci se développa rapidement et il ne fallut que trois années pour signer avec 21 Compagnies de chemins de fer, des contrats dont la durée variait de 3 à 20 années.

Afin d'accélérer le développement de son entreprise, Nagelmackers fonda à Bruxelles, le 14 décembre 1876, la *Compagnie internationale des Wagons-Lits*, au capital de 4 000 000 de fr. et liquida la Compagnie *Mann*.

Le parc de matériel roulant comprenait alors 58 voitures et la nouvelle Compagnie créa son premier service entre Paris et Menton. Le succès en fut immédiat et cette ligne est restée l'une des meilleures du réseau. Sans s'arrêter à ces résultats encourageants, elle étudia des services de W.-L. de Calais à Brindisi et de Paris en Orient.

(1) La dénomination « Malle des Indes » ou de la « Malle » a subsisté et sert en Belgique à désigner les trains express d'Ostende à Bâle.



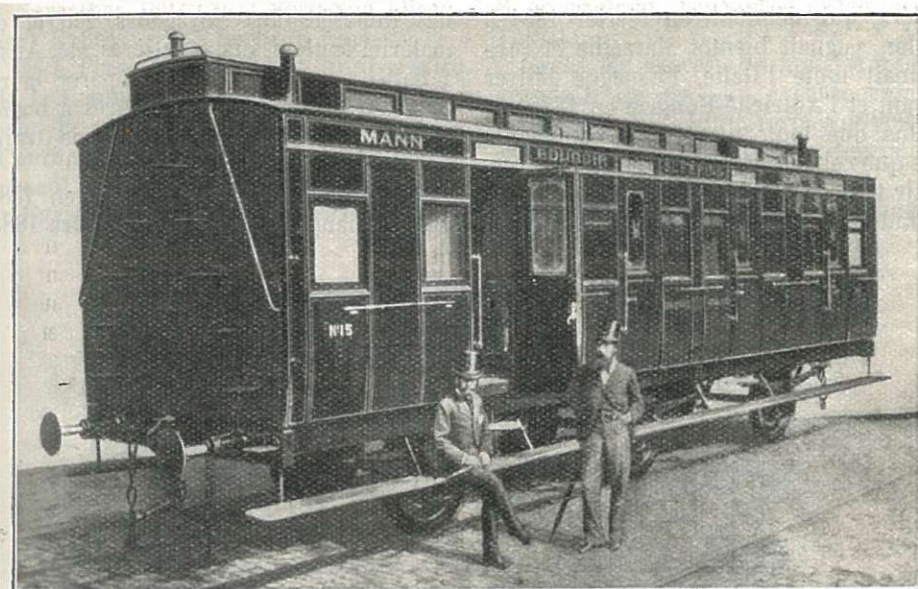


Fig. 67. — Voiture-lits de la Compagnie Mann.

Ce fut à cette époque qu'elle introduisit ses premières voitures-restaurant qui devaient compléter son programme et par la combinaison des deux espèces de voitures, permettre la création de trains complets exclusivement formés de son

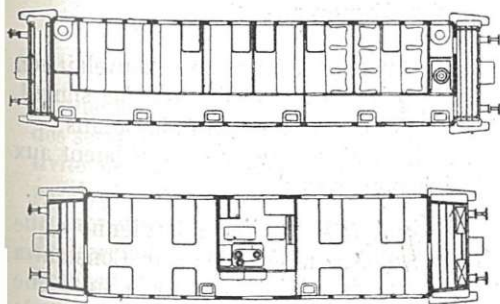


Fig. 68.

1874. W.-L. contenant un compartiment avec places ordinaires.  
1882. Premier W.-R. obtenu par conversion d'une voiture à 3 essieux.

matériel de W.-L., W.-R. et de fourgons. Aussi, afin de mieux traduire ses activités, ajouta-t-elle à sa raison sociale, les mots *et des grands express européens*.

Le premier de ces grands trains, l'« Orient Express », circula pour la première fois le 5 juin 1883. C'était un train postal subsidié qui raccourcissait de 30 heures le trajet de Paris à Constantinople.

Dès ce moment, la Compagnie en étudia toute une série. Hebdomadaires au début, les départs se multipliaient suivant les besoins. Ces trains circulaient deux, trois, quatre fois par semaine avant de devenir quotidiens.

Le 8 décembre 1883, le « Calais-Nice-Rome », toujours bondé en France, devenait tri-hebdomadaire jusqu'à Nice. On projetait un « Nord-Sud Express » de Saint-Pétersbourg à Lisbonne par Berlin et Paris, avec branche de Bruxelles à Calais lorsqu'éclata la terrible épidémie de

choléra, qui, débutant en février 1884 à Toulon, gagnait bientôt Marseille et contaminait toute l'Italie, l'Espagne l'hiver suivant et l'Autriche-Hongrie en 1886.

Plus que toute autre, une compagnie telle que celle-ci devait profondément ressentir toute perturbation économique qui se traduisait cette fois par des quarantai-

nes imposées aux voyageurs, l'arrêt du matériel roulant aux frontières, etc. Aussi fallait-il se contenter de préparer la reprise en améliorant les voitures à bogies et en étudiant l'établissement de trains nouveaux.

Le « Sud Express », projeté en 1884, ne fut inauguré que le 5 novembre 1887;



Fig. 69.

1880. Premier W.-L. expérimental à bogies construit par la *Compagnie de Construction*.

1883. W.-L. et W.-R. à bogies de l'« *Orient Express* ».

il devenait bi-hebdomadaire le 21 mars suivant. Le « Méditerranée Express » bi-hebdomadaire, devenait tri-hebdomadaire en 1886 et 1887 et quadri-hebdomadaire en 1887/1888. En 1890, on substituait le « Calais-Brindisi » à la « Malle des Indes » et l'on instituait le « Calais-Paris-Rome ».

Entretemps, la Compagnie continuait à développer ses moyens d'action en signant des traités d'exclusivité avec les compagnies de chemins de fer. En 1885, ce furent des traités de 12 ans avec l'*Est* et le *P. L. M.*; puis vinrent ceux de 15 ans avec l'*Etat Roumain* et de 19 ans avec le Por-

tugal. En 1891, l'Autriche renouvelait son traité pour 20 ans et l'*Etat Belge* signait, en 1896, le premier traité de 30 ans.

Et les trains nouveaux succédaient aux trains nouveaux :

1<sup>er</sup> juin 1894, l'« *Ostende-Vienne* » que l'on prolongeait en 1895 sur Constantza et auquel l'on adjoignait par la suite une branche hebdomadaire sur Trieste (le « *Trieste Express* ») et un service d'été sur Carlsbad;

Mai 1896 : le « *Nord Express* », de Paris et Ostende à Saint-Pétersbourg;



Novembre 1897 : le « Nord-Sud (Brenner) Express », de Berlin à Naples.

Et à l'occasion du XXV<sup>e</sup> anniversaire de la Compagnie (1898), celle-ci étendit pour la première fois son activité hors d'Europe en s'établissant presque simultanément en Sibérie (le « Transsibérien »), en Egypte (Alexandrie, le Caire et Louxor)

et en gagnant, peu après l'Algérie et la Tunisie.

Après les express de nuit, vinrent les grands trains de jour, à parcours nécessairement plus réduit, formés de voitures-salon, d'un restaurant et de fourgons de la Compagnie.

Le nombre de ces trains augmenta

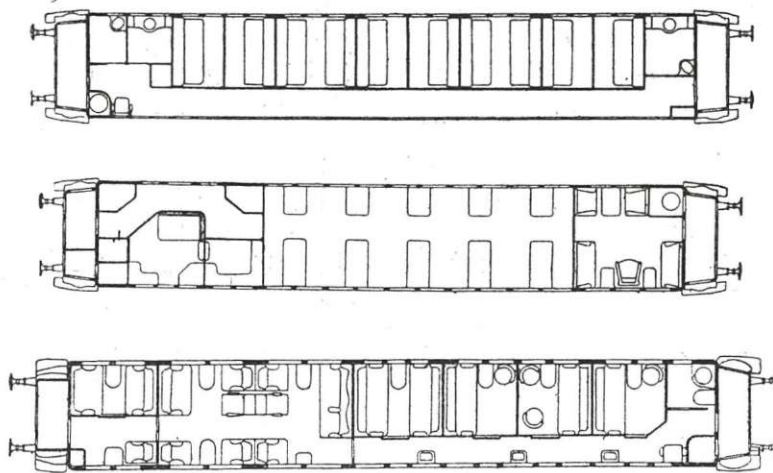


Fig. 70.

1890. W.-L. et W.-Salon-restaurant de grand modèle pour le réseau P.-O.-Midi.

1901. Voiture-salon du Sud-Express » et des trains de jour (Trouville Express, etc.).

rapidement jusqu'en 1914, ainsi que celui des services isolés, mais à ce moment, l'activité de la compagnie fut brusquement paralysée. Les services allemands et austro-hongrois lui échappèrent, puis ceux des territoires occupés de Belgique et de Pologne. L'entrée en guerre de la Turquie et de la Bulgarie, bientôt suivie de l'occupation de la Serbie et de la Roumanie limitèrent encore ses activités.

Certains services français et italiens avaient été rétablis depuis novembre 1914

et d'autres suivirent jusqu'à l'armistice qui fut signé dans la voiture n° 2419 de la Compagnie, voiture actuellement conservée aux Invalides à Paris.

Les services russes furent interrompus le 1<sup>er</sup> février 1918 seulement, puis définitivement perdus ainsi que le parc de 300 voitures qui les assurait.

A la fin de 1918, la Compagnie était rentrée en possession de ses contrats de monopole et pouvait reprendre son activité en Belgique, en Roumanie, en Bulga-

TABLEAU 107.

## LES GRANDS EXPRESS DE LA COMPAGNIE EXISTANT EN 1914.

Les trains et services supprimés sont indiqués en italiques.

NOM DU TRAIN.	PARCOURS.	Distance		
		Km.	Milles.	
<i>Ägypten Express</i> . . . . .	<i>Berlin à Naples.</i>	1 956	1 215	Hebdomadaire.
<i>Andalousie Express</i> . . . . .	<i>Madrid At.-Séville.</i>	574	357	Quotidien. Hiver.
<i>Berlin-Marienbad-Karlsbad</i> . . . . .	<i>Berlin-Carlsbad.</i>	413	257	Quotidien. Été.
	<i>Eger-Marienbad.</i>	30	19	Id.
<i>Berlin-Rome-Naples-Palermo</i> . . . . .	<i>Berlin-Taormina.</i>	2 466	1 532	Hebdomadaire.
	<i>Messine-Palermo.</i>	233	145	Id.
<i>Bombay-Marseille Express</i> . . . . .	<i>Calais-Marseille (Ar.)</i>	1 178	732	Id.
<i>Cabourg Express</i> . . . . .	<i>Paris-Cabourg.</i>	274	170	Quotidien. Été.
<i>Cairo-Louxor Express</i> . . . . .	<i>Le Caire-Louxor.</i>	674	419	Tri-hebdom. Hiver.
<i>Engadine Express</i> . . . . .	<i>Paris Est-Coire.</i>	731	454	Quotidien. Été.
	<i>Calais-Chaumont.</i>	519	323	Id.
<i>Lloyd-Riviera Express</i> . . . . .	<i>Berlin-Bâle-Gênes.</i>	1 523	946	Quotidien. Hiver.
	<i>Mulhouse-Lyon-Vintimille.</i>	978	608	Id.
	<i>Bâle-Coire.</i>	207	129	Id.
<i>Méditerranée Express</i> . . . . .	<i>Calais-Paris-Vintimille.</i>	1 430	889	Id.
<i>Nord Express</i> . . . . .	<i>Paris N.-St-Pétersbourg.</i>	2 716	1 688	Bi-hebdomadaire.
	<i>Ostende-Liège.</i>	225	140	Id.
<i>Nord-Sud (Brenner) Express</i> . . . . .	<i>Berlin Sch.-Moscou.</i>	1 952	1 213	Hebdomadaire.
	<i>Berlin-Bozen-Cannes.</i>	1 624	1 009	Quotidien. Hiver.
	<i>Bozen-Meran.</i>	32	20	Id.
<i>Orient Express</i> . . . . .	<i>Paris Est-Constantinople.</i>	3 094	1 923	Quot. et quadri-hebd.
	<i>Budapest-Constantza.</i>	1 112	691	Id. tri-hebdom.
	<i>(Paris-Constantza-Constantin.)</i>	(3 123)	(1 941)	
<i>Ostende-Vienne Express</i> . . . . .	<i>Ostende-Wels (Orient).</i>	1 109	689	Quotidien.
<i>Ostende-Carlsbad Express</i> . . . . .	<i>Wurzburg-Bad Kissingen.</i>	67	42	Quotidien. Été.
	<i>(Ostende-Vienne-Constantin.)</i>	(3 043)	(1 891)	
	<i>(Ostende) Nurnberg-Carlsbad.</i>	203	126	Id.
	<i>Eger-Marienbad.</i>	31	19	Id.
<i>Oberland Express</i> . . . . .	<i>Calais-Paris N.-P. L. M.-Interl.</i>	915	569	Quotidien. Été.
<i>Paris-Barcelone Express</i> . . . . .	<i>Paris Q. O.-Barcelone.</i>	943	586	Quotidien.
<i>Paris-Carlsbad-Marienbad</i> . . . . .	<i>Paris Est-Carlsbad.</i>	1 041	647	Quotidien. Été.
	<i>Karlsruhe-Frankfurt</i>	142	88	Id.
<i>Paris-Rome-Taormina</i> . . . . .	<i>Paris-Taormina.</i>	2 208	1 372	
	<i>Messine-Palermo.</i>	233	145	Été.
	<i>Pise-Florence.</i>	79	49	
<i>Peninsular and Oriental Express</i> . . . . .	<i>Calais-Brindisi.</i>	2 194	1 363	Hebdomadaire.
<i>Pyrénées-Côte d'Argent Express</i> . . . . .	<i>Paris-Pierrefitte.</i>	881	547	Quotidien. Été.
	<i>Dax-Irun.</i>	88	55	Id.
	<i>La Négresse-Biarritz.</i>	3	2	Id.
<i>Riviera Express</i> . . . . .	<i>Berlin-Vintimille.</i>	1 864	1 158	Quotidien. Hiver.
	<i>Amsterdam-Utrecht.</i>	41	25	Id.
	<i>Haag-Francfort.</i>	505	314	Id.
<i>Rome-Florence-Cannes Express</i> . . . . .	<i>Rome-Cannes.</i>	719	447	Quotidien. Hiver.
<i>Savoie Express</i> . . . . .	<i>Paris P. L. M.-Genève.</i>	605	376	Quotidien. Été.
	<i>Bellegarde-Evian.</i>	78	49	Id.
	<i>Culoz-Chambéry.</i>	36	22	Id.
<i>St. Pétersbourg-Vienne-Cannes Exp.</i> . . . . .	<i>St-Pétersbourg-Cannes.</i>	3 094	1 923	Hebdomad. Hiver.
	<i>Podwolocyskavan-Vienne.</i>	947	588	Id.
<i>Simplon Express</i> . . . . .	<i>Calais-Paris-Trieste.</i>	1 565	972	Quotidien.
<i>Sud Express</i> . . . . .	<i>Paris-Madrid.</i>	1 455	904	Id.
	<i>Medina del Campo-Lisbonne.</i>	644	400	Id.
	<i>(Paris-Lisbonne).</i>	(1 809)	(1 124)	
<i>Transsibérien</i> . . . . .	<i>Moscou-Kharbine (1).</i>	7 504	4666	Hebdomadaire.
<i>Trouville-Deauville Express</i> . . . . .	<i>Paris-Houlgate-Cabourg</i>	243	151	Id.
<i>Vichy Express</i> . . . . .	<i>Paris-Vichy.</i>	365	227	Id.
<i>Vienne-Naples-Palermo Express</i> . . . . .	<i>Vienne-Bologne (etc.).</i>	841	523	Quotidien, etc.
<i>Vienne-Tyrol-Cannes Express</i> . . . . .	<i>Vienne-Bozen-Cannes.</i>	1 370	851	Bi-hebd. Hiver.
	<i>Branche de Budapest.</i>	368	229	Id.
		56 322	35 003	

(1) Nous avons compté le verste à 1 067 m.



TABLEAU 108.

DATE DE CRÉATION DES GRANDS EXPRESS DE LA COMPAGNIE.  
Les services supprimés sont indiqués en italiques.

Date de la création.	NOM DU TRAIN.	Parcours de la rame principale.
5.6.1883	Orient Express . . . . .	Paris Est-Constantinople.
8.12.1883	<i>Calais-Nice-Rome Express</i> . . . . .	Calais-Rome.
5.11.1887	Sud Express . . . . .	Paris Aust.-Madrid et Lisbonne. (1.6.1895, rame directe sur Lisbonne).
1889	Méditerranée Express. . . . .	Voir <i>Calais-Nice-Rome Express</i> .
3.6.1889	<i>Paris-Bordeaux</i> . . . . .	<i>Paris-Bordeaux</i> .
1889	Les Club trains. . . . .	<i>Londres-Douvres</i> et <i>Calais-Paris N.</i>
1890	<i>P. and O. Express</i> . . . . .	<i>Calais-Brindisi</i> .
1890	Bombay Express . . . . .	Boulogne-Marseille.
15.11.1890	Rome Express . . . . .	Calais et Paris à Rome.
1890	<i>Suisse Express</i> . . . . .	<i>Calais-Lucerne</i> .
1 <sup>er</sup> juin 1894	Ostende-Vienne Express. . . . .	Ostende-Vienne (1901, prolongé s <sup>r</sup> l'Orient).
1895	<i>Oberland Express</i> (par le <i>P. L. M.</i> ). . . . .	<i>Paris P. L. M.-Interlaken</i> .
Mai 1896	Nord Express. . . . .	Paris N. et Ostende-St-Pétersbourg (1899 : rame sur Varsovie; 1921 : rame de Riga; 1929 : voiture de Hambourg).
1897	<i>Nord-Sud (Brenner) Express</i> . . . . .	Berlin-Munich-Brenner-Naples (1901 : rame de Milan-Cannes).
1898	<i>Le Transsibérien</i> . . . . .	Moscou-Irkoutsk, puis Vladivostok.
1898	<i>Louxor Express</i> (aujourd'hui « Star of Egypt ») . . . . .	Cairo-Louxor (prolongé sur Shellal en 1926/1927).
1900	<i>Riviera Express</i> . . . . .	<i>Amsterdam</i> et <i>Berlin-Riviera</i> (et <i>Naples</i> ).
1901	Engadine Express . . . . .	Calais-Paris N. et E.-Coire.
1901	Carlsbad Express . . . . .	Paris (et Ostende)-Carlsbad.
1 <sup>er</sup> juin 1901	<i>Berlin-Budapest-Orient</i> . . . . .	<i>Berlin-Budapest</i> (et Orient).
	<i>Trains de jour</i> . . . . .	<i>Paris-Trouville</i> . <i>Paris-Vichy</i> . <i>Paris-Aix-les-Bains</i> . <i>Oberland-Léman</i> .
1903	Barcelone Express. . . . .	Paris-Barcelone.
1903	<i>Amsterdam et Ostende-Suisse Express</i> . . . . .	<i>Amsterdam-Lucerne</i> et <i>Coire</i> .
1904	<i>Amsterdam-Mons Express</i> : . . . . .	<i>Amsterdam-Mons</i> .
1906	Simplon Express . . . . .	Paris P. L. M.-Simplon-Milan (puis Venise, Trieste, enfin l'Orient).
1906	<i>Transmandchourien Express</i> . . . . .	Kharbine-Changchoun.
1907	<i>Lloyd Express</i> . . . . .	Altona-Hambourg et Gènes.
1911	Pyrénées-Côte d'Argent Express . . . . .	Paris-Hendaye, etc.

TABLEAU 108 (suite).

