

Les Express

COMP^{IE} INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS
ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS



INSTRUCTIONS
Réglant le Service International
DE
L'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS

1909

PARIS
IMPRIMERIE RICARD & CROUTZET
70, RUE DE BONDY, 70

1000

CHAPITRE E

EXPÉDITION du MATÉRIEL

La Direction Générale donnera, chaque année, les instructions aux Divisions intéressées pour l'expédition, en temps voulu à Ostende, du Matériel destiné à assurer les services de Carlsbad et Marienbad. Dès la cessation de ces services, la Division d'Ostende expédiera ce matériel aux Divisions, lui désignées, par la Direction Générale.

CHAPITRE F

NETTOYAGE DU MATÉRIEL

En Hiver.

A Ostende: 4 Nettoyeurs pour l'intérieur.
5 » pour l'extérieur.

A Vienne: 1 Nettoyeur pour la voiture-restaurant et 1 Nettoyeur pour les voitures-lits de passage et en réserve.

A Constantinople: 1 Nettoyeur pour l'intérieur. Le nettoyage extérieur de la voiture-lits et des fourgons-poste se fait également par des Nettoyeurs de la Compagnie.

A Budapest et Constantza: le Conducteur est chargé de remettre sa voiture en état pendant le stationnement. A Constantza, le nettoyage extérieur est assuré par les Agents du Chemin de fer.

Le nettoyage extérieur de la voiture-lits et du fourgon venant de Budapest, Constantza ou Constantinople est assuré pendant le stationnement en gare de Vienne. La voiture-restaurant et le fourgon-cuisine sont également nettoyés, à l'extérieur, par les soins des Agents du Chemin de fer.

En Été:

A Ostende: pour la tranche Ostende-Carlsbad-Marienbad:

2 Nettoyeurs pour l'intérieur;
2 » pour l'extérieur.

A Nuremberg: Un Nettoyeur pour le nettoyage intérieur et extérieur de la voiture-restaurant et du fourgon de la tranche Nuremberg-Carlsbad.

Les Conducteurs assurant le service Ostende-Carlsbad, ou Marienbad, doivent nettoyer leur voiture, à l'intérieur, pendant le stationnement dans ces stations. Le nettoyage extérieur est assuré à Carlsbad par les Nettoyeurs de la Compagnie.

A Marienbad: par les Agents du Chemin de fer.

A Ostende: Par suite du stationnement d'une rame de réserve, le nettoyage s'effectuera de jour sous la surveillance du Contrôleur chargé de ce service. Le train devra être prêt au plus tard à 3 heures de l'après midi pour recevoir les voyageurs arrivés par la malle de Douvres.

CHAPITRE G

RÉFORMES en COURS de ROUTE

Les voitures de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS, différées en cours de route, devront être réparées par l'atelier le plus proche du point où elles auront été retirées du train. Ces voitures devront être rapatriées de la façon suivante, après réparations :

Celles assurant le service Ostende-Marienbad, Carlsbad, devront invariablement retourner à Ostende.

Les voitures du service Ostende Budapest-Constantinople, Ostende-Constantza différées, à l'aller, entre Ostende et Vienne et, à l'aller et au retour, entre Vienne-Budapest-Constantinople et Constantza devront être dirigées vers Vienne.

Les voitures-restaurants et fourgons-cuisine assurant le service Ostende-Vienne et retour devront, en cas de réforme en cours de route, être dirigées sur Ostende ou Vienne suivant que l'un de ces véhicules aura été réformé à l'aller ou au retour.

En cas de voiture différée en cours de route, sur quelque point du parcours que ce soit, l'agent ayant charge de l'inventaire de ce véhicule ne peut abandonner sa voiture sous aucun prétexte et il est tenu de veiller à ce que celle-ci soit rendue à son point de stationnement dans le plus bref délai.

L'agent accompagnant une voiture différée est également chargé d'en informer immédiatement, par télégramme, les

sections intéressées soit, à l'aller, Vienne et Ostende. Au retour, Ostende seul devra être avisé.

Entre Vienne, Budapest, Constantza ou Constantinople, aller et retour, le Chef de brigade de l'Orient-Express devra veiller et donner les instructions nécessaires au conducteur pour prévenir les Divisions intéressées. Ostende devra, en tous cas, être avisé.

En cas d'accident grave : déraillement, collision, etc., et en dehors des dépêches à expédier suivant instructions ci-dessus, il est également nécessaire d'en prévenir immédiatement la Direction Générale à Paris, par télégramme (Adresse télégraphique : Wagolits-Paris).

CHAPITRE H

ECLAIRAGE

Chargement de Gaz.

A Ostende. — Les voitures seront journellement chargées de gaz avant le départ. Chacune des voitures dont les lampes à gaz ont été modifiées au système Auer, est munie d'une boîte de manchons de réserve et d'une lampe à alcool pour l'allumage.

Les voitures-lits du service Ostende-Munich, Ostende-Carlsbad et Marienbad devront effectuer le voyage aller et retour sans autre approvisionnement de gaz que celui fourni à Ostende ; les réservoirs suffisent amplement pour deux nuits d'éclairage.

La voiture-restaurant, le fourgon-cuisine et la voiture-lits Ostende-Vienne seront réapprovisionnés de gaz à Vienne pour le retour vers Ostende.

Les voitures-lits du service Ostende-Budapest, ainsi que le fourgon-poste seront réapprovisionnés à Budapest.

Au voyage Ostende-Constantinople ou Ostende-Constantza, la voiture-lits et le fourgon-poste sont approvisionnés de gaz, à l'aller et au retour, pendant le stationnement en gare de Budapest. Entre Budapest, Constantinople ou Constantza, il n'est fourni du gaz qu'exceptionnellement et sur demande télégraphique aux stations de Belgrade, Sofia et Bucarest. Il est recommandé au personnel de veiller à économiser le gaz autant que possible sur ce parcours, le prix du gaz étant très élevé en Orient et spécialement à Sofia.

CHAPITRE I

CHARGEMENT D'EAU

Les réservoirs sont remplis d'eau :

A Ostende, Nuremberg, Vienne, Budapest, Sofia, Constantinople, Bucarest, Constantza et Munich.

Si le stationnement le permet, les réservoirs sont également remplis à Passau.

Au retour vers Ostende, les réservoirs sont réapprovisionnés en gare de Liège.

A Carlsbad, les réservoirs des voitures doivent être réapprovisionnés par les Nettoyeurs de la

Compagnie stationnés en cette ville ; à Marienbad, ce travail est à faire par le Conducteur pendant le stationnement.

CHAPITRE J

APPROVISIONNEMENT

de Combustible

Les approvisionnements se feront à Ostende, Vienne, Munich, Budapest, Sofia, Constantinople, et Bucarest. Néanmoins, en cas de nécessité, les Administrations de Chemin de fer fournissent du charbon sur bons remis par le Chef de train ou le Conducteur.

CHAPITRE K

CHAUFFAGE

Le train sera chauffé par la vapeur de la machine sur tout son parcours, excepté en Bulgarie et en Turquie.

Chaque véhicule devra donc être muni d'un accouplement de chauffage à vapeur Deutscher Verein (Y). Cinq accouplements de réserve seront placés dans le fourgon de façon à pouvoir remplacer ceux qui deviendraient éventuellement défectueux en cours de route. Toutefois, afin de

parer à un incident de route, les réservoirs de chauffage devront toujours être approvisionnés d'eau et les soutes à charbon pleines de combustible de façon à utiliser le thermo-siphon, le cas échéant.

CHAPITRE L

DOUANES

Révisions des bagages. — Dans le sens vers Vienne, les révisions se font à Herbesthal et Passau.

A Herbesthal. — Dans les compartiments, pour les bagages à main et dans la salle de révision, pour les colis enregistrés.

A Passau. — Révision en cours de route. Dans les compartiments pour les petits bagages et dans le fourgon pour les bagages enregistrés. Le bagagiste est tenu d'assister à cette manipulation et d'aider les voyageurs pour le déplacement, l'ouverture et la fermeture de leurs coffres.