Date de la création.	NOM DU TRAIN	Parcours de la rame principale.
1913	<i>Vienne (Budapest)-Tyrol-Cannes.</i> . . . . .	Vienne-Bozen-Cannes et rame de Budapest.
1919	<i>Paris-Praha Express.</i> . . . . .	<i>Paris-Praha-Varsovie.</i>
1920	Simplon-Orient Express . . . . .	Paris-Bucarest, puis Constantinople et Athènes.
1920	Calais-Méditerranée Express . . . . .	Calais à la Riviera (+ Paris-Médit. en 1926).
1924	Suisse-Arlberg-Vienne . . . . .	Paris Est-Vienne, puis l'Orient (1929, voiture Lyon-Coire).
1924 et 1925	Trains de wagons-lits. . . . .	Rome-Milan (1924). Rome-Turin (1925). Rome-Venise et Trieste (1925). Rome, Naples et la Sicile (1925).
1925	Milan-San Remo-Nice-Cannes Pullman Express. . . . .	Milan-Cannes.
12.9.1926	La Flèche d'Or (Pullman) . . . . .	Paris N.-Calais Maritime.
Été 1927	<i>Vichy Express</i> (Pullman) . . . . .	<i>Boulogne-Paris-Vichy.</i>
1 <sup>er</sup> juillet 1927.	Anatolie Express (train W.-L.) . . . . .	Haydarpasa-Ankara.
15.9.1927	<i>Gothard Pullman Express.</i> . . . . .	Bâle-Milan (voiture de Paris).
15.6.1928	L'Etoile du Nord . . . . .	Paris N.-Bruxelles-Amsterdam.
1928	Calais-Bruxelles (Pullman) . . . . .	Calais (ou Boulogne)-Bruxelles N.
15.5.1929	<i>Train de wagons-lits.</i> . . . . .	<i>Paris-Nice.</i>
Id.	L'Oiseau Bleu (Pullman) . . . . .	Paris-N.-Anvers C.
Id.	<i>Carpati Pullman.</i> . . . . .	<i>Bucarest-Sinaïa</i> (l'été).
Id.	<i>Dunarea Pullman.</i> . . . . . (Danubiu Pullman Express.)	Bucarest-Galatz (l'hiver). Id.
Id.	Rapide Regele Carol I <sup>er</sup> (Pullman). . . . .	Bucarest-Constantza (Carmen Sylva).
1929	Ostende-Cologne (Pullman) . . . . .	Ostende-Cologne.
1929	<i>Rome-Naples Pullman.</i> . . . . .	<i>Rome-Naples.</i>
1929	<i>Paris-Côte Belge</i> (Pullman) . . . . .	<i>Paris-Ostende</i> et <i>Knoeke.</i>
1929	<i>Milano-Ancona Pullman.</i> . . . . .	<i>Milano-Ancône.</i>
1929	<i>Milano-Montecatini-Reggio</i> (Pullman). . . . .	<i>Milano-Reggio.</i>
Hiver 1929/30	Côte d'Azur rapide (Pullman) . . . . .	Paris P. L. M.-Menton.
1930	Taurus Express. . . . .	Haydarpasa-Alep, puis Tripoli.
5.6.1931	Golden Mountain Express . . . . .	Montreux-Zweisimmen (voie de 1 mètre).
27.1.1934	Riviera Express. . . . .	Berlin-Milan-Cannes et Milan-Rome.

rie, en Turquie, en Hongrie et en Autriche. Elle concluait d'autres contrats, sur les mêmes bases avec les nouveaux Etats issus de la guerre : la Pologne, la

Tchécoslovaquie, la Lithuanie, la Lettonie, l'Esthonie, la Yougoslavie et établissait un *modus vivendi* incomplet avec l'Allemagne.



Après l'armistice, le « Paris-Rome » reparut le premier, puis vinrent un « Orient Express » détourné et le « Bombay Express ». Le « Simplon-Orient Express » qui, depuis 1920, relie les capitales alliées à celles des Etats issus de l'empire austro-hongrois et aux capitales balkaniques, est aussi une conséquence immédiate de la guerre.

Enfin, l'introduction des voitures et des trains Pullman à partir de 1925, des trains de wagons-lits et plus encore, peut-être, des W.-L. de II<sup>e</sup> et de III<sup>e</sup> classes, vint à son tour modifier profondément les conditions économiques dans lesquelles s'effectuent les services de la Compagnie.

## CHAPITRE XVIII.

### Les grands express de la Compagnie des Wagons-Lits.

XVIII-1. — Généralités. — Depuis leur création en 1883, le nombre de ces trains a rapidement augmenté, particulièrement à la fin du siècle dernier et au cours des années qui précédèrent immédiatement la guerre où il atteignait le nombre élevé de 25 grands express plus 4 trains de jour. Il est aujourd'hui de 21, plus 10 Pullman.

Il serait de peu d'intérêt d'examiner tous ces trains d'après leur situation géographique seulement, mais en les groupant en catégories économiques, leur présence jette un jour intéressant sur les conditions de trafic international et sur les grands courants de trafic voyageurs.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que ces services jouent fréquemment un rôle de pionniers. La *Compagnie des W.-L.* est la première à en étudier les possibilités, car elle est mieux placée que quiconque pour les réaliser. Par la suite, les compagnies de chemins de fer établis-

sent des services analogues, moins rapides il est vrai, mais plus populaires aussi et qui sont souvent suivis eux-mêmes de trains directs de messageries et de marchandises. C'est ainsi que le « Conventionnel » a doublé l'« Orient Express » de la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* et que le « Direct-Orient » a succédé au « Simplon-Orient Express ». Il serait bien intéressant d'étudier non seulement la création et le fonctionnement de chacun de ces services, mais aussi la cadence à laquelle ils se sont suivis et l'influence qu'ils ont pu avoir, par réciprocité, sur les conditions économiques qui en avaient déterminé l'établissement. Bornons-nous ici, à y appeler l'attention.

Une autre caractéristique qu'il convient de mettre en relief est le concours important que jouent les grands express dans le transport des postes, la *Compagnie des Wagons-Lits* étant, par son caractère international, mieux placée pour cela que n'importe quelle compagnie de chemins de fer. Si la *Compagnie des W.-L.* a pu rendre, à moindre prix que d'autres, des services aussi importants, inversement, les contrats postaux qui couvraient une partie notable de ses frais, lui constituaient une sorte de garantie indirecte de recettes et lui permirent de hâter l'établissement de certains trains que le trafic normal seul n'eût pas justifié.

D'ailleurs, il n'est pas possible de surévaluer l'importance économique et politique de certains grands trains internationaux qui, par des horaires que l'on tend toujours davantage et des facilités plus grandes que l'on accorde aux voyageurs, développent les échanges de toutes natures entre divers pays. Ceci fut mis en relief de façon frappante lors de la guerre et de l'après-guerre, et l'une des premières préoccupations des belligérants des deux partis, fut l'établissement ou le rétablis-

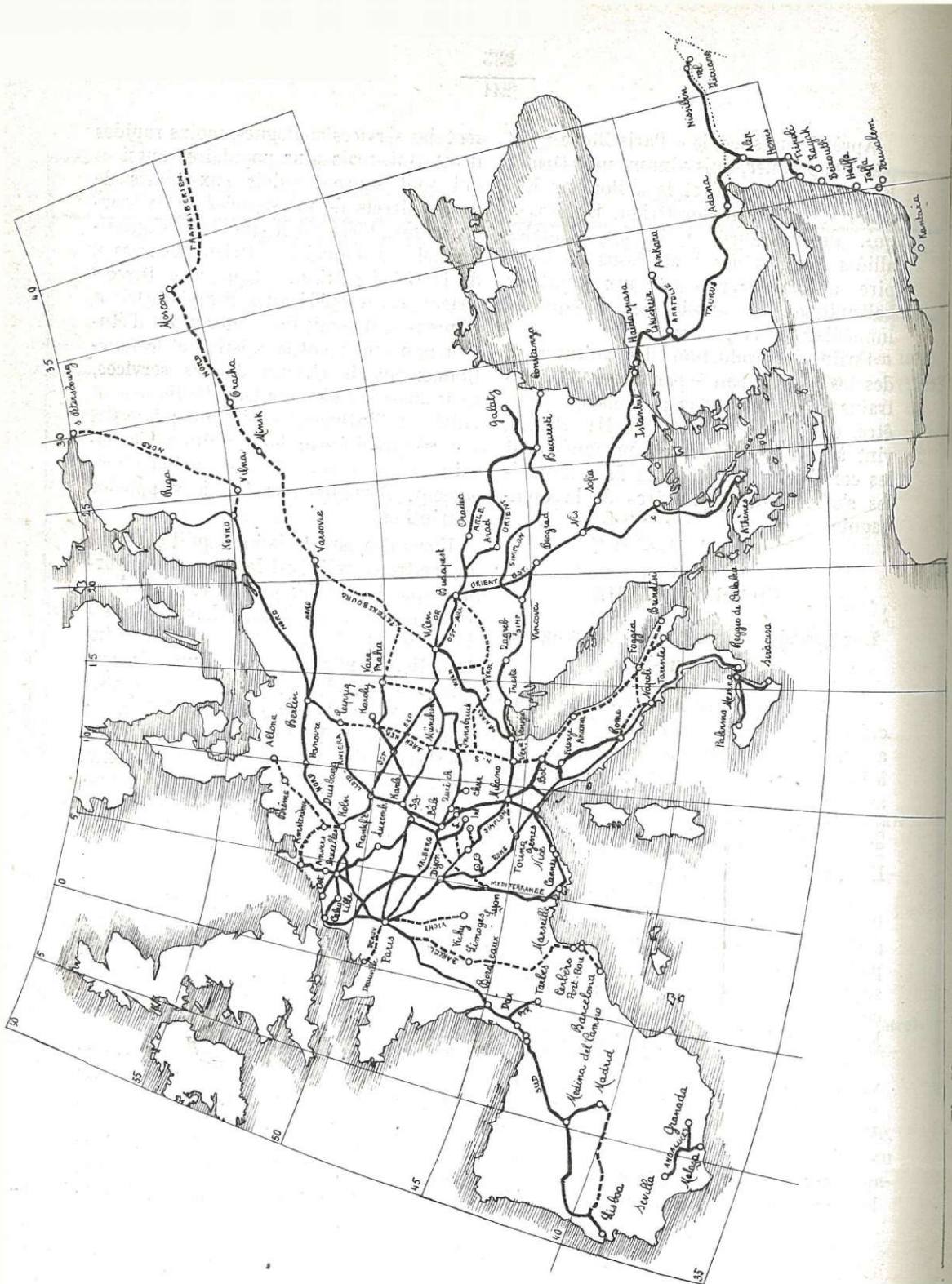


Fig. 71. — Les grands express de la Compagnie internationale des W.L. et des Grands Express européens.



TABLEAU 109.

## LES GRANDS EXPRESS DE LA COMPAGNIE EXISTANT ACTUELLEMENT.

Les services supprimés sont indiqués en italiques.

NOM DU TRAIN.	PARCOURS.	Distance		
		Km.	Milles.	
Anatolie-Express . . . . .	Haydarpasa-Ankara.	578	359	
Arlberg-Orient Express. . . . .	Calais-Chaumont-Bucarest. Budapest-Athènes. Paris Est-Chaumont.	2 882 1 562 262	1 791 971 163	Tri-hebdom.
Calais-Méditerranée Express. . . . .	Calais-Paris N.-P. L. M.-S. Remo.	1 443	897	
Calais-Paris-Prague-Carlsbad . . . . .	Calais-Paris N.-E.-Carlsbad.	1 348	838	Été.
Engadine Express . . . . .	(Calais) Sargans-Coire.	26	16	
Oberland Express. . . . .	(Calais) Belfort-Interlaken.	202	126	
Nord Express . . . . .	Paris-Berlin-Varsovie. Ostende-Liège. (Ostende-Varsovie). (Calais-Varsovie).	1 611 216 (1 450) (1 574)	1 001 134 (901) (976)	
	Berlin Sch.-Riga. (Hanovre-Altona). (Hanovre-Copenhague).	1 144 (187) (431)	711 (116) (268)	Un W.-L. seul.
Orient Express . . . . .	Paris-Châlons-sur-Marne. Calais-Châlons-s/Marne-Bucarest.	173 2 621	108 1 629	
Ostende-Vienne-Orient Express . . . . .	Ostende-Wels (Orient). Amsterdam-Cologne. Budapest-Istanbul. (Ostende) Nurnberg-Carlsbad. Eger-Marienbad.	1 109 261 1 426 203 31	689 162 886 126 19	
P. and O. Express . . . . .	Calais-Paris P. L. M.-Marseille Ar.	1 178	732	Hebdomadaire.
Pyrénées-Côte d'Argent Express . . . . .	Paris-Dax-Irun. Dax-Tarbes.	830 144	516 89	
Riviera Express . . . . .	Berlin-Milan-Cannes. Milan-Rome.	1 667 668	1 036 415	Hiver. Id.
Rome Express. . . . .	Calais-Paris N.-P. L. M.-Rome. Pise-Florence.	1 754 81	1 090 50	
Sud Express . . . . .	Paris-Madrid. Campolide-Estoril. Medina del Campo-Lisbonne.	1 455 644	904 400	
Simplon-Orient Express . . . . .	Calais-Paris N.-P. L. M.-Istanbul. Vinkovci-Bucarest. Nisch-Athènes. <i>Lyon-Milan.</i> <i>Ostende-Milan.</i>	3 364 864 955 492 1 146	2 090 537 593 306 712	
Star of Egypt . . . . .	Le Caire-Shellal.	892	554	Hiver.
Taurus Express . . . . .	Haydarpasa-Mousslimié-Alep. Mousslimié-Tel Ziouane.	1 418	881	
Vienne-Milan-Nice-Cannes. . . . .	Vienne-Cannes.	1 297	806	
Trains de wagons-lits . . . . .	Rome-Milano. Rome-Syracuse. Messine-Palermo.	665 866 233	413 538 145	
		37 711	23 433	

TABLEAU 109 (suite).

NOM DU TRAIN.	PARCOURS.	Distance		
		Km.	Milles.	
Bruxelles-Calais Pullman . . . . .	Bruxelles-Calais.	217	135	
Côte d'Azur Pullman . . . . .	Paris-Menton.	1 108	688	Hiver.
Danubiu Pullman. . . . .	Bucarest-Galatz.	260	162	
Rapide Regele Carol I <sup>er</sup> . . . . .	Bucarest-Constantza. Constantza-Carmen Sylva.	227 16	141 10	Eté.
Edelweiss . . . . .	Amsterdam-Zurich. Bâle-Lucerne.	899 95	559 60	Eté.
Etoile du Nord . . . . .	Paris-Bruxelles-Amsterdam.	545	339	
Flèche d'Or. . . . .	Paris-N.-Calais Maritime.	299	186	
Milan-San Remo-Cannes . . . . .	Milan-Cannes.	372	231	Hiver.
Oiseau Bleu. . . . .	Paris-Bruxelles-Anvers C.	361	224	
Ostende-Cologne Pullman. . . . .	Ostende-Bruxelles-Cologne.	342	212	
	Parcours totaux des trains Pullman.	4 741	2 947	

sement de ceux de ces trains qui les intéressaient particulièrement. Ainsi, l'Empire austro-hongrois s'était toujours opposé à l'établissement de tout Orient Express qui ne passât pas par Vienne avant de pénétrer dans les Balkans; l'Allemagne n'eut rien de plus pressé que d'établir pendant la guerre, un « Balkanzug » à son profit et les premiers des grands express qu'on rétablit à l'armistice furent ceux qui reliaient Paris à Rome et à Varsovie, quoiqu'il fallut pour cela que ce dernier contournât l'Allemagne.

Nous grouperons systématiquement les trains de la Compagnie comme suit, en six catégories, formant autant de rubriques distinctes, et numérotées de XVIII-2 à XVIII-7.

A. — La première comprend ceux d'entre eux qui assurent des relations rapides entre Paris et Londres, d'une part, et les capitales du Sud, du Centre et de l'Est de l'Europe, d'autre part :

Nord Express;

Orient Express; Ostende-Orient Express; Arlberg-Orient Express; Simplon-Orient Express.

B. — La deuxième, moins nombreuse, comprend quelques grands trains Nord-Sud, reliant Amsterdam, Berlin et Vienne avec les capitales méridionales :

Sud Express-Barcelone Express;  
Nord-Sud (Express)-Riviera Express;  
Paris-Rome Express-Berlin-Rome Express.

C. — La troisième comprend les grands services de prolongement en Asie et en Afrique :

Le Transsibérien-Transmandchourien Exp.;  
Anatolie Express-Taurus Express;  
Star of Egypt Express.

D. — La quatrième groupe les trains de paquebot :

Flèche d'Or - Calais - Bruxelles Pullman - Ostende-Cologne Pullman;  
Trains du P. & O.: Express Peninsular et Oriental-Bombay (Marseille) Express;  
Trains du N. D. L.: Ägypten Express-Lloyd-Riviera Express.



TABLEAU 110.

QUELQUES COMPARAISONS D'HORAIRE DES GRANDS EXPRESS  
en 1914 et actuellement (1933/1934).

NOM DU TRAIN.	Principaux parcours.	Distance		Temps du trajet.	Vitesse		Temps du trajet.	Vitesse	
		Km.	Milles.		Km.	Milles.		Km.	Milles.
<i>Trains latitudinaux.</i>									
Nord Express . . . . .	Paris-St-Petersbourg . . . . .	2 716	1 688	42.37	66	41	...	...	...
	Id. -Moscou . . . . .	3 024	1 879	52.36	58	36	...	...	...
	Id. -Berlin . . . . .	1 077	669	16.44	64	40	13.11	82	51
	Id. -Varsovie (Torun) . . . . .	1 712	1 064	27.29	62	39	...	...	...
	Id. id. (Kutno) . . . . .	1 611	1 001	...	...	...	22.35	73	45
Transsibérien . . . . .	Id. -Riga . . . . .	2 194	1 363	...	...	...	36.55	59	37
	Moscou-Kharbine . . . . .	7 904	4 911	8j.2m.	41	25	...	...	...
Orient Express . . . . .	Paris-Vienne . . . . .	1 384	860	28.16	49	30	20.10	69	43
	Id. -Budapest . . . . .	1 693	1 052	36.30	46	29	25.48	65	40
	Id. -Bucarest . . . . .	2 579	1 603	64.20	40	25	42.30	61	38
Ostende-Vienne Express . . . . .	Ostende-Vienne . . . . .	1 324	823	25.19	52	32	20.03	66	41
Arlberg-Orient Express . . . . .	Paris-Vienne . . . . .	1 490	926	...	...	...	22.45	65	40
Simplon-Orient Express . . . . .	Paris-Bucarest . . . . .	2 690	1 672	70.50	38 (1)	24	50.07	54	34
	Id. -Istanbul . . . . .	3 056	1 899	94.30	32	20	58.18	52	32
	Id. -Athènes . . . . .	3 497	2 173	109.11	32	20	62.15	56	35
Anatolie Express . . . . .	Haydarpasa-Ankara . . . . .	576	358	...	...	...	15.50	36	23
Taurus Express . . . . .	Id. -Tripoli . . . . .	1 728	1 074	...	...	...	47.05	36	23
<i>Trains longitudinaux.</i>									
Sud Express . . . . .	Paris-Madrid . . . . .	1 455	904	25.56	56	35	22.00	66	41
	Id. -Lisbonne . . . . .	1 891	1 175	34.36	55	34	31.17	61	38
Rome Express . . . . .	Paris-Rome . . . . .	1 446	899	31.30	46	29	21.45	66	41
Gothard Pullman . . . . .	Paris-Milan . . . . .	952	579	...	...	...	12.45	72	45
<i>Trains de paquebot.</i>									
P. and O. Express . . . . .	Calais-Marseille Arenc . . . . .	1 178	732	16.35	72	45	18.40	63	39
	Id. . . . .	Id. -Brindisi . . . . .	2 394	1 488	39.52	60	37	...	...
<i>Trains de la Riviera.</i>									
Calais-Méditerranée . . . . .	Calais-Vintimille . . . . .	1 435	892	21.13	68	42	22.13	65	40
Riviera Express . . . . .	Berlin-Rome . . . . .	1 966	1 222	29.55	66	41	30.25	64	40
	Id. -Cannes (2) . . . . .	1 667	1 036	35.36	47	29	26.00 (4)	63	39
Lloyd-Riviera Express . . . . .	Id. id. . . . .	1 788	1 111	29.06	62	39	...	...	...
St-Petersbourg-Vienne-Cannes . . . . .	St-Petersbourg-Cannes . . . . .	3 094	1 923	65.31	47	29	...	...	...
	Vienne-Cannes . . . . .	1 297	806	27.48	47	29	23.20	56	35
<i>Autres trains de villégiature.</i>									
Pyrénées-Côte d'Argent . . . . .	Paris-Irun . . . . .	830	516	11.25	72	45	12.04	70	43
Engadine Express . . . . .	Paris E.-Coire . . . . .	733	455	13.38	54	34	10.26	70	43
Oberland Express . . . . .	Paris P.L.M.-Interlaken . . . . .	607	377	10.40	57	35	...	...	...
	Id. . . . .	Paris Est -Interlaken . . . . .	643	400	...	...	13.05	50	31
Star of Egypt . . . . .	Caire-Louxor . . . . .	674	419	13.30	50	31	12.30	54	33
	Id. -Assouan . . . . .	880	547	...	...	...	16.00	55	34
<i>Trains de Wagons-Lits.</i>									
	Rome-Sarzana-Milan . . . . .	665	413	...	...	...	10.20	64	40
	Id. -Syracuse . . . . .	866	538	...	...	...	17.55	48	30

(1) A la création, en 1919/1920. (2) « Berlin-Rome-Palermo Express ». (3) « N. S. (Brenner) Express ».

(4) La distance actuelle est de 1 630 km.

E. — La cinquième catégorie, presque entièrement saisonnière, comprend les trains desservant les grands centres de villégiature et de tourisme :

Pyrénées-Côte d'Argent Express-Savoie Exp. ;  
 Les trains de luxe de la Riviera ;  
 Calais-Suisse Express-Oberland Express-Engadine Express - Ostende (Amsterdam)-Suisse Express ;  
 Vichy Express-Paris-Prague et Carlsbad Express-Ostende-Carlsbad — Berlin-Carlsbad et Marienbad.  
 Côte Belge Express-Deauville Express.

F. — Dans la sixième, enfin, nous avons groupé les grands express diurnes non cités dans les groupes précédents :

Amsterdam-Mons Express ;  
 Paris-Bordeaux Express ;  
 Divers trains Pullman : Edelweiss, Gothard Express, Andalousie Express, etc.

Mais en dehors de cet examen général, qui se rapporte surtout aux grands express internationaux, il convient d'examiner les trains et les services spéciaux à chaque pays ainsi que les parcours nationaux des trains qui parcourent plusieurs d'entre eux, car les conditions locales ne sont pas sans influence à cet égard. Afin de ne pas alourdir le texte, nous y procéderons lorsque nous examinerons l'ensemble des services de chacun des pays, ce qui est d'autant plus logique que dans plusieurs d'entre eux, comme l'Angleterre, l'Allemagne, la Suisse et les Etats centraux, il existe des services de W.-L. ou de W.-R. maintenus par d'autres organismes et qu'il serait illogique de les examiner séparément.

Enfin, certains pays, comme la péninsule ibérique et la Russie ont toujours eu leur matériel distinct, puisque leurs voies sont posées à des écartements différents de la voie normale. Il convient d'y ajouter

le matériel à voie métrique en usage depuis peu en Suisse et en Sardaigne, et le matériel à voie de 3' 6", du Congo Belge et du Congo Portugais.

XVIII-2. — Les grands express latitudinaux. — Il y a trois grands express latitudinaux intercapitales : le « Nord Express » au Nord, l'« Orient Express » au Centre et le « Simplon-Orient Express » au Sud, et deux grands longitudinaux : le « Sud Express » à l'Ouest et les trains Berlin-Rome (Nord-Sud Express, etc.), au Centre.

a) LE NORD-EXPRESS (fig. 72) est de conception ancienne et devait, à l'origine, sous le nom de « Nord-Sud Express », relier Saint-Pétersbourg avec Berlin, Paris, Madrid et Lisbonne, ainsi qu'avec Bruxelles et Londres, par une branche supplémentaire. De fait, on l'a réalisé en deux parties dont celle qui nous occupe : le « Nord Express » de Paris, Calais et Ostende, se constitue complètement à Liège et se sépare à Berlin en deux tronçons qui se dirigeaient sur Saint-Pétersbourg et sur Moscou, en correspondance avec le « Transsibérien ».

Interrompu par la guerre, il fut indispensable, pour des raisons politiques et militaires, de le rétablir aussitôt après, et pendant un certain temps, on relia Paris avec Varsovie en contournant l'Allemagne par le sud <sup>(1)</sup>. On l'a rétabli depuis sous sa forme actuelle, de Paris et d'Ostende à Liège et Berlin Schl. où il se divise en deux branches desservant les Etats baltes et dont l'une meurt à Varsovie et l'autre à Riga.

Toutefois, entre Cologne et Hanovre, on a substitué la voie du Wuppertal, Hagen-Hamm, à celle de Dusseldorf-Duisbourg-

(1) Détournement de l'« Orient Express ».



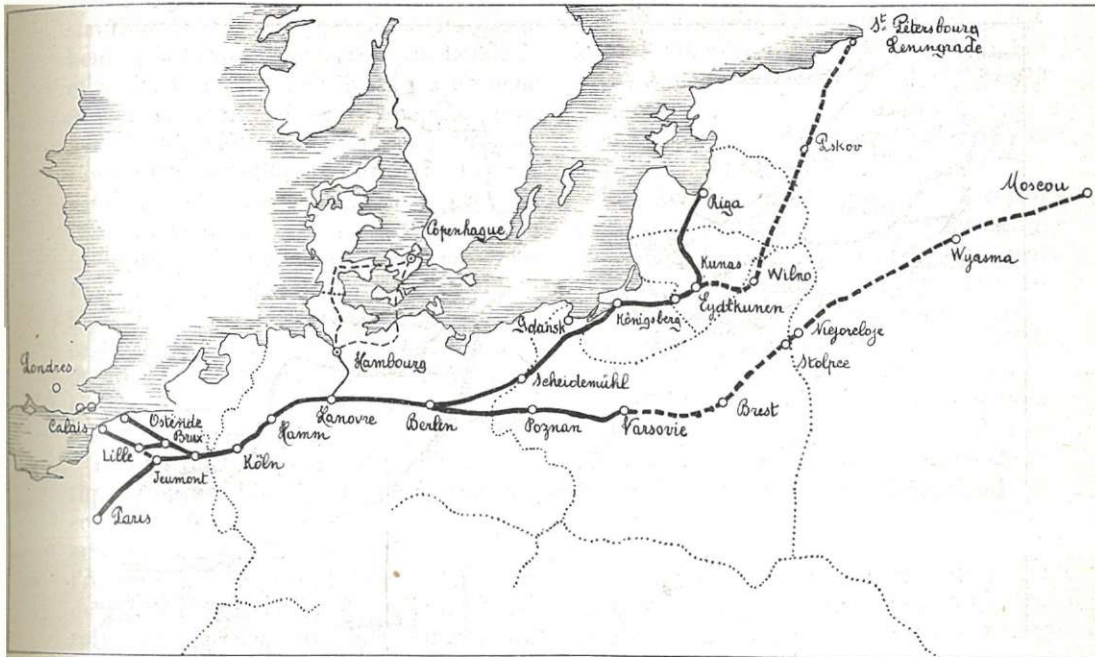


Fig. 72. — Le « Nord Express ».

Les parcours supprimés sont indiqués en traits interrompus. — Echelle 1 : 1800000.

Dortmund, ce qui raccourcit le trajet de 33 km. (20.5 milles).

Une voiture venue de Calais circule dans ce train depuis Bruxelles <sup>(1)</sup>; une autre s'en détache depuis 1929 à Cologne pour Hambourg et Altona et continue quelque temps sur Copenhague.

Par suite de la dépression économique, ce n'est qu'à l'est de Liège que le « Nord Express » devient un train spécial; jusque là, en effet, les voitures venues d'Ostende et de Paris, sont attelées à des rapides ordinaires des administrations de chemin de fer.

b) **Les express d'Orient.** — Les capitales de l'Europe Occidentale communiquent

<sup>(1)</sup> Avant-guerre, c'était une rame distincte qui rejoignait celle de Paris à Jeumont.

avec les capitales balkaniques par une série de trains — l'« Arlberg-Orient », l'« Orient Express » et l'« Ostende-Vienne Express » — qui desservent l'Europe Centrale en suivant la longue vallée du Danube, et par le « Simplon-Orient Express », plus méridional, qui accorde les mêmes facilités à la Suisse, l'Italie et la Croatie, et dont l'itinéraire, plus court d'une soixantaine de kilomètres, suit les vallées du Pô et de la Save jusqu'à Belgrade, où il rejoint le précédent.

Les horaires de ces trains interfèrent si bien qu'il est malaisé et surtout inutile de les dissocier ici, d'autant plus que les itinéraires des deux premiers qui divergent à Paris, se rejoignent à Salzbourg, se séparent de nouveau à Vienne pour se retrouver à Budapest, et se quittent à Szolnok, pour se retrouver encore le long

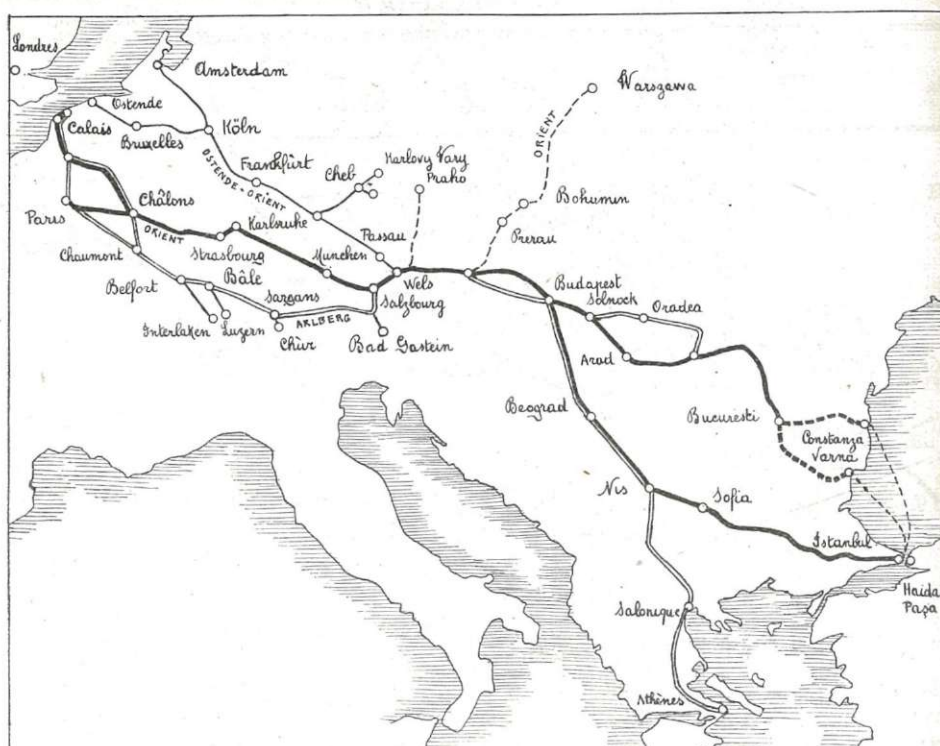


Fig. 73. — L' « Orient » et l' « Arlberg-Orient Express » et branches complémentaires (y compris l' « Ostende-Vienne-Orient Express »).

Ces dernières sont indiquées en traits minces, l' « Orient Express » en traits forts, l' « Arlberg-Orient Express », en deux traits parallèles. Les services supprimés sont figurés en traits interrompus.

du parcours commun de Teius à Bucarest.

L'ORIENT EXPRESS (fig. 73) a joué un rôle prépondérant dans le développement des services internationaux européens. Le plus ancien des grands express, il était le premier à bénéficier des améliorations de tout ordre étudiées par la Compagnie. De plus, il eut une influence politique aussi grande que celle de tout autre grand train, à l'exception peut-être du « Simplon-Orient Express ».

Il circula, pour la première fois, entre Paris Est et Vienne, le 5 juin 1883. C'était

déjà un train composé de W.-L. à bogies, de fourgons de la Compagnie et d'un W.-R. à trois essieux, bientôt remplacé, lui aussi, par du matériel à bogies.

En attendant la liaison des réseaux serbe et bulgare, on le dirigeait sur Bucarest et Varna, d'où la dernière étape se faisait en bateau. On a maintenu ce service, mais en reportant à Constantza, le point de départ du trajet maritime.

Prolongé sur Constantinople, ce train unissait Paris, Vienne et Budapest, avec toutes les capitales balkaniques, grâce à sa subdivision en deux branches, qui permettaient l'une et l'autre d'atteindre Con-



stantinople, et cela presque à la même heure : la branche terrestre, par Belgrade et Sofia, y arrivait à 10 h. 17; la branche mixte, par Bucarest, et la voie maritime, à 11 h. du matin, après embarquement à Constantza la veille au soir, à 23 heures.

Ce ne fut qu'en 1901, qu'on créa un train analogue de Berlin à Budapest, dont les voitures rejoignaient celles venues de Paris et une voiture d'Ostende déjà attelée à Wels. Sous le nom de « Balkanzug » ce train devint même prépondérant pendant la guerre et amorça l'extension transbosphorienne réalisée depuis par la *C<sup>1</sup><sup>e</sup> des W.-L.*

Dès l'armistice, pour des raisons politiques, on rétablit l'« Orient Express » comme train militaire tri-hebdomadaire entre Paris et Varsovie, en contournant l'Allemagne par le Sud. Il circulait alors de Paris à Bâle (suivant l'itinéraire de l'actuel « Arlberg-Orient Express »), Vienne (gares de l'Ouest <sup>(1)</sup> et du Nord) et Oderberg et l'on détachait à Linz une rame pour Prague <sup>(2)</sup>. C'était une façon de rétablir un embryon de « Nord Express » tandis qu'on accédait en Proche-Orient par le nouveau prolongement du « Simplon-Orient ».

Étant données les relations politiques étroites entre la France et la Pologne, on raccourcit bientôt le voyage de Paris à Varsovie en supprimant le détour par Vienne et en prolongeant l'ancienne rame de Prague directement sur Varsovie, jusqu'au moment où le rétablissement du « Nord Express » avec lequel il aurait fait double emploi, permit de le supprimer.

La distance de Paris à Varsovie, par ces diverses routes, est la suivante :

Nord Express, avant-guerre <sup>(3)</sup>, 1 718 km. (1 067 milles);

Nord Express, après-guerre. <sup>(4)</sup>, 1 611 km. (1 001 milles);

Par Vienne et Prerov, 2 090 km. (1 299 milles);

Par Prague et Prerov, 2 026 km. (1 259 milles).

Quant à l'« Orient Express », il reprit son itinéraire antérieur, via Strasbourg, Munich et Vienne jusque Bucarest (où il mourait, au lieu de continuer sur Constantza) et Istanbul. Comme par le passé, il recueillait à Wels, les voitures d'Ostende et d'Amsterdam de l'« Ostende-Vienne ». A vrai dire, le tronçon commun se bornait au tronçon Wels-Budapest, avec fourche occidentale sur Paris (et Boulogne) et Ostende (et Amsterdam) et fourche orientale sur Bucarest et Istanbul.

La rame directe venue de Calais (ou de Boulogne) par Amiens était alors dirigée sur Gagny, au 13<sup>e</sup> kilomètre de Paris; pendant la saison, elle évitait Paris, en suivant la transversale Laon-Chaumont.

Enfin, l'ancien « Paris-Prague » (et Carlsbad) subsiste sous forme d'une rame que l'on détache à Stuttgart. A Nuremberg, où elle croise l'« Ostende-Vienne », on y ajoute la section d'Ostende à Carlsbad et cette dernière branche recueillait aussi quelque temps, la rame venue de Berlin.

Les événements de la Ruhr devaient, eux aussi, avoir leur répercussion sur l'« Orient Express », que l'on dirigea alors de Paris à Bâle, suivant l'itinéraire de l'actuel « Arlberg-Orient » pour rejoindre le sien à Wels. Mais depuis le règlement de cette question épineuse, l'« Orient Express » a repris la ligne directe à travers le Sud-Ouest allemand.

Nous avons antérieurement donné quel-

(1) L'entrée dans ce terminus fut supprimée en 1920.

(2) Par Budweis.

(3) Via Cologne-Duisbourg-Berlin et Torun.

(4) Via Cologne-Wuppertal-Berlin et Kutno.

ques renseignements concernant la route suivie par ce train, pour passer du réseau du *Nord* à celui de l'*Est*. En traitant des services autrichiens et hongrois, nous en ferons autant pour les parcours entre les gares de l'Ouest et de l'Est, tant à Vienne qu'à Budapest. L'« *Orient Express* » mettait, avant-guerre, 1 h. 20 min. depuis l'arrivée à Paris-Nord jusqu'au départ de Paris-Est et 3 h. 15 min. depuis l'arrivée jusqu'au départ de Vienne. Il n'entraît plus à cette époque, que dans l'un des deux terminus de Budapest.

Entre ces deux capitales, il suit la ligne de 292 km. (181 milles), située au nord du Danube, alors que l'« *Arlberg-Orient Express* » et tous les autres services de la Compagnie, suivent la ligne de 268 km. (167 milles) qui relie les deux capitales, par le sud du Danube <sup>(1)</sup>.

L'*OSTENDE-VIENNE EXPRESS* fut créé en 1895. Bientôt prolongé sur Budapest, il comprend depuis 1901 des voitures directes pour le Proche-Orient et sous le nom d'« *Ostende-Vienne-Orient Express* », circule suivant des horaires qui interfèrent avec ceux de l'« *Orient* » et du « *Simplon-Orient Express* » (fig. 73 et 74).

Détourné après la guerre sur Milan, il s'y soudait au nouveau « *Simplon-Orient Express* » mais reprit, dès que ce fut possible, son itinéraire antérieur. Il comporte aujourd'hui une rame *Ostende-Wels - Vienne - Budapest - Istanbul* et une autre en provenance d'Amsterdam. Cette dernière le rejoint à Cologne et le quitte à Budapest pour se diriger sur Bucarest. La soudure de l'« *Ostende-Vienne* » et

de l'« *Orient Express* » s'effectue à Wels (parfois à Linz).

Trois autres services ont circulé dans ce train. Pendant l'été, ce sont des voitures dénommées « *Ostende-Carlsbad* » (ou *Karoly-Vary*) *Express* », que l'on dételle à Wurzbourg et qui se séparent à Eger pour se diriger sur Carlsbad ou sur Marienbad. Pendant toute l'année, c'était une autre rame importante, l'« *Ostende-Trieste Express* » qui desservait le grand port adriatique, en correspondance avec les paquebots du *Lloyd Triestino*. Elle n'eut plus de raison d'être depuis le prolongement du « *Simplon Express* », de Venise à Trieste et fut supprimée.

Enfin, on détela à Wurzbourg une voiture directe pour Bad Kissingen.

L'*ARLBERG-ORIENT EXPRESS* (fig. 73) débuta en 1924 entre Paris et Vienne comme simple train de wagons-lits. Rapidement doté d'une voiture directe sur Bucarest, on a pu en interférer l'horaire avec celui des complexes orientaux. En 1928, on le prolongea sur Boulogne, tantôt par Paris, tantôt durant les mois où le trafic le justifie, en évitant Paris par la transversale de Laon.

Deux des voitures-lits directes (de Lyon à Zurich et Coire et de Paris à Bad Gastein) ont été supprimées. Par contre, il a recueilli deux rames importantes qui étaient autrefois des trains distincts : l'« *Oberland* » et l'« *Engadine Express* ». Elles le rejoignent à Chaumont et s'en détachent à Belfort et à Sargans.

LE *SIMPLON-ORIENT EXPRESS* (fig. 74) est un des plus remarquables des trains européens. Issu de la guerre et établi dans un but exclusif de liaison politique par une voie où les courants économiques étaient encore à créer, il a établi une série unique de liaisons internationales entre tou-

(1) Avant-guerre, les distances de Vienne à Budapest-Est étaient respectivement de 278 et de 270 km. (173 et 168 milles). La distance entre les deux terminus viennois (gares de l'Est et de l'Ouest) était de 17 km. (11 milles).



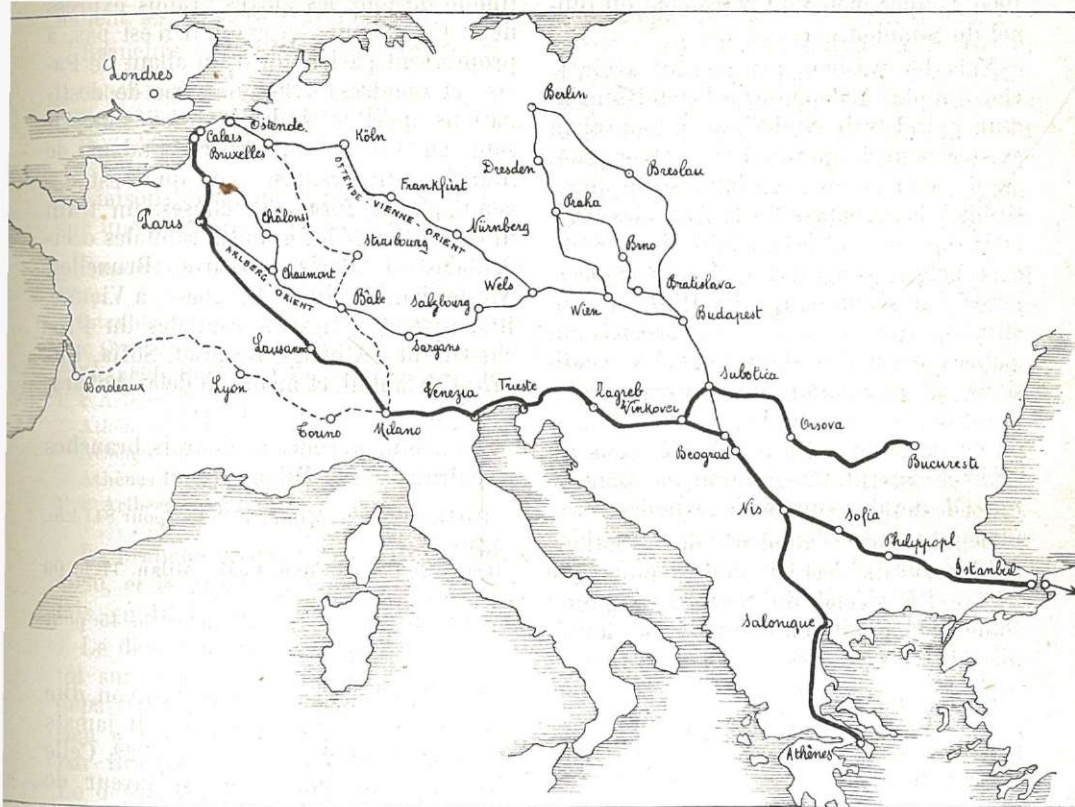


Fig. 74. — Le « Simplon-Orient Express » et ses branches complémentaires.

tes les capitales de l'ouest, du centre et de l'est européen. Depuis lors, franchissant les limites continentales, il a pénétré en Asie, où il remplit le même rôle auprès des Etats issus de l'ancien Empire turc et d'extension en extension, il atteignit l'Egypte et même la Perse, embryon de liaison directe avec les Indes et ses au delà.