Pour les voyageurs se rendant en Orient (Roumanie, Serbie, Bulgarie, Turquie), les colis enregistrés sont plombés séparément par les Agents douaniers de Passau ; ces colis sont déchargés à l'arrivée à Vienne et placés dans le fourgon de l'Orient-Express. (Pour la révision douanière à l'arrivée dans l'un des pays cités plus haut, consulter le fascicule Orient-Express).

Au retour de Vienne vers Ostende, les révisions douanières se font en cours de route :

En Allemagne. — De Passau à Regensbourg, dans

le fourgon, pour les colis enregistrés et dans les compartiments, pour les bagages à main.

En Belgique. — Pour les voyageurs se rendant à Ostende, les bagages enregistrés sont vérifiés à l'arrivée du train à Ostende-Quai. Les gros bagages des autres voyageurs à destination de la Belgique sont visités dans la salle de révision pendant l'arrêt à Welkenraedt. Les petits bagages de tous les voyageurs se trouvant dans le train sont visités à Welkenraedt.

Les bagages des voyageurs se rendant en Angleterre via Ostende, sont placés à Welkenraedt dans un compartiment plombé, d'où ils sont transbordés dans le bateau, à l'arrivée.

SERVICES D'ÉTÉ.

Les bagages à destination de Carlsbad et Marienbad doivent exclusivement être chargés dans le fourgon réservé à cet effet.

La visite des colis provenant de la Belgique, de l'Allemagne ou de l'Angleterre pour Carlsbad se fait à Carlsbad même ; les petits bagages sont vérifiés dans les compartiments à la frontière autrichienne (Eger).

Les colis enregistrés pour Marienbad sont visités à la salle de révision à Eger ; les petits bagages sont visités dans les compartiments.

Au retour vers Ostende, les bagages enregistrés en provenance de Carlsbad et Marienbad, à destination de l'Allemagne, sont vérifiés par la Douane allemande stationnée à Eger. Les petits bagages sont vérifiés dans les compartiments. Les autres colis à destination de la Belgique et de l'Angleterre subissent la visite comme les colis de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS.

Remarque. — Tous les bagages enregistrés transportés dans l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS, même ceux en provenance de l'Angleterre, tant à l'aller qu'au retour, ne sont vérifiés qu'une seule fois, c'est-à-dire par la Douane du pays auquel ils sont destinés.

Suivant les ordres de la douane, le Chef de brigade devra établir, pour les bureaux frontières d'Herbestal et de Passau, une liste des colis se trouvant dans le train en indiquant, en regard, leur destination.

Les Chefs de brigade de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS doivent veiller à ce que les colis déchargés aux gares frontières d'Herbestal et de Welkenraedt soient bien rechargés dans le train; toutefois, la responsabilité du transport des colis incombe entièrement au Personnel du Chemin de fer qui en reçoit les documents. Le Bagagiste ne doit donc s'occuper que de la manipulation des colis et ceci sous la surveillance des Agents du Chemin de fer. Le transport de bagages par l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS est exclusivement réservé aux voyageurs qui y ont pris place; les autres colis ne doivent pas être acceptés.

Prescriptions douanières en ce qui concerne le matériel.

Aucune voiture ne peut être mise en service dans l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS si elle ne figure sur la liste des véhicules de la Compagnie dont la Douane allemande est tenue au courant.

Chaque véhicule devra être muni d'un inventaire dûment timbré et signé par la Douane d'Herbesthal. Au premier passage d'une voiture, le Convoyeur devra être en possession de cet inventaire en double expédition; un exem-

plaire sera remis à la Douane, l'autre sera affiché dans la voiture après avoir été timbré et signé.

Lorsqu'une voiture est mise en service pour la première fois au départ d'Ostende vers l'Allemagne, la Division d'Ostende doit faire le nécessaire pour que la formalité en question soit scrupuleusement observée.

Un croquis indiquant les endroits cachés doit être placé dans chaque voiture, encadré et mis sous verre.

CONSOMMATIONS

Les consommations belges servant au parcours Ostende-Welkenraedt sont déchargées et rechargées à cette gare, pendant l'arrêt. Les Conducteurs, Bagagiste et Plongeurs doivent effectuer ce déchargement. Il existe un seul jeu de consommations pour la Belgique.