C'est donc un train dont l'importance dépasse de loin celle des chemins de fer où il circule. Il convient donc d'en analyser le fonctionnement avec quelque détail.

Après l'armistice, il importait en pre-

mier lieu d'établir des liaisons rapides entre Paris et Londres, d'une part, et les capitales du centre européen et du Proche-Orient, aussi fût-ce une conférence intergouvernementale qui décida la création de ce train dont elle confia l'établissement à la *Compagnie des Wagons-Lits*. L'Empire austro-hongrois s'était toujours opposé à la création d'une seconde grande voie entre l'Occident et l'Orient de l'Europe par ses provinces méridionales; aussi avait-il fallu attendre son démembrement pour réaliser cette idée, qui avait déjà été proposée à la Conférence internationale des horaires de Brême, en juin

1906, l'année même du percement du tunnel du Simplon.

Mais les raisons que pouvait avoir le vieil Empire à s'opposer à l'établissement d'un grand train Sud-Slavie ne pouvaient exister pour le nouvel Etat serbo-croate; aussi, pendant les négociations qui aboutirent à la signature de la paix, des délégués représentant les chemins de fer français, belges, yougoslaves, suisses et néerlandais ainsi que la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* se constituèrent-ils en un Comité spécial qui élaborait en moins d'un mois les conditions de circulation du nouveau train. Etant données les contingences politiques, on eut la bonne idée de l'établir sous un régime conventionnel autonome dont le *P. L. M.* devait assumer la gestion.

Depuis lors, l'ampleur des relations qu'il assurait s'est si bien étendue que ce Comité spécial du S. O. E. comprend actuellement des représentants des administrations suivantes :

*P. L. M., P. O., Nord et Alsace-Lorraine;*  
*Administrations belge, néerlandaise, suisse,*  
*italienne, yougoslave, bulgare, roumaine;*  
*C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Orientaux, C<sup>ie</sup> Franco-Hellénique;*

et, depuis les prolongements transbosphoriens :

*L'Etat turc, la C<sup>ie</sup> du Chemin de fer Bosphori-Alep-Nissibin et prolongements, le Damas-Hamah et les Chemins de fer de l'Iraq.*

Le « S. O. E. » qui emprunte le réseau du *P. L. M.*, et passe par le tunnel du Simplon, Milan, Venise, Trieste et Agram, alors que l'« Orient Express » demeure attaché au réseau de l'*Est*; a reçu, depuis son établissement, le 19 avril 1919, de nombreuses ajoutes, ainsi que des extensions extra-continentales, dont nous parlerons au chapitre XVIII-4.

Tel qu'il existe aujourd'hui, il se dis-

tingue de tous les autres grands express de la Compagnie, en ce qu'il n'est pas, à proprement parler, un train allant de Paris (et Londres) vers une série de destinations qu'il atteindrait en se subdivisant en un nombre correspondant de branches divergentes, mais qu'il est devenu, par la force des choses, un train unissant toutes les grandes capitales occidentales — Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Berlin et Prague — à Vienne, Budapest et toutes les capitales du Proche-Orient : Athènes, Beograd, Sofia, Bucarest, Istanbul, et même au delà : Ankara, Beyrouth, le Caire et Téhéran.

Au début, on concentrait trois branches constitutives sur Milan :

Paris, Simplon, Milan, 17 h. 55 pour 841 km. (523 milles);  
 (Bordeaux) Lyon, Mont-Cenis, Milan, 17 h. 09 pour 492 km. (306 milles);  
 Ostende, Saint-Gothard, Milan, 22 h. 45 pour 1 150 km. (715 milles).

Mais la branche de Bordeaux-Lyon, dite « Ligne du 45<sup>e</sup> parallèle », ne fit jamais ses frais et fut abandonnée en 1922. Celle d'Ostende fut supprimée en faveur de l'ancien parcours de l'« Ostende-Vienne ». La distance d'Ostende-Vienne-Beograd était de 2 300 km. (1 429 milles), par le S. O. E., 1 982 km. (1 232 milles), par l'« Ostende-Vienne »<sup>(1)</sup>.

Par contre, on prolongeait la branche de Paris *P. L. M.*, sans entrer dans Paris Nord, jusqu'à Calais Maritime.

On a pu combiner les horaires du « Simplon-Orient » avec ceux de l'« Ostende-Vienne-Orient Express ». De plus, divers services de *W.-L.* circulent dans le « Simplon-Orient » sur une partie de leur

(1) Vinkovci, où les deux lignes se rejoignent, est à 165 km. (102 milles) en deçà de Beograd.



parcours, si bien qu'il comprend actuellement les services suivants :

Branches principales constitutives :

Calais-Paris-Vinkovci-Beograd-Istanbul;  
Paris-Vinkovci-Beograd-Le Pirée;  
Paris-Vinkovci-Bucaresti.

Liaisons circulant dans le « S. O. E. » sur une partie de son parcours :

Istanbul - Budapest - Breslau - Berlin Schles. Bhf.;

Istanbul - Budapest - Vienne - Ostende (dans l'« Ostende-Vienne »);

Istanbul - Budapest - Vienne-Paris Est (dans l'« Arlberg-Orient »);

Athènes-Budapest-Praha-Berlin Schles. Bhf.;

Athènes-Budapest-Vienne;

Athènes-Budapest-Vienne-Paris Est (dans l'« Arlberg-Orient »).

La branche grecque fut créée en juillet 1920, et le prolongement de Paris à Calais, en 1921.

Le départ de Berlin est quotidien, tantôt sur Athènes, tantôt sur Istanbul. Le départ d'Istanbul, quotidien également, a lieu à destination d'Ostende, de Berlin, par Breslau ou de Paris, par l'Arlberg. Le départ d'Athènes se fait quotidiennement pour l'une des trois destinations citées.

Hebdomadaire au début, le « S. O. E. » devint rapidement quadri-hebdomadaire, puis quotidien. Le temps de parcours en a fréquemment été raccourci, l'importance qu'il y avait à cela pour l'ensemble des relations l'emportant sur les désirs locaux d'une desserte à des heures agréables, si bien que de 96 h. 30 de Paris à Constantinople en 1920, il s'est abaissé à 58 h. 18 actuellement. En voici les étapes successives :

1920 : 96 h. 30.	1928 : 66 h. 50.
1922 : 88 h. 50.	1929 : 66 h. 10.
1924 : 83 h. 25.	1934 : 58 h. 18.
1926 : 70 h. 25.	

Les durées du trajet de Paris à Constantinople par le « Simplon-Orient Express », par l'ancienne ligne de l'« Orient Express » et même par l'« Arlberg-Orient Express » ne diffèrent pas beaucoup, les départs de Paris se faisant respectivement à 19 h. 40 (*P. L. M.*) et à 19 h. 55 (pour les deux trains de l'*Est*), et le « Simplon-Orient » et l'« Orient-Express », se soulevant à partir de Belgrade.

Mais il reste, au départ de Londres, tant par Ostende que par Calais un gain de trois heures en faveur du chemin de fer de l'*Est*, dont la rame anglaise rejoint celle de Paris à Châlons-sur-Marne, ce qui lui évite un détour notable.

Ayant frayé la route, le « S. O. E. » a été doublé dès 1921 d'un train, dit « Direct-Orient » (ou « D. O. ») formé de matériel appartenant aux compagnies de chemins de fer et soumis, lui aussi, à des conventions spéciales. En Italie, la vitesse des deux trains est pareille, mais celle du « D. O. » est moindre sur les 1 200 km. de son parcours yougoslave et au delà, si bien que malgré les améliorations apportées lors de la Conférence de Bruxelles, le temps total du parcours est de 84 heures.

XIII-3. — Les grands express longitudinaux. — Deux grands express unissent Paris aux capitales de la péninsule ibérique, et trois desservent l'Italie :

Le SUD EXPRESS établi le 5 novembre 1887 de Paris à Madrid et Lisbonne, et donnant correspondance pour l'Amérique du Sud. Mais au début, il ne circula que de Paris à la frontière espagnole et de Madrid à Lisbonne, les accords avec le *Norte*, concernant le parcours intermédiaire, n'ayant pu se faire. Toutefois, même après entente permettant le voyage de bout en bout, il était malcommode de détourner via Madrid, les voyageurs se rendant à Lisbonne; aussi, depuis le

1<sup>er</sup> juin 1895, le trafic étant devenu suffisant, constitua-t-on le « Sud Express » de deux rames qui se séparaient à Medina del Campo, et dont l'une se dirigeait sur Madrid et l'autre, directement sur Lisbonne.

Le BARCELONE EXPRESS, qui date de 1903, n'est plus exclusivement formé de matériel de la C<sup>ie</sup> des W.-L. C'est actuellement un train du P. O.-Midi comprenant dans sa composition des services isolés de la Compagnie.

L'un et l'autre de ces express ne circulent que jusqu'à la frontière, des rames à écartement large (1 m. 67) leur succédant au delà.

SERVICES SUR L'ITALIE. — Poursuivant son plan d'interliaison des capitales européennes, la Compagnie a réuni directement Rome aux capitales de l'Europe cen-

trale et occidentale (fig. 75) : Paris et Londres, Berlin et, autrefois, Saint-Petersbourg.

Le premier de ces trains fut le « Calais-Nice-Rome Express », presque aussi ancien que l'« Orient Express », puisqu'il circula pour la première fois le 8 décembre 1883. On le détourna depuis par la voie du Mont-Cenis et c'est ainsi que les relations Paris-Rome ont toujours été assurées par le P. L. M. Il est vrai qu'il est question de transférer le « Rome Express » au réseau de l'Est. On le dirigerait alors par le Saint-Gothard et il emprunterait la nouvelle ligne directe de Bologne à Florence, mais rien n'est encore décidé à ce sujet.

En 1886, la correspondance de Londres fut assurée par un train spécial de Londres à Douvres avec bateau en correspondance, exactement comme on l'a fait depuis pour la « Flèche d'Or ». A partir du 15 novembre 1890, le train devenu le « Calais-Rome Express », fut détourné par la voie du Mont-Cenis.

Le « Rome Express » fut l'un des premiers trains que l'on rétablit après la déclaration de la guerre. A l'armistice, on lui dévolut le rôle d'assurer les correspondances sur la Grèce et la Turquie, en attendant le rétablissement de l'« Orient Express », et on le prolongea sur Brindisi d'abord, ensuite sur Tarente, où l'on s'embarquait pour Corinthe et Constantinople. Depuis lors, il se limite à Rome (ou à Naples) sauf pendant quelques mois de chaque année, où on le prolonge jusqu'en Sicile.

Comme il fallait réunir Rome, non seulement à Paris et à Londres, mais encore aux autres capitales, on ajouta d'autres trains, comme le « Nord-Sud (Brenner) Express » en 1897 et le « Riviera Express » en 1900, dont certains se sou-

Lorsqu'on prolonge le « Rome Ex-

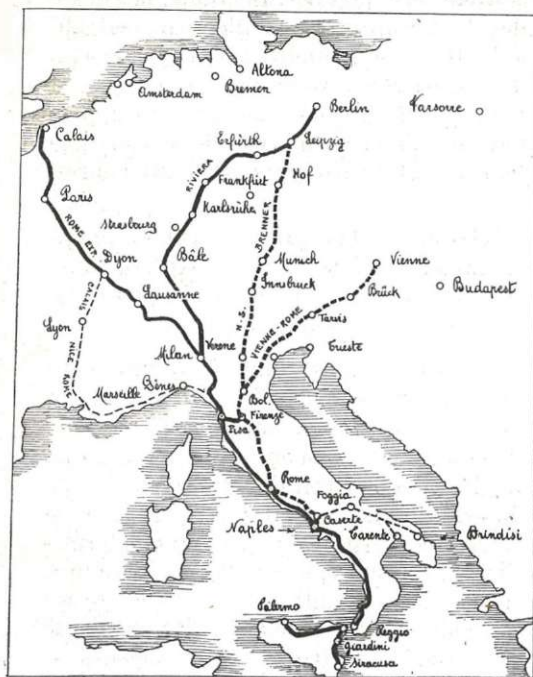


Fig. 75. — Les grands express de Rome de la Compagnie.



press » sur Naples et Reggio, on l'envoie jusqu'en Sicile au moyen du bac transbordeur qui traverse le détroit entre Reggio de Calabre et Messine où tous ces trains bifurquent sur Palerme ou sur Taormina-Giardino et Syracuse.

Dans l'autre sens, c'est à Pise que le train se scindait, une branche se dirigeant sur Paris, l'autre sur Bologne où elle se sépare encore en deux tronçons, dont l'un continue sur Berlin et l'autre sur Vienne et autrefois sur Saint-Pétersbourg.

En 1919, le « Paris-Rome » rétabli, fut prolongé sur Bari et Tarente. Il fallait 14 heures de Rome à Tarente, où l'on s'embarquait pour Corinthe et Constantinople. Mais à la fin de 1920, cette extension, qui n'avait plus de raison d'être depuis l'établissement du « Simplon-Orient Express », fut supprimée et remplacée par un prolongement de Rome, par Caserte et Bari, à Brindisi (2 048<sup>e</sup> kilomètre — 1 273<sup>e</sup> mille) qui a disparu à son tour <sup>(1)</sup>.

Une rame directe de Boulogne rejoint le train principal à Paris P. L. M., après être entrée à Paris Nord, ce qui oblige à un séjour total de 1 h. 05 à Paris.

Le NORD-SUD BRENNER EXPRESS créé en 1897, circulait entre Berlin, Rome et Naples. On l'a décheminé depuis pour le diriger par Munich et Milan, sur Cannes.

Les autres trains Nord-Sud sont des trains de villégiature (« Riviera Express »), ou de paquebots (« Lloyd Express », « Egyptian Express » ou « P. and O. Express »), sur lesquels nous reviendrons.

Enfin, on établit une série de TRAINS DE WAGONS-LITS, dont les premiers, de Paris à Nice et de Paris à Vienne, par l'Arlberg, furent bientôt suivis de toute une série

<sup>(1)</sup> La distance de Rome à Tarente est de 618 km. (384 milles) ; il y a 4 km. (2.5 milles) de plus, de Rome à Brindisi.

de trains reliant Rome aux grands centres de province : Milan (par deux lignes différentes), Venise et Trieste, Gênes et Turin, Reggio de Calabre et la Sicile.

Deux d'entre eux seulement subsistent aujourd'hui : ce sont ceux de Rome à Milan, par Sarzane, et de Rome à Naples et la Sicile, auxquels il faut ajouter celui de Varsovie à Poznan, supprimé depuis le rétablissement du « Nord Express ».

XVIII-4. — Le prolongement des grands services en Asie et en Afrique. — Devant une carte, on aime toujours rêver à l'établissement de moyens de communication ou de voies de pénétration. La *C<sup>ie</sup> des W.-L.* a mis ses rêves en pratique et ses grands express ont suivi pas à pas le rail que l'on poussait en avant. En facilitant l'accès des pays nouveaux, elle a accéléré l'allure à laquelle ils se sont développés. Les deux plus beaux exemples sont ceux de la Russie d'Asie et de l'Asie Mineure.

Russie d'Asie (fig. 76). — Alors que le TRANSSIBÉRIEN n'existait encore que de Moscou à Irkoutsk, la Compagnie signait le 1/13 avril 1898, avec le Gouvernement russe, un contrat qui l'autorisait à faire circuler un train de luxe transsibérien et lui transférait l'exploitation du W.-R. et des W.-L. du « Sibérien Courrier », dont les compartiments-lits étaient dépourvus de toilettes. Le terminus primitif d'Irkoutsk fut avancé à mesure de l'achèvement des travaux et, par ses trains correspondants, le « Transsibérien » raccourcit considérablement le voyage vers Vladivostok, la Chine et le Japon.

Depuis l'établissement de la République des U.R.S.S. la *Compagnie des W.-L.* s'est vue enlever le bénéfice de tous ses contrats d'exploitation et de celui du *Transsibérien*, comme les autres.

Pendant quelque temps, elle maintint, sous le nom de TRANSMANDCHOURIEN Ex-

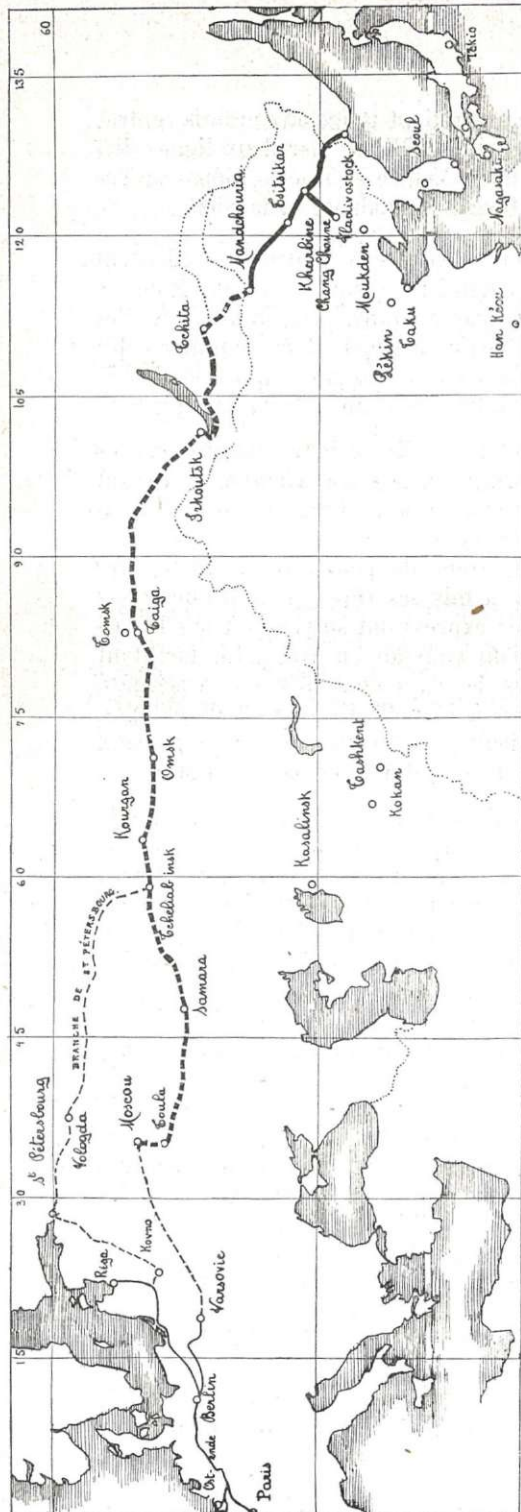


Fig. 76. — Le Transsibérien et le Transmandchourien.

PRESS, un train spécial depuis la frontière sibéro-mandchoue (à Mandchouria), jusqu'à Vladivostok (1 751 km. = 1 088 milles) <sup>(1)</sup> avec branche de Kharbine à Chang Choun, en direction de Peiping. Restreint entre les frontières mandchoues, de Mandchouria à Pogranitchnaia (1 481 km. = 920 milles) <sup>(2)</sup> seulement, lorsqu'il fallut supprimer la portion maritime, la Compagnie cessa l'exploitation de ce train spécial, il y a quelques années seulement et se contenta de maintenir des services de wagons-couchettes et de W.-R. dans les trains des Compagnies intéressées.

Asie Mineure et territoires mandatés (fig. 71). — Pendant la guerre, les Allemands avaient tracé un programme de prolongement des grands trains d'Orient au delà du Bosphore et construit le chemin de fer du Taurus, qui est une des plus belles réalisations de l'art de l'ingénieur. Il a suffi de reprendre cette idée en la pliant aux contingences résultant de la guerre, pour assurer une liaison viable entre les réseaux européens, ceux de l'Asie Mineure et des pays plus lointains.

La décision en fut prise à la conférence de Baden-Baden de 1925 où les administrations intéressées jetèrent les bases d'une réglementation concernant deux nouveaux trains dont le matériel et l'exploitation relèveraient de la *Compagnie des W.-L.*, qui assurerait également la liaison par vedettes, entre Istanbul et Haydarpassa, sur la rive asiatique du Bosphore.

L'ANATOLIE EXPRESS met 46 heures d'Haydarpassa à Ankara, via Eskisehir. Il comporte, depuis peu, un service de W.-L. direct qui continue jusqu'à Sivas.

(1) 1 604 verstes.

(2) 1 388 verstes.



Le TAURUS EXPRESS est en correspondance immédiate avec le « Simplon-Orient » dont il constitue le prolongement. Il assure une double liaison avec la Syrie et avec l'Irak, la séparation des deux trains s'effectuant à Alep, situé à 1 728 km. de Haydarpasa.

Le premier dessert les pays mandatés français et se dirigeait précédemment sur Rayak, où finissait la voie normale. On pouvait, de là, atteindre Damas par une ligne à voie de 1 m. 05 ou Beyrouth, en auto. On l'a dévié depuis sur le port de Tripoli qui n'est qu'à une couple d'heures d'auto de Beyrouth et à une demi-douzaine de Haifa où l'on retrouve un chemin de fer qui conduit au Caire. Malgré cet hiatus, la ligne établit une communication directe et rapide entre Londres (ou Paris), Beyrouth et le Caire, dont la durée de parcours est comparable à celle de la voie maritime. Il ne faut plus, en effet, que 6 jours et 1 h. 20 m. du Caire à Londres (ou 5 jours et 16 h. 40 min. jusqu'à Paris) et 5 jours et 1 h. 20 min. de Beyrouth à Londres (ou 4 jours et 21 h. 10 min. jusqu'à Paris) <sup>(1)</sup>. La vitesse moyenne inclusive est donc de 42 km./h. (26 milles) entre le Caire et Londres.

L'autre rame du « Taurus Express » assure la correspondance avec l'Irak ainsi

(1) Voici les distances entre Londres et les villes citées :

	Kilom.	Milles.
Calais . . . .	166	103
Istanbul . . . .	3 506	2 178.5
Haydarpasa . . . .	3 508	2 179.7
Alep . . . .	4 926	3 060.7
Tripoli . . . .	5 236	3 253.5
Beyrouth . . . .	5 428	3 372.5
Le Caire . . . .	6 191	3 847

Et, sur l'autre branche :

Mossoul . . . .	5 581	3 467.7
Kirkuk . . . .	5 136	3 591.5
Téhéran . . . .	6 762	4 202
Bagdad N . . . .	6 102	3 791.5

qu'avec la Perse, mais le tracé des frontières des pays mandatés en a compliqué l'exploitation. Après Adana, en effet, la ligne passe par Alep, en Syrie, rentre en Turquie, afin de desservir Nissibin, pour finir à Tel Ziouane, en Syrie encore. L'hiatus jusqu'au réseau ferré irakien est franchi entre Tel Ziouane, Mossoul et Kirkuk, par des services automobiles des *Chemins de fer de l'Irak*, comme aussi le troisième hiatus entre Khanijin, à la frontière irako-persane et Téhéran dont le service automobile est contrôlé par la *C<sup>ie</sup> des W.-L.*

Il ne faut plus, par cette voie mixte, que 3 jours et 21 heures de Haydarpasa à Bagdad, et 4 jours et 20 heures jusqu'à Bassorah, d'où les bateaux de la *British India Steam Navigation Co.* mènent en une semaine à Bombay.

Dans la direction de la Perse, il faut 5 jours et 7 heures de Haydarpasa à Téhéran (7 jours et 18 h. de Paris et 8 jours et 3 h. 1/2 de Londres), malgré deux nuits passées en route, à Mossoul et à Hamadan, afin d'éviter les voyages automobiles de nuit.

Dans l'un et l'autre cas, ces services sont des adjuvants précieux pour franchir un hiatus dans les lignes ferrées et non des substitutions permanentes. On ne peut mieux comparer leur fonction, en pays neuf de ce genre, qu'à celle des bacs transbordeurs qui transportent le matériel roulant au travers de larges fleuves, en attendant que le trafic soit devenu suffisant pour permettre d'entreprendre la construction d'un pont permanent.

Il est évident, malgré le développement considérable des transports automobiles sur les merveilleuses routes syriennes, qu'on construira, dès que les circonstances le permettront, le tronçon ferré manquant entre Tripoli-Beyrouth, ainsi que la liaison par chemin de fer de Tel Ziouane avec Kirkuk.

L'horaire primitif du « Taurus Express » a reçu des améliorations successives pour en accélérer le trajet, ensuite des décisions de la Conférence de Bruxelles de 1932, et encore à partir du 15 mai 1933.

Son exploitation, fructueuse au début, s'est vivement ressentie de la crise. Afin d'y parer, des réductions de prix ont été accordées et, innovation intéressante, il est délivré, avec réduction de 25 %, des billets aller et retour valables deux ans.

Sous l'impulsion de l'Administration gérante du « S. O. E. », celui-ci a montré sa vitalité par de constantes améliorations d'horaires et par des extensions continues tant en Europe qu'en Asie. On se rendra compte de la complexité des problèmes que ceci entraîne en constatant qu'actuellement, ils intéressent 16 Administrations en Europe et 5 déjà en Asie et que les progrès réalisés sont le fruit des travaux d'une quarantaine de conférences plénières.

L'EGYPTE. — La *Compagnie des W.-L.* signait en 1898, à peu près en même temps, des contrats avec la Russie et l'Égypte et pénétrait ainsi à quelques mois d'intervalle en Asie et en Afrique.

Son premier train de luxe africain, actuellement baptisé « Star of Egypt Express », fut établi entre le Caire et Louxor où finissait alors la voie normale. Depuis l'élargissement à 4' 8 1/2" (1 m. 433) de la ligne de 3' 6", qui y faisait suite en Haute-Égypte, ce train a été prolongé jusque Assouan et Shellal, d'où partent les bateaux pour le Soudan. Il comporte, dans sa composition, jusqu'à huit W.-L.

XVIII-5. — Les trains de paquebot de la Compagnie (fig. 77) peuvent se grouper en trois catégories : ceux qui relèvent la correspondance de Londres à destination de l'Europe centrale, méridio-

nale ou orientale; ceux qui assurent la liaison de Paris avec les ports français d'embarquement; enfin, les trains transcontinentaux, qui permettent l'embarquement à l'un des ports d'escale des transatlantiques ou des transméditerranéens.

1) Le trafic anglo-continental est assuré en Europe, par les trains suivants :

a) A Calais ou à Boulogne, deux trains Pullman de petit parcours ayant leurs pendents entre Londres et Douvres, relient Calais à Paris et à Bruxelles. Le premier d'entre eux, la *FLÈCHE D'OR*, fut créé en 1926 mais en 1889, à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris, déjà, la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* avait fait circuler sur les mêmes parcours des « Club trains », des deux côtés de la Manche. Le train anglais comprenait 4 voitures de jour (trois salons et un fumoir-fourgon, plus un fourgon à deux essieux); le train français avait un W.-R. en plus avec cuisine dans le fourgon. La contenance de ces trains éphémères était de 66 places; celle de la « Flèche d'Or », à composition de quatre couplages, était de 290.

Il entre dans la composition du *CALAIS-BRUXELLES PULLMAN*, un W.-L. du « Nord Express ». On l'acheminait autrefois directement sur Liège, via Jeumont, ce qui nécessitait un train spécial de Calais et Jeumont, mais maintenant la voiture plus longtemps sur le réseau du Nord. L'itinéraire actuel, qui rejoint l'autre à Liège, est plus court.

b) L'« Orient Express » et l'« Arlberg-Oberland-Engadine Express » transitent du réseau du Nord à celui de l'Est sans passer par Paris et empruntent la transversale de Laon. Ils rejoignent les rames de Paris respectivement à Châlons-sur-Marne et à Chaumont.

c) Les trains franco-italiens des réseaux Nord et P. L. M. passent nécessairement



par Paris, où ils desservent les terminus des deux compagnies. Il s'agit du « Rome Express » sur Naples (et Florence), prolongé jusqu'en Sicile durant une partie de l'année.

Les deux mêmes compagnies assurent également la circulation des trains de la Riviera : le « Calais-Méditerranée Express », sur Vintimille et San Remo et le P. AND O. EXPRESS, qui quitte le Nord à La Chapelle-Charbons, et entre à la gare de Lyon (qu'il brûlait autrefois) d'où il continue sur Marseille Arenç.

d) Il n'existe plus de train direct de Calais au réseau P. O.-Midi. Le « Sud Express » assura quelque temps ce service, mais son origine a été reportée à Paris.

Ostende est tête de ligne de l'« Ostende-Vienne Express », du « Nord Express » et de l'« Ostende-Cologne Express » qui, tous trois, suivent la même ligne jusqu'à la frontière allemande. En 1904, un OSTENDE-SUISSE-EXPRESS circula un petit temps mais sans grand succès.

2) Il y a, en France, tout un jeu de trains de paquebot à parcours réduit, formés de matériel des Compagnies de chemin de fer, où l'on intercale le jour, des W.-R. ou W.-S.-R. et la nuit, des W.-L. de la C<sup>1</sup><sup>e</sup> des W.-L.

Ce sont d'abord les trains spéciaux

transatlantiques menant de Paris aux ports de Boulogne, Le Havre, Cherbourg ou Bordeaux (1).

Ce sont ensuite les trains de Paris à Marseille Joliette, correspondant avec les bateaux d'Alger et ceux de Paris (Aust.) et de Bordeaux à Port-Vendres, en correspondance avec les bateaux d'Alger et d'Oran.

3) Il existe enfin des trains de long parcours permettant aux voyageurs et messageries d'outre-mer de rejoindre les paquebots à Lisbonne, Marseille ou aux ports italiens de Gênes, Naples, Syracuse, Tarente, Brindisi et Trieste.

Le plus long détour maritime est celui des bateaux qui se rendent d'Angleterre aux Indes ou en Australie par le détroit de Gibraltar; aussi a-t-on cherché de diverses façons, à raccourcir ce voyage interminable. Ce fut même pour ce motif que Stephenson construisit les premiers chemins de fer égyptiens d'Alexandrie au Caire et à Port-Saïd afin de substituer l'« Overland Route », par territoire égyptien, à la voie maritime qui faisait le périphe de l'Afrique.

On procéda ensuite de façon analogue en ce qui concernait le continent européen. A cet effet, on créa un service postal Marseille-Alexandrie, qui était le premier en date et a servi de prototype à tous

(1) Trains sur Boulogne en correspondance avec les paquebots nord-américains de la *Hamburg Amerika Linie*, du *Norddeutscher Lloyd*, de la *Holland American Line*, et, sur l'Amérique du Sud, des *Royal Mail Lines*, de la *Blue Star Line* et de la *Hamburg Süd Amerikanische*.

En correspondance à Cherbourg avec les bateaux du *N. D. Lloyd*, de la *Hamburg Amerika Linie*, de la *White Star Line*, des *Canadian Pacific Lines*, de la *Cunard Line* et des *Royal Mail Lines* sur l'Amérique du Sud.

En correspondance au Havre, avec les bateaux de la *Cunard Line*, de la C<sup>1</sup><sup>e</sup> G<sup>1</sup><sup>e</sup> *Transatlantique*, de la *Red Star Line* et des *United States Lines* et, sur l'Amérique Centrale, avec ceux de la C<sup>1</sup><sup>e</sup> G<sup>1</sup><sup>e</sup> *Transatlantique*.

Enfin, W.-R. ou W.-L. entre Paris et Bordeaux, dans les trains de la C<sup>1</sup><sup>e</sup> G<sup>1</sup><sup>e</sup> *Transatlantique*, pour l'Amérique Centrale et dans ceux des *Chargeurs Réunis*, pour l'Amérique du Sud.



Fig. 77. — Les trains de paquebot de la C<sup>ie</sup> des W.-L.

Correspondant avec les lignes du Norddeutscher Lloyd et de la P. & O.

les suivants. On pouvait dès lors rejoindre le bateau à Marseille au lieu de s'embarquer à Falmouth ou à Londres.

On fit mieux en créant un service maritime de Brindisi à Alexandrie qui, en raccourcissant encore le voyage maritime, allongeait d'autant le parcours terrestre, mais permettait de gagner près d'une semaine sur le voyage complètement maritime.

La C<sup>ie</sup> des W.-L. se trouvait toute désignée pour assurer la correspondance ferrée de ces services exceptionnels qui em-

pruntaient les réseaux de diverses compagnies de chemins de fer. Le « Calais-Nice-Brindisi » est le plus ancien de ces trains.

En 1890, la Compagnie substituait le PENINSULAR AND ORIENTAL EXPRESS, formé de voitures construites en Amérique et en Angleterre, à l'ancienne « Malle des Indes » à laquelle, jusque là, on se contentait d'ajouter une voiture.

À l'aller, il suivait un horaire fixe et, au retour, l'un d'une série d'horaires, suivant l'heure d'arrivée du paquebot. C'était



essentiellement un train postal pour les Indes, offrant des couchettes pour 60 voyageurs. Il était doublé, lorsqu'il y avait lieu, d'un premier train qui n'emportait que les messageries, mais le plus souvent, les deux trains étaient fusionnés. Le « P. and O. Express » a circulé jusqu'à la guerre.

Dès qu'on le put, on rétablit un service maritime rapide de Brindisi vers l'Orient, mais cette fois, la correspondance était assurée par une extension du « Rome Express », depuis Caserte jusqu'à Brindisi, via Foggia et de là, par l'ancienne ligne de l'express « Peninsular & Oriental ». On reporta bientôt le point d'embarquement à Tarente, mais il ne s'agissait plus d'un service vers les Indes, mais bien de la desserte du Proche-Orient; aussi, peu après le rétablissement de l'« Orient Express », supprima-t-on le prolongement du « Paris-Rome »

Il est intéressant, malgré cela, d'indiquer ces services spéciaux, fussent-ils temporaires, parce que, dans bien des cas, il en est resté l'embryon d'autres services, plus viables.

Mais si le « P. and O. Ltd. Express » fut tué par la guerre, il n'en fut pas de même du BOMBAY-MARSEILLE EXPRESS, le seul désormais à assurer spécialement le transport des postes indiennes.

Avant la guerre il évitait complètement Paris en empruntant la grande Ceinture, mais il fait actuellement escale à la Gare de Lyon.

De fait, le prolongement du « Paris-Rome » sur Syracuse remplit, en ce qui concerne les voyageurs d'Égypte, un rôle analogue à celui des trains précédents et pareil à celui du soi-disant « Trieste Express », qui n'était, somme toute, qu'une

rame de l'« Ostende-Vienne » donnant correspondance avec les bateaux du *Lloyd Triestino*.

Deux trains de luxe mettaient pareillement les grandes villes allemandes en communication directe avec les paquebots de la Méditerranée. C'étaient l'EGYPTIAN EXPRESS, de Berlin à Naples, par le Brenner et qui suivait, avec un autre horaire, l'itinéraire du « Nord-Sud (Brenner) Express » et le LLOYD EXPRESS d'Altona, Hambourg et de Brême à Gênes (par Cologne, Strasbourg et le Saint-Gothard) et qui donnait correspondance, dans le port ligurien, avec les bateaux du *Norddeutscher Lloyd*.

Il existe actuellement, entre La Haye, Bruxelles, Paris P. L. M. et Marseille, un autre train de cette catégorie appelé, lui aussi, « Lloyd Express », mais il appartient (sauf les W.-L. et le W.-R.) aux compagnies de chemin de fer. Il donne toutes les trois semaines correspondance immédiate avec les paquebots du *Lloyd Royal Néerlandais*.

XVIII-6. — Trains de villégiature et de stations balnéaires. — Les grands express de la Compagnie s'étant surtout adressés à la clientèle aisée, il fallait créer des moyens commodes pour se rendre aux stations thermales et aux centres de villégiature, ce qui s'est fait de diverses façons, suivant l'importance du trafic vers chacun d'eux.

1) Ainsi, Montecatini et Aix-les-Bains sont directement desservis par les grands express qui transitent.

2) D'autre part, on dételle une ou plusieurs voitures spéciales à destination de stations balnéaires qui se trouvent à peu de distance des grandes lignes desservies pour d'autres raisons.

TABLEAU 111.

RAMES DESSERVANT DES CENTRES BALNÉAIRES OU TOURISTIQUES.

GARE DE JONCTION OU ORIGINE.	STATION DE DESTINATION.	Distance		TRAIN DE LUXE.
		Km.	Milles	
La Négresse . . . . .	Biarritz.	3	2	Sud Express.
Id. . . . .	Id.	3	2	Pyrénées-Côte d'Argent Exp.
Bozen . . . . .	Merano.	32	20	Nord-Sud (Brenner) Exp.
Wurzbourg . . . . .	Bad Kissingen.	67	42	Ostende-Vienne Express.
Schwarzach S. Veit . . . . .	Bad Gastein.	20	12	Arlberg-Orient Express.

3) Certains trains qui desservent des régions touristiques, ont une rame spéciale pour telle station thermale du pays :

Constantza . . . . .	Carmen Sylva.	16	10	Rapide Regele Carol I <sup>er</sup> .
Lourdes . . . . .	Pierrefitte.	21	13	Pyrénées-Côte d'Argent Exp.
Bellegarde . . . . .	Evian-les-Bains.	78	48	Savoie Express.

4) Enfin, les deux grandes stations hépatiques ont une importance qui justifie de leur accorder, à chacune, des trains entiers :

Paris P. L. M. . . . .	Vichy.	365	227	Vichy Express.
Nürnberg . . . . .	Carlsbad.	203	126	Ostende-Carlsbad Express.
Paris . . . . .	Id.	1 041	646	Paris-Prague-Carlsbad Exp.
Berlin . . . . .	Id.	413	257	Berlin-Carlsbad Express.

Le VICHY EXPRESS, train-salon avant-guerre, Pullman depuis, était originaire de Boulogne, où il relevait la correspon-

dance de Londres, mais fut restreint au parcours Paris-Vichy seulement, avant de disparaître en tant que train autonome.

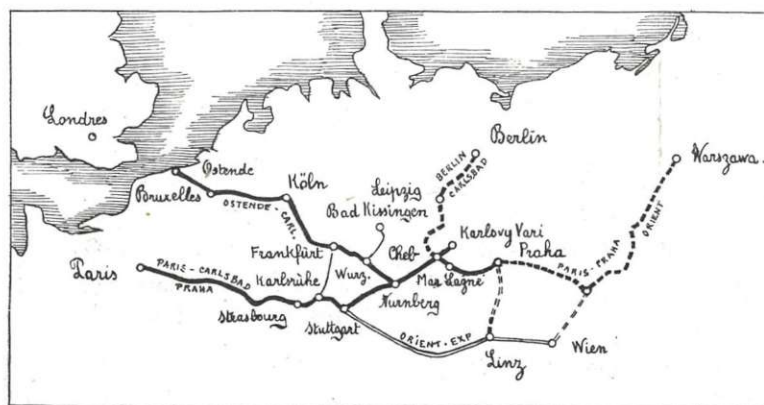


Fig. 78. — Les express de Carlsbad (Karoli Vary).  
D'Ostende, Paris et Berlin.



Le BERLIN-CARLSBAD EXPRESS, comme la rame spéciale de l' « Ostende-Vienne Express » est formé de deux rames qui se scindent à Eger et dont l'une se dirige sur Carlsbad, l'autre sur Marienbad (à 34 km. de là, soit 19 milles). Contrairement à ce qu'on aurait pu penser, ces trains suivent des horaires distincts, même sur les tronçons communs. Il en est de même du « Paris-Carlsbad-Prague », qui dessert Marienbad en route et duquel il suffit de détacher la rame de Prague.

Depuis la guerre, les malades français et anglais se rendent plutôt à Vichy qu'à Carlsbad — devenu Karoly-Vary — aussi cette rame perdit-elle sa raison d'être. D'autre part, il était important de relier directement Paris avec Prague (Paha). A titre transitoire, on confia ces relations à l' « Orient Express », malgré le détour par Linz, d'où l'on expédiait une branche à Paha. Voici les distances par les deux voies :

Paris-Nürnberg-Paha: 1 240 km. (771 milles).  
Paris-Linz-Paha : 1 492 km. (927 milles).

Dès qu'on put rétablir le train direct, on le chargea à son tour d'assurer des

communications que l'on ne pouvait encore rétablir à travers l'Allemagne et de desservir Varsovie en attendant le rétablissement du « Nord Express ». On le prolongea de 698 km. (434 milles) de Paha à Warszawa, ce qui n'allongeait le parcours entre têtes de ligne que de 308 km. (191 milles), mais l'améliorait comparativement à la première liaison de fortune qui se faisait via Vienne.