Les consommations allemandes sont chargées et respectivement déchargées à Herbesthal et Passau. (Il existe deux jeux pour le parcours allemand).

Les caisses à consommations autrichiennes sont chargées et respectivement déchargées à Passau (salle de douane autrichienne). Il existe deux jeux de caisses servant au parcours autrichien.

Parcours Nuremberg-Carlsbad.

Les caisses à consommations allemandes sont descendues ou rechargées à Eger (douane allemande). Celles utilisées pour le parcours Eger-Carlsbad, sont chargées et respectivement descendues à Eger (douane autrichienne); les consommations vendues sont remplacées respectivement à Ostende, Herbesthal et Carlsbad. Celles vendues entre Nuremberg

et Eger, seront remplacées par la cave de Nuremberg; les autres seront remplacées à Carlsbad.

A la reprise des caisses aux stations frontières, le Chef de train doit en faire la vérification; une liste, laissée dans le livre de liqueurs, le renseignera sur la quantité de consommations vendues par son collègue et lui permettra de reconstituer le stock renseigné à l'inventaire. Les consommations dont le manquant serait constaté à charge de la brigade ayant eu l'emploi des caisses au parcours précédent, seront remplacées sans retard au compte de Maître d'hôtel en cause; à cet effet, celui-ci devra signer un bulletin de constatation dès son premier passage.

VIVRES.

Une caisse à vivres avec glacière à compartiments séparés est mise à la disposition des Cuisiniers à Walkenraedt et une caisse spéciale à Passau, pour y laisser les vivres dont les frais de douane sont trop élevés pour l'entrée en Allemagne et en Autriche.

Les autres vivres, susceptibles de droits, devront être déclarés à la Douane suivant une liste que remettra le Cuisinier au Chef de Brigade.

CHAPITRE M

PERSONNEL des TRAINS

Le Personnel de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS et de tous les autres services entrant dans sa composition, est assuré par les Agents de la Division d'Ostende.

Le Personnel se compose de :

- 4 Chefs de brigade;
- 15 Conducteurs (21 Conducteurs du 15 mai au 15 septembre);
- 4 Cuisiniers;
- 4 Bagagistes;
- 4 Aides de cuisine (en été seulement);
- 4 Maîtres d'hôtel;
- 4 Seconds Serveurs (en été seulement);
- 1 Maître d'hôtel et un Second Serveur (du 15 mai au 15 septembre pour le service Nuremberg-Carlsbad);
- 1 Cuisinier et un Aide pour le même service pendant la même période.

Les Chefs de brigade et les Conducteurs doivent parler couramment le français et l'allemand; les Maîtres d'hôtel, outre ces deux langues, doivent connaître suffisamment l'anglais.

CHAPITRE N CONTROLE

L'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS et les autres services qui en font partie sont placés sous la surveillance directe de la Division d'Ostende qui a la responsabilité de la bonne marche de ce train.

Toutefois, il est entendu que les Chefs de poste et Contrôleurs, placés aux points terminus des voitures faisant partie de ce train, veilleront, avant le départ, à ce que les voitures soient en bon ordre de marche; ils signeront les documents de voyage que leur présenteront les Conducteurs d'Ostende.

Le Contrôleur stationné à Nuremberg est spécialement chargé du contrôle et de la surveillance de la tranche « Nuremberg-Carlsbad-Marienbad » circulant du 16 mai au 16 septembre. Il a en charge les inventaires de la voiture-restaurant assurant ce service.

CHAPITRE O ROULEMENT ET REPOS DU PERSONNEL

Les Chefs de train, Cuisiniers, Maîtres d'hôtel et Bagagistes de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS ont un repos de 16 heures (une nuit) à Vienne et un stationnement de 30 heures à Ostende.

Ces agents effectuent exclusivement le trajet Ostende-Vienne et retour.

Les Conducteurs seront désignés à tour de rôle et suivant un roulement établi par la Division d'Ostende, pour effectuer les voyages :

- Ostende-Vienne.
- Ostende-Budapest.
- Ostende-Constantza.
- Ostende-Constantinople.
- Ostende-Carlsbad.
- Ostende-Marienbad.
- Ostende-Munich.

Outre le stationnement au point terminus du voyage, ces Conducteurs auront un stationnement de 30 heures, au moins, à leur retour à Ostende.

En cours de route, les Conducteurs sont autorisés à se reposer à tour de rôle et suivant que le Chef de brigade les aura désignés pour faire la garde. Une remarque spéciale devra être portée sur la feuille de route et visée par le conducteur.

Tous les Conducteurs et le Chef de brigade doivent descendre de leur voiture à tous les arrêts.

Avant l'arrivée à Vienne, le Chef de brigade de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS remet au Conducteur assurant le service Budapest, Constantinople ou Constantza, un jeu de coupons dont le Conducteur doit se servir, sur ces parcours, pour établir les suppléments des voyageurs prenant place dans sa voiture. Le Chef de train de l'Orient-Express est tenu de surveiller notre agent et de se rendre compte que chacun des voyageurs est muni d'un supplément pour le parcours effectué.

Il est à remarquer que les billets émis ne peuvent porter

aucune rature ou surcharge, l'Administration des chemins de fer hongrois imputant, au cas de surcharge, le montant du plus long parcours dont le Conducteur fautif sera débité.

L'attention des agents est encore attirée sur ce que les billets émis sur parcours hongrois, doivent porter leurs inscriptions en langue hongroise, par exemple : Pozsony et non Presbourg, etc.

Le Conducteur doit établir un bordereau de recettes et en verser le montant, à son retour, au Chef de brigade de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS pour paiement à la Division d'Ostende.

Il lui remet, en même temps, le jeu de coupons reçu à l'aller.

Les Conducteurs effectuant le voyage Ostende-Carlsbad, Ostende-Marienbad, Ostende-Munich, devront, eux-mêmes, établir et délivrer les suppléments aux voyageurs prenant place dans leur voiture à partir du moment où ils seront décrochés de la tranche Ostende-Vienne.

Au départ d'Ostende, le Chef de brigade de l'OSTENDE-VIENNE devra donc se munir d'un jeu de coupons spécialement réservé à chacun de ses Conducteurs. Au retour vers Ostende, ils remettront au Chef de brigade un bordereau de recettes-coupons, dûment rempli, ainsi que la recette qu'ils auront faite. Les carnets de coupons seront rendus au Chef de brigade qui les remettra pour visa, au bureau de l'Agent Comptable à Ostende.

Peu avant l'arrivée à la gare où les voitures des services Ostende-Munich, Ostende-Carlsbad-Marienbad seront détachées, le Chef de brigade de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS remettra, au Conducteur, le supplément « à remettre au chemin de fer » pour les voyageurs se trouvant dans la

voiture et pour lesquels le Chef de brigade avait déjà établi les billets de supplément. Cette souche est à remettre au garde du parcours terminus par le conducteur de la voiture.

Pour tout voyageur effectuant un parcours quelconque sur le réseau prussien, le Chef de train établit un coupon de contrôle, indépendamment du billet de supplément divisé en 3 parties.

Ce coupon de contrôle est détaché d'un carnet à deux souches dont l'une est remise au Garde du Chemin de fer et l'autre jointe au bordereau de recettes.

CHAPITRE P

INVENTAIRES DU MATÉRIEL

Chaque Conducteur aura la charge des inventaires de sa voiture. Le Bagagiste prendra ceux des fourgons; le cuisinier et le Maître d'hôtel prennent ceux du Wagon-Restaurant. Le Conducteur assurant le service Ostende-Carlsbad devra, cependant, également prendre charge de l'inventaire du fourgon effectuant ce parcours.

A l'arrivée aux stations terminus, chacun de ces Agents passera son inventaire au Nettoyeur chargé de mettre sa voiture en ordre.

Lorsque des manquants se produiront, le Conducteur ou le Bagagiste en cause devra signer un bulletin de constatation dont le montant lui sera imputé.