On l'a naturellement supprimée depuis, mais on a ajouté une branche Stuttgart-Francfort.

Pendant les belles années, on a exploité un CÔTE BELGE EXPRESS, de Paris à Ostende et Knocke, ainsi qu'un TROUVILLE EXPRESS, trains Pullman dont le dernier succédait à l'ancien train diurne de la Compagnie, qui datait du début du siècle.

5) Les régions de villégiature sont desservies de façon analogue aux stations balnéaires et les grands trains qui les traversent s'y arrêtent fréquemment, même s'ils ont des vitesses élevées en deçà ou au delà.

TABLEAU 112.

## QUELQUES VITESSES DE TRAINS DE LUXE

dans leur parcours à travers des régions de villégiature.

TRAIN DE LUXE.	TRAJET.	Durée du trajet.	Distance		Vitesse		Nombre d'arrêts intermé- diaires.
			Km.	Milles.	Km/h.	Milles/h.	
Côte d'Azur . . . . .	Paris-Saint-Raphaël (I). Saint-Raphaël-Menton.	11 h. 42	10 21	634	87.2	54.2	7
		1 h. 33	81	50	52.3	32.5	6
Milan-Gênes-Nice-Cannes . . .	Gênes-Cannes. San Remo-Cannes.	4 h. 58	208	130	41.8	26.0	17
		2 h. 19	82	51	35.4	22.0	11
Pyrénées-Côte d'Argent . . .	Paris-Dax (I). Dax-Irun.	9 h. 51	736	457	74.6	46.4	6
		2 h. 12	94	58	42.7	26.5	5
Simplon-Orient Express . . .	Arona-Lausanne. Lausanne-Paris (I).	4 h. 23	242	150	55.2	34.3	7
		7 h. 35	527	327	69.5	43.2	4

Nous avons, dans le tableau ci-dessus, cité, à titre comparatif, d'autres parcours des mêmes trains [ce sont ceux marqués (I)].

6) Il existe des trains spéciaux aux grandes régions que les Anglais ont si heureusement dénommées « *Europe's playgrounds* » et qui sont (de l'ouest à l'est) : la Côte basque, les Pyrénées, la Riviera et la Savoie en ce qui concerne la France (nous ne citons ici ni la Côte d'Émeraude ni la Bretagne qui ne sont pas desservies par des trains de la Compagnie), l'Oberland bernois et l'Engadine, pour la Suisse, les lacs et la Sicile, pour l'Italie, et le Tyrol, sans oublier l'Égypte.

Le *PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT EXPRESS* a succédé à l'ancien « Côte Basque Express ». C'est le pendant nocturne du « Sud Express », qui est diurne en France et, comme ce dernier, il emmène une voiture directe pour Biarritz. Il comporte une branche Dax-Pau-Pierrefitte et une autre Dax-Pau-Tarbes.

Le *SAVOIE EXPRESS* était un train de jour dont les trois branches desservaient autrefois Genève, Evian-les-Bains et Chambéry. Le « Simplon-Orient » remplit en partie la même fonction.

La Riviera est, par excellence, la terre bénie des chercheurs de santé ou de plaisirs et est desservie par un jeu complet de trains de luxe provenant d'une dizaine des principales capitales du Continent et que nous avons représentés schématiquement figure 79. Ils suivent deux courants de trafic : le courant occidental conduit à Marseille, remonté sur Lyon et se scinde en une fourche dont les branches atteignent Paris et Strasbourg; le courant oriental sur Gênes n'a en France qu'un développement réduit.

Le « Calais-Méditerranée » et le « Côte

d'Azur » empruntent le premier de ces parcours sur Paris et, autrefois un « Riviera Express » sur Strasbourg et Berlin; trois autres trains de luxe, dont un Pullman, se dirigent aujourd'hui encore vers l'Italie. Cette nomenclature est, d'ailleurs, loin d'être complète puisqu'en dehors de services de W.-L. sur Lyon et Paris, d'une part, sur Lyon, Lausanne ou Karlsruhe, d'autre part, il y a un service de W.-L. de Cerbère à Gênes et deux services de la Riviera vers l'Est, l'un sur Berlin, l'autre sur Florence.

De plus, le *P.L.M.* a deux services de lits-salon et quatre services de voitures avec couchettes sur Paris, sans compter ceux qu'elle maintient sur Strasbourg, Genève, Hendaye, Bordeaux et Vichy.

Dès 1876, la Compagnie avait établi un service de W.-L. entre Paris et Menton et quoiqu'elle y ajoutât le « Calais-Nice-Rome Express » (plus tard transféré au Simplon), elle créa le *MÉDITERRANÉE EXPRESS* qu'elle étendit jusqu'à Calais. Depuis lors, il fallut dédoubler ce train (1926), et munir de matériel Pullman le *CÔTE D'AZUR RAPIDE* (1930): Enfin, on ajouta, entre Paris et Nice, un train composé exclusivement de W.-L. de I<sup>e</sup> et de II<sup>e</sup> classes.

La même ligne était suivie, depuis la Riviera jusqu'à Lyon, par le *LLOYD EXPRESS*, qui s'en détachait alors pour se diriger sur Strasbourg et Berlin, avec branches sur Amsterdam et sur La Haye (via Utrecht).

Le *LLOYD RIVIERA EXPRESS* vient d'être établi entre Berlin et Cannes, via Vérone, sous le nom de « Riviera Express ». Comme précédemment, il comporte deux rames qui se séparent à Milan et dont l'une se dirige sur Cannes et l'autre sur Rome et Naples, mais de Francfort à Bâle, il suit la rive droite, au lieu de la rive



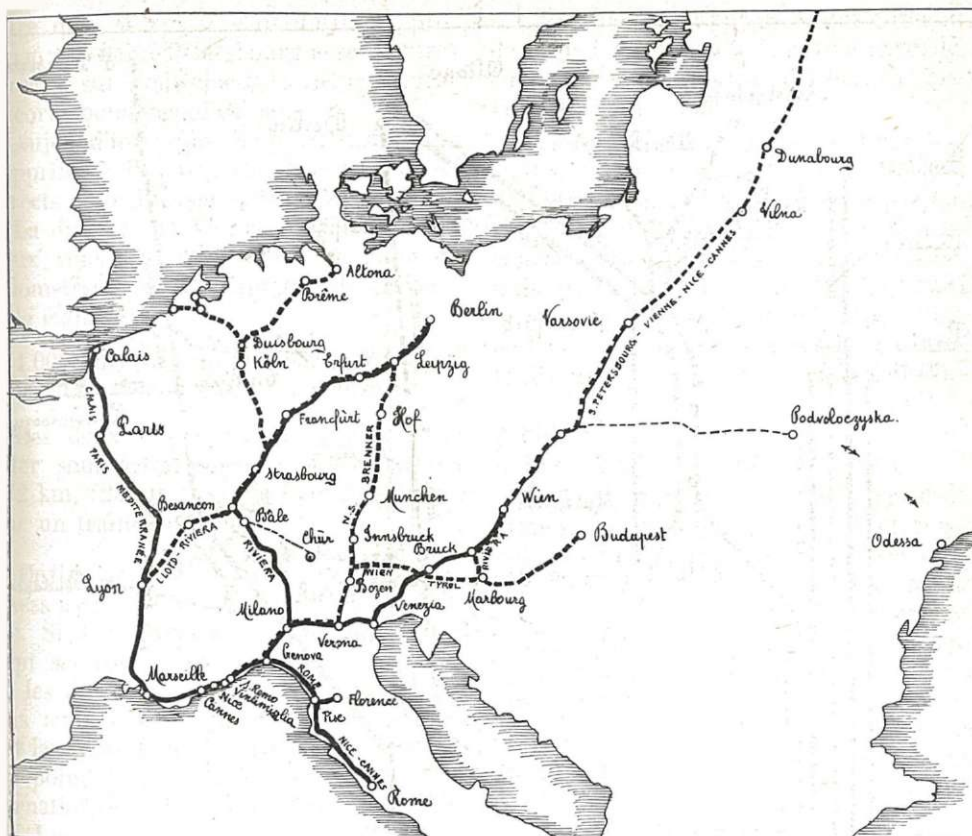


Fig. 79. — Les grands express de la Riviera.

« Calais et Paris-Méditerranée Express » et « Côte d'Azur Rapide ».  
 « Lloyd-Riviera Express » et « Nord-Sud (Brenner) Express ».  
 « St-Petersbourg-Vienne-Nice-Cannes Express » et « Vienne (Budapest) Tyrol Express ».  
 « Rome-Florence-Cannes Express ».

gauche du Rhin, qu'il a abandonnée depuis le rattachement de l'Alsace à la France.

La distance entre Cannes et Berlin est de 1 630 km. (1 013 milles), alors qu'elle était de 1 788 km. (1 111 milles) par la voie de Lyon-Strasbourg, qu'il suivait antérieurement. Avec les trains d'Orient, ce sont les seuls qui empruntent deux itinéraires différents entre extrémités communes.

Il existait, avant-guerre, deux trains de luxe de Vienne à la Riviera.

Le VIENNE (BUDAPEST)-TYROL-CANNES EXPRESS avait, comme l'indique son nom, un double but, puisqu'il desservait deux belles régions touristiques. C'est à Bozen qu'il rejoignait l'itinéraire du « Nord Sud (Brenner) » dont il était indépendant.

Le second, le VIENNE-NICE-CANNES qui desservait Vérone, ne rejoignait cet itiné-

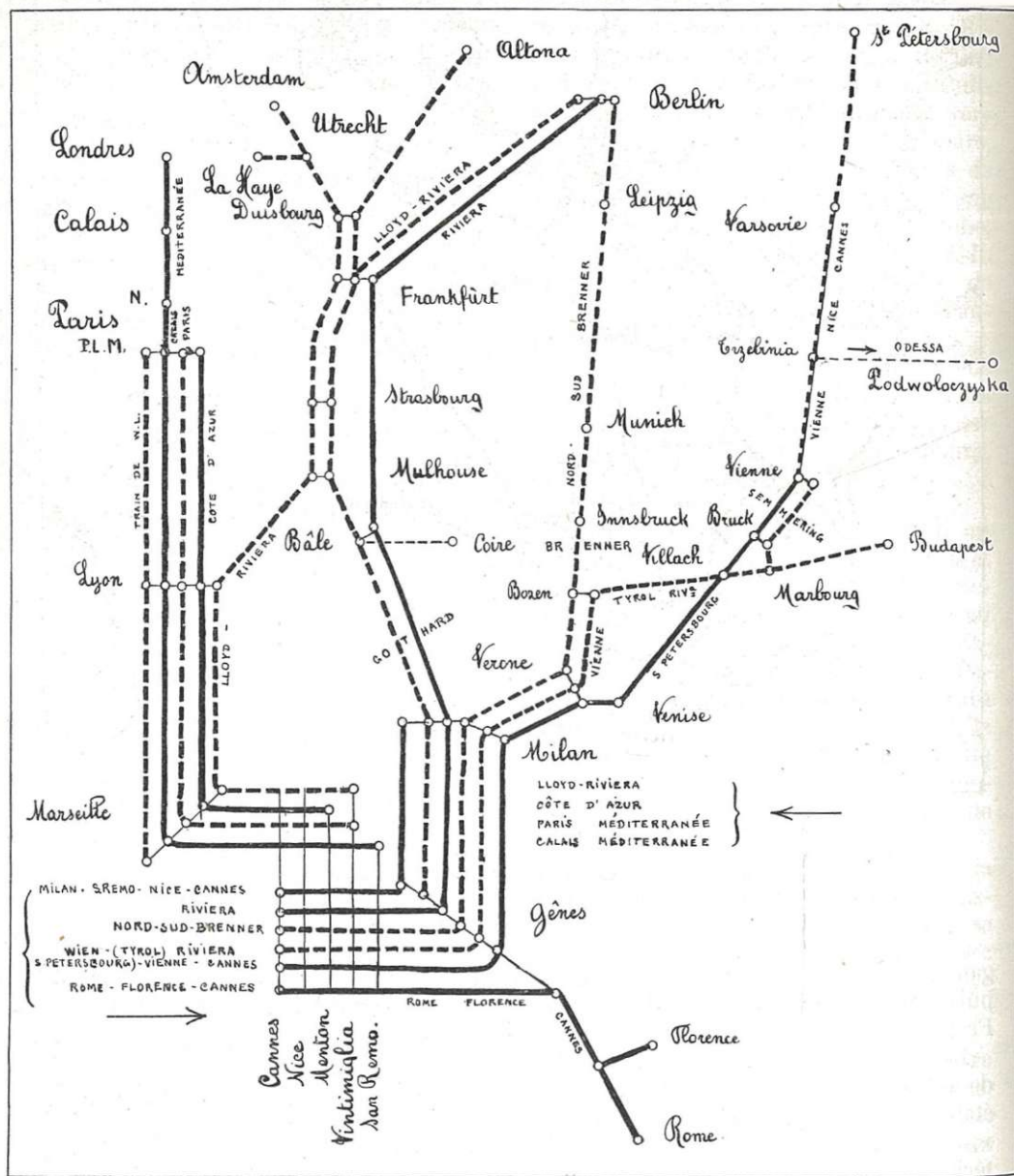


Fig. 80 — Cartogramme schématique des grands express de la Riviera.



raire qu'à Milan. Il était autrefois prolongé sur Saint-Pétersbourg avec voitures directes sur Podwoloczyka, pour assurer la correspondance d'Odessa.

Aujourd'hui que cette extension est supprimée, il comporte des wagons-lits directs pour Munich et pour Varsovie.

La distance de Vienne à Milan, par les deux voies, diffère d'une centaine de kilomètres (une soixantaine de milles). Elle était de :

1 003 km. (623 milles) par le Tyrol;  
907 km. (563 milles) via Venise.

Les deux trains que nous venons de citer sont actuellement doublés sur les 372 km. (231 milles), de Cannes à Milan, par un train Pullman.

Enfin, le CANNES-FLORENCE-ROME EXPRESS assure la liaison avec le Sud de l'Italie. Si l'on prend en considération les sept services de W.-L. de la Compagnie et les douze services du P. L. M., il n'est pas téméraire d'affirmer que la Riviera est la région la mieux desservie du monde au point de vue des communications internationales directes et des services de W.-L.

La Suisse est desservie de façon aussi intéressante. Il y eut d'abord un *Suisse Express*, qui circula de Calais à Lucerne à partir de 1890, mais les relations étaient ainsi très incomplètes.

L'OBERLAND-ENGADINE EXPRESS.—L'Oberland, l'Engadine et le lac de Lucerne, trois des principaux centres de villégiature suisses, sont unis à Paris et à Londres par des trains de luxe directs, qui se rejoignent actuellement à Belfort pour se scinder à Chaumont (181 km., soit 112 milles au delà) en deux rames, dont l'une continue sur Paris Est et dont l'autre se dirige sur l'Angleterre, par Laon et Calais (ou Boulogne).

L'« Engadine Express », qui circulait de Paris à Coire, où finit la voie normale, emmenait pour Lucerne une branche que l'on détachait à Bâle.

Avant la guerre, l'« Oberland Express » était un train du P. L. M. qui se rendait de Calais à Interlaken, en passant par Paris, Dijon et Pontarlier. La distance parcourue était de 632 km. (393 milles) depuis Paris P. L. M. et de 940 km. (584 milles) depuis Calais. Depuis l'armistice, ce train est transféré au réseau de l'Est, la distance par cette voie, via Delle et Delémont, atteignant 652 km. (405 milles) depuis Paris mais étant de 909 km. (565 milles) seulement, depuis Calais.

Cette concurrence des deux réseaux français, pour s'assurer le trafic franco-suisse s'est étendu au service franco-italien (le « Paris-Rome ») et s'exerce même pour quelques services isolés. C'est ainsi que des wagons-lits circulent de Paris P. L. M. et de Paris Est à Brigue, les premiers effectuant un parcours de 655 km. (407 milles) en 10 heures par Vallorbe et Lausanne, et les seconds, de 706 km. (439 milles), en 13 h. 05 par Belfort et Berne.

Depuis un certain temps, on a non seulement fusionné l'« Engadine » et l'« Oberland Express », mais tout en conservant leur nom, on en a fait de simples rames de l'« Arlberg-Orient Express ». Après avoir recueilli à Chaumont, la branche venue de Boulogne, il détache à Belfort celle de l'« Oberland » et à Sargans, celle de l'« Engadine ».

UN OSTENDE-SUISSE et AMSTERDAM-SUISSE EXPRESS, créés en 1904, vécurent peu et furent remplacés par une branche du « Lloyd Riviera Express », réunissant les centres septentrionaux (Amsterdam, La Haye, Hambourg et Berlin) à Bâle, d'où une branche se dirigeait sur Coire

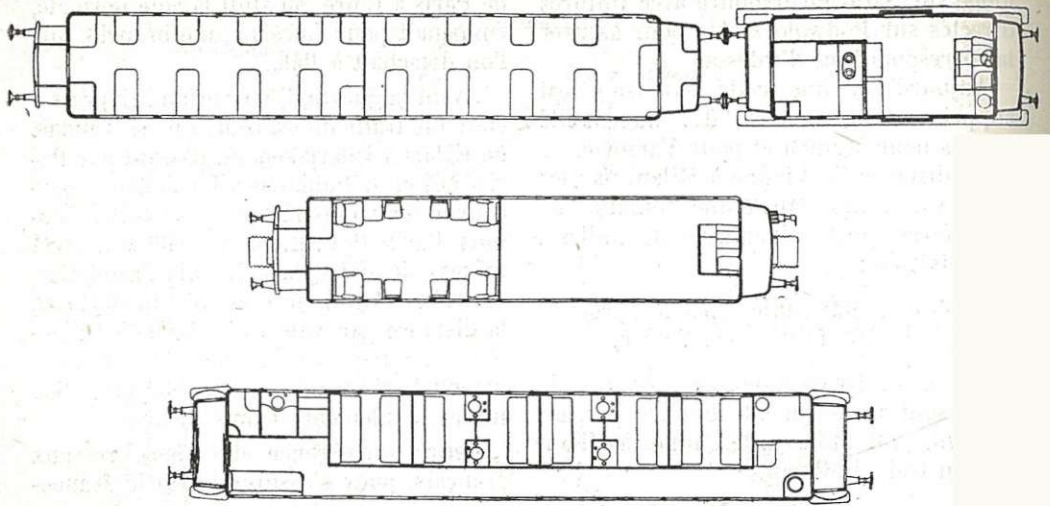


Fig. 81. — Les voitures de 1889 des « Club Trains » anglais (figure supérieure) et français (figures centrale et inférieure).

et une autre traversait toute la Suisse par la Ligne du Saint-Gothard, sur Milan et Gênes.

XVIII-7. — Les grands express diurnes : voitures-salon et Pullman. — Ce fut surtout au début du siècle que la *Compagnie des W.-L.* compléta les services de ses trains de luxe par d'autres trains composés de voitures-salon et d'un W.-R. et dont la majorité était nécessairement limitée aux frontières des divers pays (voir tableau 113).

Nous avons antérieurement parlé du « Club Train ».

L'AMSTERDAM-MONS EXPRESS fut établi jusqu'à ce terminus qui n'en était pas un, dans l'espoir que le *Chemin de fer du Nord* le prolongerait sur ses propres lignes jusqu'à Paris. Il n'en fut rien

et il ne vécut guère plus longtemps que le « Club Train ».

Depuis l'interpénétration de la *C<sup>1<sup>e</sup></sup>* des W.-L. et de la *Pullman Co.* anglaise, on eut la bonne idée d'introduire des Pullman sur le Continent; mais ainsi que nous l'écrivions à l'époque, on alla trop vite en besogne. L'on ne change pas brusquement les habitudes de voyage d'une clientèle entière et il faut du temps pour créer de nouveaux courants de trafic viables, après que le premier mouvement de curiosité est passé. Parmi les trop nombreux trains Pullman que l'on mit en service coup sur coup, et dont nous n'avons cité que les principaux, une douzaine seulement ont survécu.

Dans le nombre figurent le « Sud Express », le « Côte d'Azur » et l'« Andalousie Express », trains plus anciens que l'on a dotés de matériel Pullman.



TABLEAU 113.

## TRAINS DE VOITURES-SALON OU PULLMAN DE LA COMPAGNIE DES WAGONS-LITS.

PAYS.	NOM DU TRAIN.	PARCOURS.	Distance		
			Km.	Milles.	
<b>TRAINS-SALON (Tous supprimés aujourd'hui).</b>					
Angleterre.	Club Train. . . . .	Londres-Douvres.	125	78	
France.	Id. . . . .	Paris-Calais.	299	186	
	Paris-Trouville . . . . .	Id. -Houlgate.	240	149	
	Paris-Cabourg. . . . .	Id. -Cabourg.	365	227	
	Paris-Vichy. . . . .	Id. -Vichy.	65	40	
		— Branche de Royat.	605	376	
	Savoie Express . . . . .	Paris-Genève.	78	48	
		— Branche Bellegarde-Evian.	36	22	
		— Branche Culoz-Chambéry.	574	357	
Espagne.	Andalousie Express. . . . .	Madrid-Séville.	295	183	
Hollande-Belgique.	Amsterdam-Mons Express . . .	Amsterdam-Mons.			
<b>TRAINS PULLMAN (Les trains supprimés sont désignés en italique).</b>					
France.	<i>Trouville Express</i> . . . . .	<i>Paris-Trouville-Deauville.</i>	221	137	
	La Flèche d'Or . . . . .	Paris-Calais Maritime.	299	186	
	<i>Londres-Vichy Pullman Exp.</i> . . .	<i>Boulogne-Paris-Vichy.</i>	679	422	
	Côte d'Azur Rapide . . . . .	Paris-Menton.	1 108	689	
	Sud Express . . . . .	Paris-Irun.	841	523	
Italie.	<i>Rome-Naples</i> . . . . .	<i>Rome-Naples.</i>	214	133	
		<i>Milan-Ancône.</i>	423	262	
		<i>Turin-Venise.</i>	265	165	
Espagne.	Andalousie Pullman Express . .	Séville-Grenade.	288	179	
Suisse.	<i>Golden Mountain Express</i> . . .	<i>Montreux-Zweisimmen.</i>	62	39	
Roumanie.	<i>Carpati Pullman.</i> . . . . .	<i>Bucarest-Sinaïa.</i>	126	78	
		Id. -Galatz.	260	162	
		Id. -Constantza.	227	141	
France-Belgique.	Bruxelles-Calais . . . . .	Boulogne-Bruxelles.	260	162	
		Id. . . . .	Bruxelles-Calais.	217	135
		Oiseau Bleu . . . . .	Paris N.-Anvers.	362	225
		<i>Côte Belge Pullman</i> . . . . .	<i>Paris-Ostende.</i>		
Fr.-Belg.-Holl.	Etoile du Nord . . . . .	Paris- N.-Amsterdam.	539	335	
Hollande-Belgique.	Edelweiss . . . . .	Amsterdam-Bâle-Zurich.	884	549	
		— Branche Bâle-Lucerne.	96	60	
France-Suisse.	Id. . . . .				
Belgique-Allem.	Ostende-Cologne . . . . .	Ostende-Cologne.	346	215	
Italie-France.	Milan-San Remo-Cannes . . . .	Milan-Cannes.	372	231	
Italie-Suisse.	<i>Gothard Pullman</i> . . . . .	<i>Milan-Bâle.</i>	371	230	
		— <i>Branche-Arth-Goldau-Zurich.</i>	49	29	

## CHAPITRE XIX.

## Le matériel roulant.

## XIX-1. — Le matériel roulant en bois.

— Les premières *voitures-lits*, construites en 1872, étaient des voitures à deux essieux et à huit lits placés dans le sens longitudinal; pour la nuit, on rapprochait les sièges opposés et on abaissait les dossiers des fauteuils afin de former les lits inférieurs; on descendait de la toiture les lits supérieurs et on les y relevait pour le service de jour. Pendant longtemps, les voitures-lits étaient à deux ou trois essieux; elles contenaient des compartiments à deux et d'autres à quatre lits (fig. 66).

Mais au bout de peu de temps, on substituait des lits transversaux aux lits longitudinaux. L'éclairage à l'huile de colza faisait place au gaz riche; le chauffage à vapeur, puis à eau chaude à basse pression, succédait aux briquettes. Les essieux à écartement de 4 m. 40 à 5 m. 20 avaient des roues Mansell à disques de teck. L'écartement atteignait 7 m. 50 et même 9 m. 50 pour certaines voitures à trois essieux.

Afin de constituer des trains de luxe à intercommunication, la Compagnie construisit, en 1880, des W.-L. à intercircu-

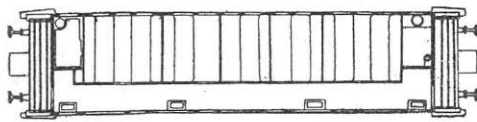


Fig. 82. — Premier W.-L. à intercirculation.

lation complète et à plateformes ouvertes. Ces voitures contenaient de 12 à 14 lits; certaines d'entre elles n'en avaient que 6 ou 8 et une salle contenant des places ordinaires de I<sup>re</sup> ou de II<sup>e</sup> classes; leur

empattement était de 6 m. 70. C'est là l'origine des voitures-salon.

Pour augmenter le confort des voyageurs des grands express qu'elle projetait, la Compagnie inventa la voiture-restaurant. Les premiers essais portèrent sur trois voitures de III<sup>e</sup> classe et à trois essieux du *Chemin de fer d'Anhalt* qu'elle transforma à cet effet, et qui circulèrent entre Berlin, Bebra et Francfort (fig. 68).

On en reconnut l'utilité, mais non sous la forme qu'on leur avait donnée. Les paniers-restaurant qu'on y offrait étaient peu appétissants; d'autre part, leur roulement instable gênait les dîneurs. Il fallait donc les doter d'une cuisine et en changer la suspension.

En 1880, la Compagnie décida de construire (fig. 69) une voiture-lits d'essai à bogies; c'était la première voiture à bogies du Continent, mais, le croirait-on, la Compagnie eut les peines les plus grandes à la faire admettre par les réseaux: elle triompha finalement de cette opposition et obtint l'autorisation d'utiliser du matériel à bogies pour son premier grand train international: l'« Orient Express », qui ne circulait alors que de Calais, Paris à Budapest, la liaison serbo-bulgare n'étant pas faite. La Compagnie y intercala bientôt un W.-R. à bogies qui remplaça l'ancienne voiture à trois essieux. Enfin, les plateformes ouvertes furent remplacées par des plateformes couvertes et l'on ajouta, comme en Amérique, des soufflets d'intercommunication.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail des modifications diverses que subirent ces voitures au cours des années. Le bois était du teck; les bogies de 2 m. 50 d'écartement, de fer et de bois au début, furent bientôt remplacés par des bogies d'acier; la distance d'axes fut accrue de 10 m. 90 à 11 m. 20.

Une autre constatation curieuse est que



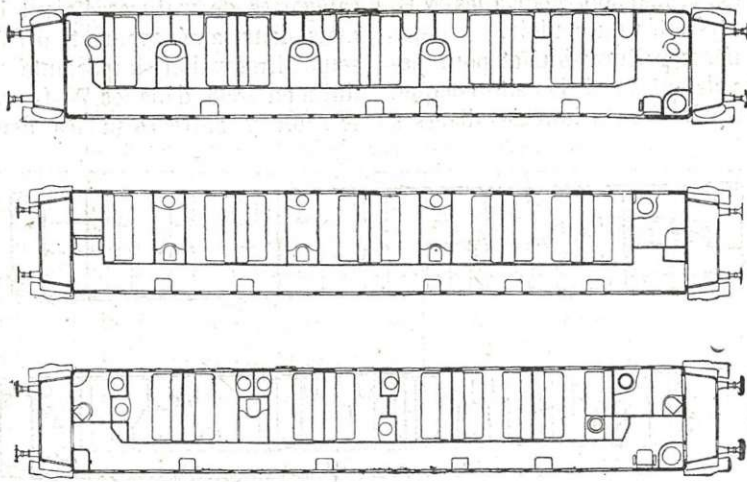


Fig. 83. — W.-L. du « Méditerranée Express », du « Nord Express » et de l'« Ostende-Vienne ».

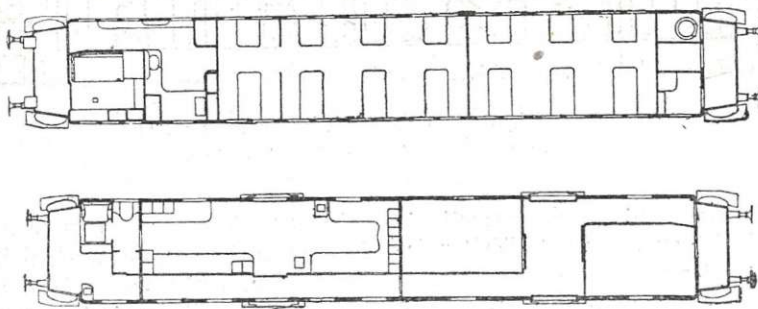


Fig. 84. — W.-R. et Fourgons du début du siècle.

l'adoption du frein continu, qui exigea le remplacement ou le renforcement de nombreuses pièces, augmenta la tare de plus de 3 1/2 t.

Les W.-L. comportaient de 16 à 20 lits, souvent 18. Les W.-R. avaient deux salles et contenaient 30, 36, ou 40 places, exceptionnellement 50. Enfin, la Compagnie mit en service des voitures-salon, dont une salle servait souvent de restaurant (fig. 83 et 84).

Nous avons reproduit ci-devant, fig. 66,

68 à 70, ainsi que 81 et 83, les grandes étapes de l'évolution des W.-L. et W.-R. et en avons retracé des plans schématiques à la même échelle que celle des voitures que nous reproduisons ici.

Les W.-L. de l'« Ostende-Vienne Express » furent les premiers que l'on dotât de cabinets de toilette et de W. C. intermédiaire entre les compartiments. On maintint les cabinets de toilette dans les voitures suivantes, destinées au « Méditer-

ranée Express », mais on reporta les W.C. aux deux extrémités du couloir.

Les premières voitures-buffet pour petit parcours datent aussi de cette époque.

Les principales dimensions des diverses

catégories de voitures étaient identiques, mais leur aménagement différait. Une

seule innovation importante fut introduite en 1898, dans les W.-L. pour l'Égypte : on y entrecroisa les deux lits de

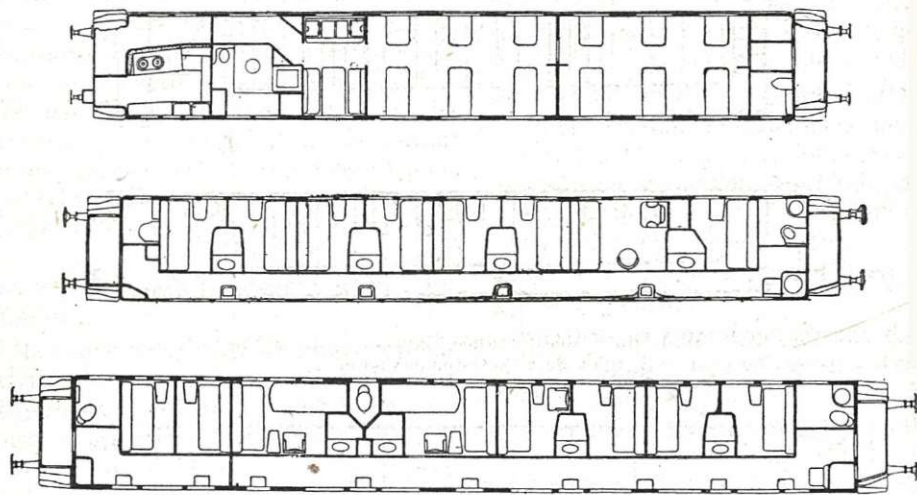


Fig. 85. — W.-R. et W.-L. à bogies de trois essieux.  
W.-L. à grand empattement et à lits croisés.

chaque compartiment, ceci permettant d'abaisser le lit supérieur et d'éviter la superposition des lits.

L'éclairage Stone, essayé en 1898, s'étendit rapidement. On introduisit la ventilation mécanique ou électrique en 1901.

En 1905, on construisit un certain nombre de W.-L. et de W.-R. avec bogies à trois essieux, bientôt suivis, pour le réseau du P. O., de voitures avec bogies à deux essieux et de 3 m. d'empattement. Leur longueur totale était de 23 m. 45 au lieu des 21 m. 15 des voitures précédentes. Cette longueur était une innovation hardie pour l'époque, innovation qui est devenue la pratique courante d'aujourd'hui. La tare de ces voitures passait de 50 à 53 tonnes.

**VOITURES-SALON.** — Pour ses services de jour, la Compagnie construisit des voitures-salon, dont les premières circulèrent pendant l'Exposition de 1889 tant dans le « Club Train » que dans les rapides de l'après-midi, de Paris à Bordeaux. Quoique celles-ci fussent bientôt transformées en voitures-restaurant, les nouveaux services créés à partir de 1901 de Paris-Trouville, du « Sud Express », etc. furent plus heureux.

Les *Chemins de fer de l'Etat Belge* ayant supprimé leurs voitures de 1<sup>re</sup> classe, la *C<sup>ie</sup> des W.-L.* put établir, dans ses trains, une cinquantaine de services de voitures-salon. Rachetés plus tard par l'Etat, la Compagnie en assura la gérance.



Voici les dimensions principales des types les plus importants de ces voitures, ainsi que celles des voitures métalliques actuelles :

TABLEAU 114.

## DIMENSIONS PRINCIPALES DE W.-L., W.-R. OU W.-S.

qui marquent les grandes étapes du développement du matériel roulant de la C<sup>ie</sup> des W.-L.

Date.	Espèce de voiture.	Places offertes.	Longueur		Nombre d'essieux.	Écartement d'axes des bogies. (1)	Tare. Tonnes.	
			Caisse.	Hors tampons.				
			Mètres.					
1872	W. L.	12	7.90	9.09	2	4.60	13.8	
1873	W. L.	16	11.08	12.38	3	6.88	19.2	
1883	W. L.	20	14.12	16.84	4	10.90	27.5	Orient Express.
1885	W. R.	36	Id.	17.02	4	Id.	27	Id.
1889	W. S.	48	15.79	18.63	4	11.90	26.5	Club Train.
Id.	Fourg.-R.	8	11.50	13.96	4	8.00	23.0	Id.
1892	W. L.	20	16.34	19.26	4	12.50	29.1	P. and O. Express.
Id.	W. R.	37	15.70	18.52	4	12.00	31.0	Id.
Id.	W. L.	17	16.43	19.37	4	12.50	35	Ostende-Vienne Express.
1901	W. S.	30	16.80	19.74	4	13.20	37.8	Sud Express etc.
	W. L.	17	18.21	21.15	6	14.50	50.0	
	W. R.	40	17.46	20.40	6	14.15	49	
1908	W. L.	18	20.50	23.45	4	15.00	53.5	Paris-Orléans.
1922	W. L.	16	Id.	Id.	4	16.00	53	
1926	Pull.	32	Id.	Id.	4	Id.	47.4	
Id.	Pull.	24	Id.	Id.	4	Id.	51.0	
1929	W. L.	10	Id.	Id.	4	Id.	...	

XIX-2. — Les voitures métalliques. — A partir de 1922, la C<sup>ie</sup> des W.-L. changea radicalement les types de son matériel roulant et adopta des voitures métalliques, malgré le supplément de poids que ceci impliquait par place offerte. Elle réétudia son matériel, dont elle simplifia heureusement l'intérieur et l'extérieur et dont les bogies étaient en acier coulé d'une pièce. Les dimensions principales res-

taient, toutefois, ce qu'elles étaient précédemment (fig. 86).

Les premiers lots de ces voitures furent construits en Angleterre par la *Leeds Forge Co* et envoyés sur le Continent par les ferryboats de Harwich-Zeebrugge. Depuis cette époque, plusieurs ateliers de construction du Continent se sont équipés afin de pouvoir, eux aussi, construire ce matériel nouveau.

(1) Ou empattement des voitures à deux ou trois essieux.

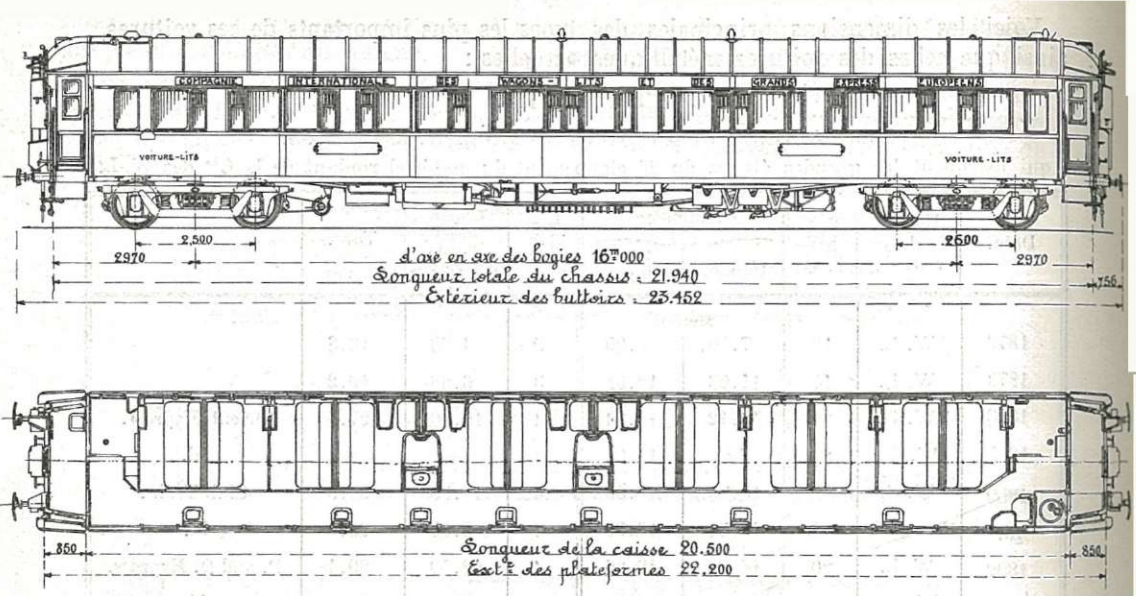


Fig. 86. — W.-L. métalliques.

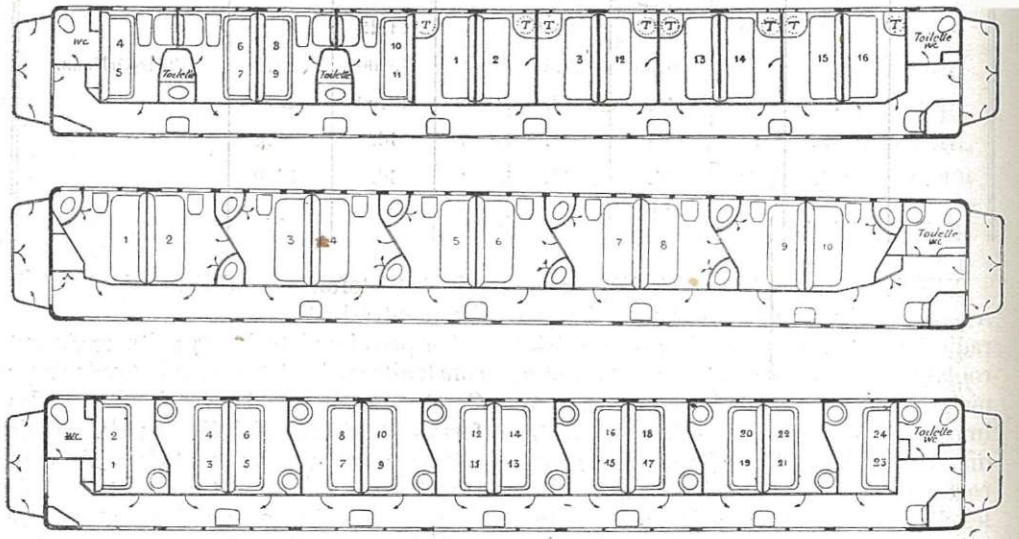


Fig. 87. — W.-L. métalliques modernes.

Type à 16 places, type de grand luxe à 10 places et type à 24 places de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classes.



Les W.-L. métalliques qui constituent les « trains bleus » sont de divers types :

W.-L. à 16 places, dont 8 cabines à place unique et 4 à 2 places;

W.-L. de grand luxe à 10 compartiments à une place, circulant dans les « Calais » et « Paris-Méditerranée Express »

et dans le « Pyrénées-Côte d'Argent Express »;

W.-L. à 24 places, dont 12 cabines de I<sup>re</sup> et II<sup>e</sup> classes, avec cloisons intermédiaires en Z;

W.-L. à 22 places en 11 cabines, avec cloisons en Z et aménagement pour la préparation de petits repas.

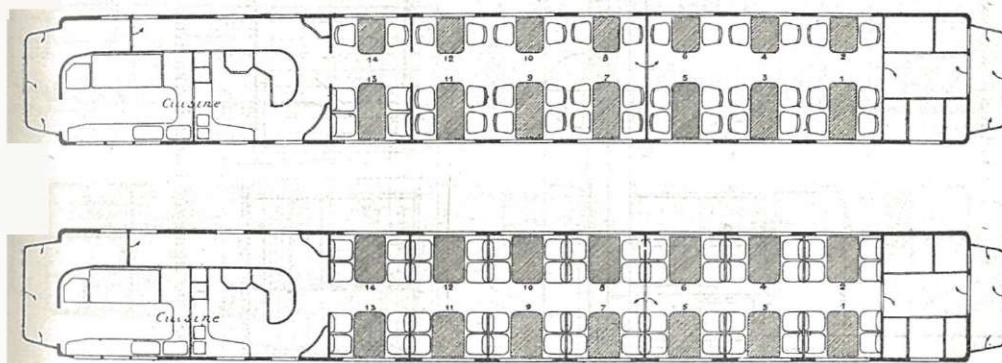


Fig. 88. — W.-R. métalliques modernes à 42 et à 56 places.