Toutefois, les inventaires seront vérifiés fréquemment par les Chefs de poste des stations terminus.

CHAPITRE Q
PIÈCES de RECHANGE

Les postes d'Ostende (Slykens), Herbesthal, Cologne, Francfort, Nuremberg, Vienne, Budapest, Bucarest, Sofia, Constantinople et Munich devront être pourvus, par les soins du Matériel, d'un certain nombre de pièces de rechange pour assurer les réparations courantes des voitures.

En outre, chaque voiture devra posséder, dans la boîte désignée à cet effet, le stock réglementaire des pièces prévues à l'inventaire et qui sont les suivantes :

Pour les Voitures-lits, Restaurants et Salons :

- 1 coussinet
- 2 tampons graisseurs
- 1 obturateur
- 1 dessus de boîte
- 1 devant de boîte
- 2 goujons de boîte
- 1 tige de suspension complète comprenant
 - 1 tige S 7.
 - 1 boisseau S 8
 - 1 plaque S 9
 - 1 rotule S 10
 - 1 axe S 11
 - 1 ressort Timmis

1/2 accouplement Westinghouse

1/2 accouplement Hardy.

Pour les fourgons à 4 essieux :

- 1 coussinet
- 2 tampons-graisseurs secs
- 2 tampons-graisseurs imbibés d'huile
- 1 obturateur

- 1 dessus de boîte
- 1 devant de boîte
- 1/2 accouplement Westinghouse
- 1/2 accouplement Hardy
- 1 tige de suspension complète pour voiture
- 2 bielles de suspension à pincettes pour voiture
- 1 traverse à couteaux pour voiture.

Pour les fourgons à 3 essieux :

- 1 coussinet
- 2 tampons-graisseurs
- 1 obturateur
- 1 dessus de boîte à huile
- 1 devant de boîte
- 1 tige de suspension
- 1/2 accouplement Westinghouse
- 1/2 accouplement Hardy
- 2 boulons longs d'attache
- 2 boulons courts d'attache
- 2 goujons
- 1 plaque de ressort
- 2 anneaux
- 1 axe avec galets évasés
- 1 boyau pour chaque type de frein.
- 1 traverse à couteau pour voiture à boggie (Dans le cas où il y a dans le train des voitures avec boggies Y, boggies U, boggies T, il faut 3 traverses, correspondant à chaque type.

L'inventaire de ces pièces devra toujours être au complet; les boîtes seront plombées par les soins du Contrôleur d'Ostende qui devra en passer une fréquente inspection pour s'assurer que les pièces sont au complet.

Quand une pièce de rechange aura dû être utilisée en cours de route, le Conducteur en fera la remarque sur sa feuille de route et remettra, éventuellement, les débris ou

les restes de la pièce brisée ou avariée à son arrivée à Ostende. Le Contrôleur de cette section veillera à compléter, en ce cas, la caisse dont la pièce aura été retirée.

CHAPITRE R

ORIENTATION DES VOITURES

En Belgique.

Du 15 mai au 15 septembre.

Au départ d'Ostende.

Locomotive.

Fourgon-bagages à 3 essieux Ostende-Carlsbad.

Fourgon-poste à boggies Ostende-Budapest ou Constantza ou Constantinople.

Voiture-lits Ostende-Marienbad.

Voiture-lits Ostende-Carlsbad.

Voiture-lits Ostende-Munich.

Voiture-lits Ostende-Budapest-Constantinople ou Constantza.

Voiture-lits Ostende-Vienne.

Voiture-restaurant Ostende-Vienne.

Fourgon-bagages Ostende-Vienne.

Le fourgon-bagages et la voiture-lits, Ostende-Carlsbad ainsi que les voitures-lits Ostende-Marienbad et Ostende-Munich sont détachés à Nuremberg.

D'accord avec les Chemins de fer Bavarois, il a été décidé, qu'en cas de grand retard, la voiture Ostende-Munich sera détachée à Wurzburg et expédiée par train D88, à Munich.

Il y a donc lieu de veiller à ne pas faire occuper cette voiture par des voyageurs à destination de Nuremberg.