Les salles à manger du W.-R. ont été agrandies, ce qui leur donne une capacité de 56 sièges dans les voitures des services isolés et de 42 fauteuils, dans celles des trains de luxe.

Les FOURGONS métalliques ont également été améliorés; certains sont pourvus de bains-douches. D'autres, assurant les services de Paris à la Manche, sont disposés pour accueillir des containers Paris-

Londres, la première ligne où ces cadres aient été utilisés (fig. 89).

VOITURES PULLMAN. — Les premiers Pullman furent construits par la *Leeds Forge Co*, pour le nouveau « Milan-Nice-Cannes Express » qu'on inaugurerait le 15 décembre 1926. Les couplages Pullman comprennent une voiture avec, et une voiture dépourvue de cuisine. Voici leur capacité (fig. 90 et 91) :

Pullman de I <sup>re</sup> classe <sup>(1)</sup>	sans cuisine : 24 pl. (S. E.), 28 pl. (C. A.), 34 pl. (F. O.);
	avec cuisine : 18                      20                      26
Pullman de II <sup>e</sup> classe <sup>(2)</sup>	sans cuisine : 31 pl. (Et. N.).
	avec cuisine : 38.

(1) S. E., « Sud Express »; C. A., « Côte d'Azur »; F. O., « Flèche d'Or ».

(2) Et. N., « Etoile du Nord ».

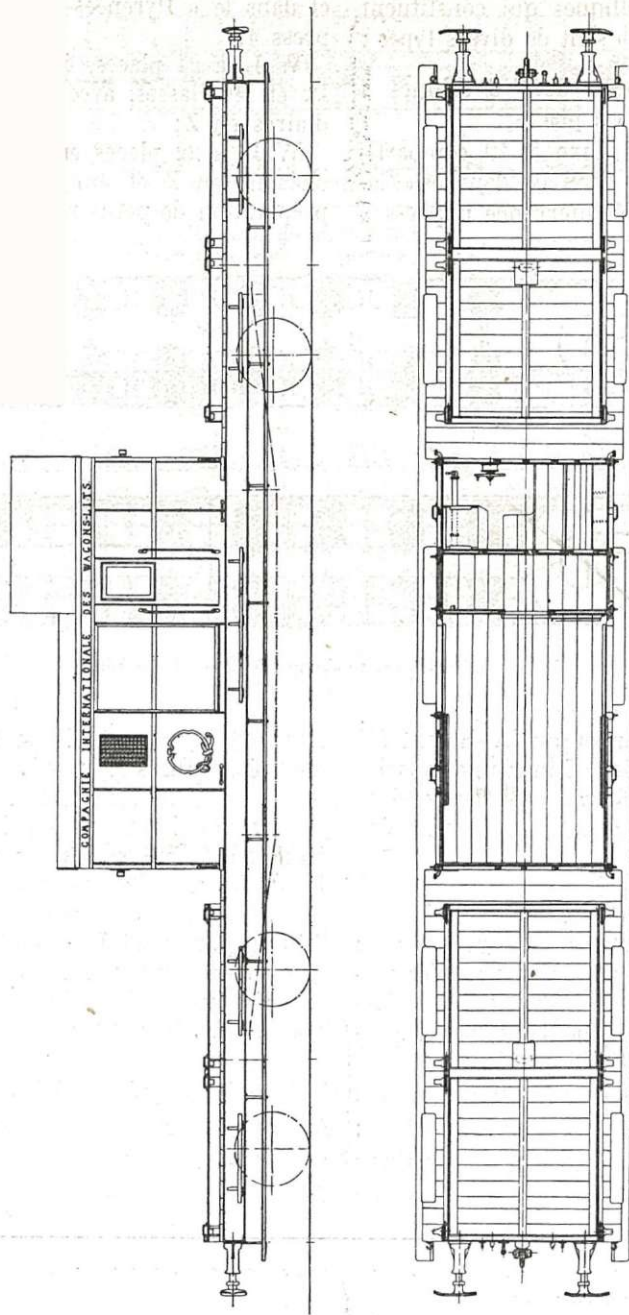


Fig. 89. — Wagon (1929) pour containers de la ligne de Paris à Londres.



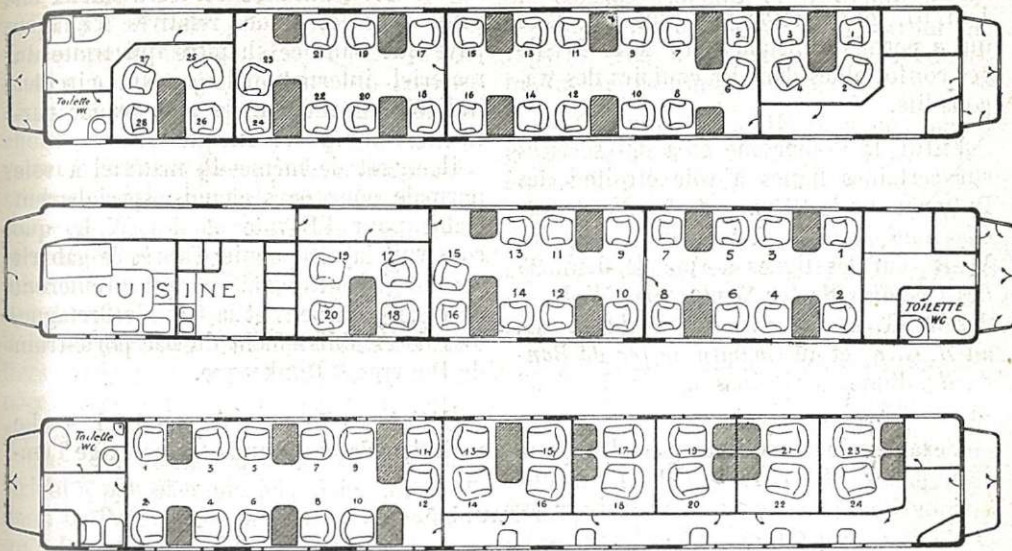


Fig. 90 — Pullman de I<sup>re</sup> classe avec et sans cuisine, modèle « Côte d'Azur » et « Golden Arrow ».

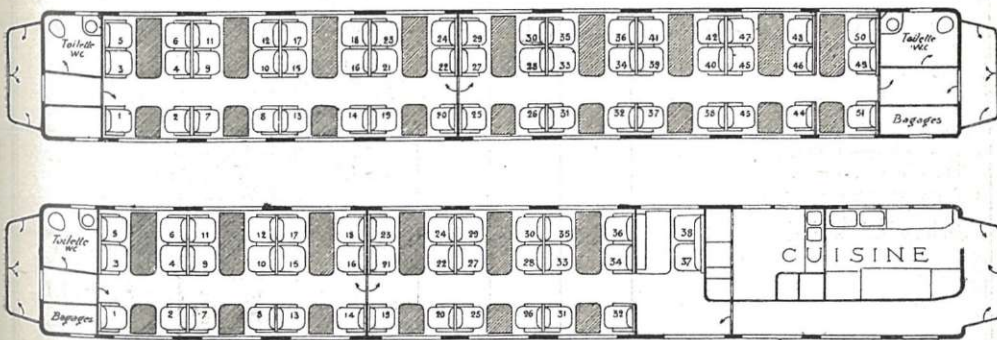


Fig. 91. — Pullman de II<sup>e</sup> classe, modèle « Golden Arrow » et « Etoile du Nord ».

XIX-3. — Voitures d'autres écartements. — En dehors de ses voitures pour voie normale, la Compagnie en construisit aussi pour la Russie et la Péninsule ibérique. Le matériel russe à voie de 1 m. 52, était de dimensions plus géné-

reuses que celui qui circulait dans le restant de l'Europe, mais son agencement dut tenir compte des conditions climatiques spéciales du pays et des parcours considérables de certains trains, comme le Transsibérien.

Les voitures espagnoles, à voie de 1 m. 67, sont notablement plus larges, ce qui a permis d'installer une série de sièges confortables dans les couloirs des wagons-lits.

Enfin, la Compagnie créa des services sur certaines lignes à voie étroite : des Pullman sur le *Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois*, à voie de 1 m.; des W.-R., sur les lignes à voie de 0 m. 95 des *Chemins de fer Sardes*; des W.-L. et des W.-R. au *Chemin de fer du Congo*, au *B. C. K.* et au *Chemin de fer de Benaguella*, lignes africaines à voie de 3' 6" (1 m. 067).

L'examen de ce matériel spécialisé pour

tel ou tel chemin de fer sera mieux en place dans les études relatives à chaque pays que dans ce chapitre qui traite du matériel international pouvant circuler indifféremment dans la plus grande partie de l'Europe continentale.

Il en est de même du matériel à voie normale pour pays chauds, spécialement établi pour l'Égypte et des W.-L. que construit la compagnie d'après le gabarit de chargement anglais, et qui circuleront entre le Continent et la Grande-Bretagne, lors de l'établissement du bac porte-train de Douvres à Dunkerque.

XIX-4. — Le parc de matériel. — Le maintien de ces grands trains exige l'em-

TABLEAU 115.  
COMPOSITION DÉTAILLÉE DU « S. O. E. » ET DU « NORD EXPRESS ».

TRONÇON.	Fourgons	W. R.	W. L.	Services des W.-L.
<b>Le « S. O. E. »</b>				
Paris-Vallorbe . . . . .	2	1	5	Calais-Istanbul. Paris-Istanbul ou Belgrade. Calais-Trieste, en été. Paris-Athènes. Id. -Bucarest. Id. moins le W.-R. Comme Paris-Vallorbe. Id. sauf W.-L. Trieste. Id. sauf W.-L. Bucarest.
Vallorbe-Domodossola . . . . .				
Domodossola-Trieste . . . . .				
Trieste-Vinkovci . . . . .				
Vinkovci-Belgrade . . . . .				
Belgrade-Istanbul . . . . .	2	1	3	Calais-Istanbul. Paris-Istanbul (Trihebdomadaire) ou Prague-Istanbul. Berlin-Istanbul (Quadrihebdomad.) ou Ostende-Istanbul.
<b>Le Nord Express.</b>				
Paris-Liège. . . . .	2	1	4	2 Paris-Berlin ou Varsovie. 1 Id. -Hambourg. 1 Id. -Riga.
Liège-Hanovre . . . . .			+2	1 Calais. 1 Ostende. Moins le W.-L. Hambourg.
Hanovre-Berlin . . . . .				
Berlin-Varsovie . . . . .	2	1	4	2 Paris-Varsovie. 1 Calais-Varsovie. 1 Ostende-Varsovie.



ploi de matériel considérable, car il ne suffit pas d'avoir plusieurs rames distinctes pour assurer chaque service; il faut y ajouter des voitures de réserve disposées en des points judicieusement choisis, tenir compte de ce que certaines voitures doivent être provisoirement mises hors service pour procéder à des réparations ou à des réparations. Un organisme central, comme la *C<sup>ie</sup> des W.-L.*, peut diminuer dans une certaine mesure, le nombre de voitures supplémentaires remises dans les parcs de réserve ou dans les ateliers, mais le nombre total des voitures nécessaires n'en demeure pas moins considérable.

Que l'on songe que le « Simplon-Orient », par exemple, met deux jours et demi de Paris à Istanbul, deux jours jusqu'à Bucarest et deux jours et demi jusqu'à Athènes et qu'il est quotidien.

Les voitures arrivées à Istanbul le matin et en partant le même soir, ne rentreront à Paris que deux jours et demi plus tard. Si l'on ajoute le parcours jusqu'à Calais (l'origine de certaines d'entre elles)

on constate qu'elles y reviendront le sixième jour seulement et ne pourront en repartir que le septième. Il faut donc maintenir six rames en service.

La *Compagnie des W.-L.* a eu l'obligeance de nous communiquer des renseignements à ce sujet et nous ne pouvons mieux faire que de reproduire, à titre d'exemple, ceux qui concernent deux grands trains européens : le « S. O. E. » (qui exige en plus du matériel pour la rive asiatique) et le « Nord Express ».

Nous avons indiqué la composition de ces trains au départ et à l'aboutissement de leur parcours. Chacun d'eux ne comporte qu'un seul W.-L. de moins qu'en 1919/30. Il n'en est pas de même des trains Pullman qui ont été plus comprimés. Ainsi l'« Etoile du Nord » qui avait deux couplages pour Bruxelles et autant pour Amsterdam, n'en a plus qu'un seul pour Bruxelles et un et demi pour Amsterdam.

Voici, d'ailleurs, la composition actuelle de certains autres trains de luxe :

TABLEAU 116.

COMPOSITION ACTUELLE DE QUELQUES TRAINS DE LA C<sup>ie</sup> DES W.-L.

NOM DU TRAIN.	Pullman. (55 t.).	W. L. (55 t.).	W. R. (56 t.).	Fourgon (38 t.).	Tare totale.
Etoile du Nord . . . . .	5	...	...	2	351
Oiseau Bleu. . . . .	4	...	...	2	296
Flèche d'Or. . . . .	4	...	...	2	296
Id. retour . . . . .	4	4	...	2	516
Sud Express (en France). . . . .	3	...	...	2	241
Nord Express . . . . .	...	4	1	2	352
Orient Express. . . . .	...	3	1	2	297
Simplon-Orient Express . . . . .	...	5	1	2	407
Calais-Méditerranée . . . . .	...	6	1	2	462
Rome Express. . . . .	...	3	1	2	297

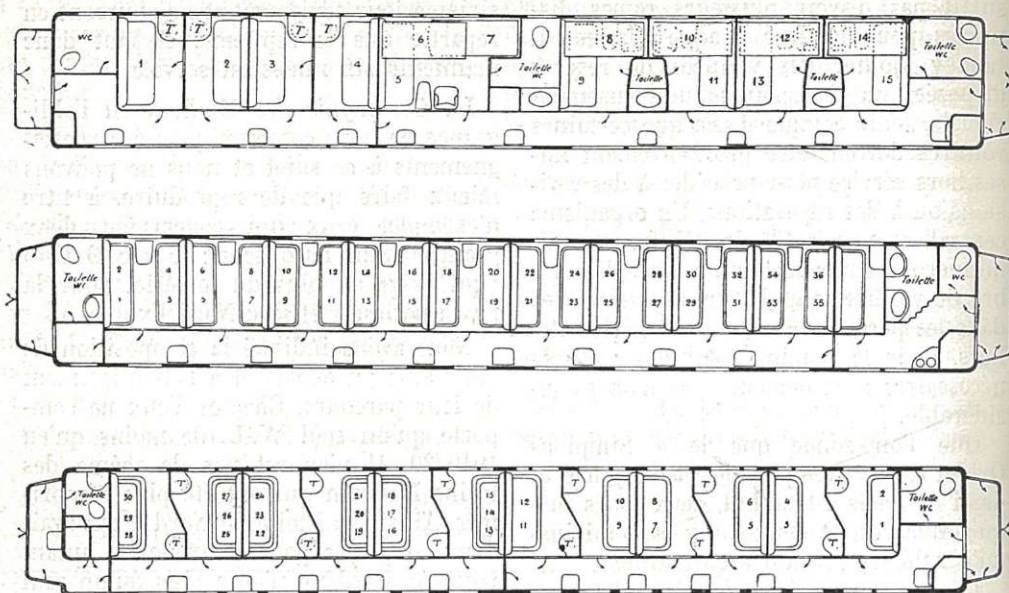


Fig. 92. — W.-L. transformés.

- a) Lit-salon en teck à lits croisés.  
 b) W.-L. de III<sup>e</sup> classe en teck ou métallique à 83 places, en 8 compartiments de 4 places.  
 c) W.-L. de 30 places : I<sup>re</sup> (ou II<sup>e</sup> classe) et III<sup>e</sup> classe.

Depuis la fusion de certains trains, pour diminuer le nombre de trains-kilomètres, il entre des W.-L. dans la composition de quelques trains Pullman. Dans le sens Calais-Paris, la « Flèche d'Or » emmène deux W.-L. du « Calais-Méditerranée Express » et deux W.-L. (ou parfois un seul) du « Simplon-Orient ».

Le « Gothard Pullman », de Milan à Bâle, comportait un W.-L. direct pour Paris; le « Calais-Bruxelles Pullman » en a toujours un qui continue au delà de Bruxelles par le « Nord Express ».

**XIX-5. — Voitures transformées.** — Afin de surmonter les effets désastreux de la crise et de s'assurer une clientèle nouvelle aux moyens plus modestes, la

Compagnie a mis ses services à la portée de tous (fig. 92).

De longue date, elle avait accueilli les voyageurs de II<sup>e</sup> classe dans certains de ses W.-L. Elle a aujourd'hui étendu cette mesure à tous services, et même à tous ses grands trains, et graduellement, en fait autant pour les voyageurs de III<sup>e</sup>.

Les W.-L. de III<sup>e</sup> sont généralement d'anciennes voitures de I<sup>re</sup>, devenues par la suite des voitures mixtes de I<sup>re</sup> et de II<sup>e</sup> classes, dont on a maintenant supprimé les cabinets de toilette particuliers et où l'on a placé trois lits superposés au lieu des deux qui existaient précédemment (fig. 93). Certaines de ces voitures sont des voitures mixtes de II<sup>e</sup> et de III<sup>e</sup> classes ou même des trois classes, dans



lesquelles les compartiments de I<sup>re</sup> ne diffèrent des II<sup>e</sup> qu'en ce qu'on peut les occuper seul, sans supplément de prix.

On a également transformé des W.-R. en wagons-bars où l'on sert des repas plus simples et moins coûteux. En conséquence, on a pu en simplifier les installations et y installer un long comptoir dans l'une des deux salles.

Dans le même ordre d'idées, toutes les Compagnies de chemins de fer françaises ont suivi l'exemple de certaines administrations étrangères et transformé certaines de leurs voitures en voitures-buffet, dont l'exploitation est assurée par la C<sup>ie</sup> des W.-L. Gagnant de proche en proche, les premiers W.-R.-Bars circulent en Belgique depuis le 15 mai 1934, entre Bruxelles et Luxembourg et entre Bruxelles et Herbesthal.

Après avoir ainsi passé en revue le rôle économique de la C<sup>ie</sup> internationale des W.-L. et des Grands Express européens dans le complexe européen, il reste à examiner plus particulièrement l'organisation de ses services et la vitesse de ses trains dans chacun des pays où on les trouve ainsi que les caractéristiques locales de chacun d'eux.

C'est ainsi que pour la France, il y a lieu d'étudier les services transparisiens et ceux des grandes transversales; pour l'Allemagne, les relations des services de la C<sup>ie</sup> des W.-L. avec ceux de la « Mitropa »; pour la Belgique, l'exploitation des anciennes voitures-salon; pour l'Espagne et la Russie, le matériel de la Compagnie

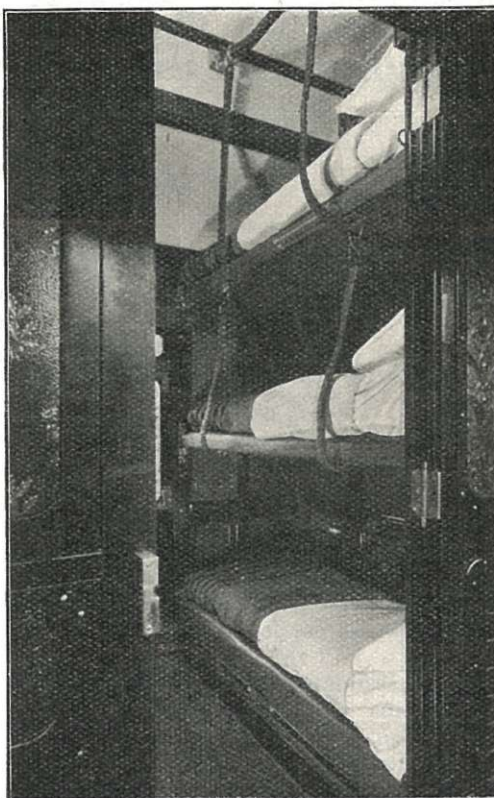


Fig. 93. — W.-L. en teck transformé.

Compartiment de W.-L. de III<sup>e</sup> classe à 3 lits superposés.

à voie de 1 m. 67 ou de 1 m. 52, et ainsi de suite.

Les renseignements concernant la France se trouvent au chapitre XV, §§ 3 et 4 (pp. 45/197 à 53/205). Ceux des autres pays seront donnés ci-après.

(A suivre.)