La voiture-lits et le fourgon-poste pour Budapest sont détachés à Vienne et accrochés à l'Orient-Express venant de Paris.

Si le fourgon de Carlsbad est à boggies, il doit être placé entre le fourgon-poste et la voiture de Marienbad.

RETOUR (vers Ostende)

Au départ de Vienne.

Locomotive.

Fourgon-poste arrivé le matin par l'Orient-Express de Budapest-Constantza ou Cospoli.

Voiture-lits arrivée le matin par l'Orient-Express.

Voiture-lits vers Ostende.

Voiture-restaurant.

Fourgon-bagages.

A l'arrivée à Nuremberg, le fourgon-bagages et la voiture-lits arrivant de Carlsbad ainsi que les voitures-lits arrivant de Marienbad et de Munich sont intercalés, dans le même ordre qu'à l'aller, entre le fourgon-poste et la voiture-lits revenue de l'Orient.

Ainsi composé, tout le train s'achemine vers Ostende.

Du 16 Septembre au 14 Mai :

Au départ d'Ostende.

Locomotive.

Fourgon-poste Ostende-Budapest-Constantinople ou Constantza.

Voiture-lits Ostende-Munich (jusqu'à Nuremberg).

Voiture-lits Ostende-Budapest-Constantinople ou Constantza.

CHAPITRE T

SERVICE DES RESTAURANTS

Les repas seront servis, à l'aller (Ostende-Vienne), à Ostende.

Dès l'arrivée de la malle de Douvres (vers trois heures), les tables devront être dressées pour pouvoir servir des thés, cafés, viandes froides, etc. aux voyageurs venant de l'Angleterre.

Le dîner sera servi au départ de Bruxelles à 6 h. 37. Pendant l'été et en cas de grande affluence au départ d'Ostende, une première série de diners sera servi entre Ostende et Bruxelles, vers 6 heures, de façon à pouvoir servir une seconde série entre Bruxelles et Liège.

Le premier déjeuner doit être prêt à être servi au départ de Würzburg. Des petits pains et du lait frais sont apportés au train en cette station.

Le Maître d'hôtel est responsable de l'approvisionnement de la voiture, en ce qui concerne le lait et les petits pains.

Pendant la durée du 1^{er} déjeuner, de la viande froide et des fruits, convenablement présentés, doivent être rangés sur une table. En outre des petits pains, il y a lieu de placer sur les tables du pain gris coupé en tranches ainsi que des confitures et du miel.

Avec le thé, il doit toujours être servi de la crème froide et de l'eau bouillante.

Le déjeuner sera servi au départ de Passau, à midi 26 et après que la révision des colis enregistrés (dans le fourgon) sera terminée.

Avant l'arrivée à Vienne, c'est-à-dire depuis 4 heures de

l'après midi, les tables devront, à nouveau, être dressées pour le service des thés.

Retour (de Vienne à Ostende).

Le déjeuner sera servi au départ de St-Polten, c'est-à-dire à midi.

Le dîner sera servi au départ de Regensburg, à 6 heures du soir. Pendant l'été, le cuisinier devra, éventuellement, être en mesure de servir une deuxième série de diners au départ de Nuremberg (à 8.15 soir).

Le premier déjeuner devra être prêt à être servi au départ de Liège (6 heures du matin). Des petits pains et du lait frais seront fournis à Verviers.

APPROVISIONNEMENTS

L'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS est approvisionné par les magasins d'Ostende, Bruxelles et Vienne. Les vivres fournis par le magasin de Bruxelles sont expédiés à Ostende par le Nord-Express.

Les commandes des Cuisiniers, aux magasins cités plus haut, doivent toutes être faites en règle, sur formulaire n° 611. Celles pour le magasin de Bruxelles sont remises à Bruxelles-Nord (au Contrôleur de service) dans le sens de l'aller vers Ostende; ces vivres sont expédiés en temps voulu à Ostende, pour le départ du lendemain.

Pour la commande à faire à Vienne, le Chef de cuisine doit se présenter au Contrôleur de la gare de l'Ouest à 8 1/2 h. du matin au plus tard, afin d'être renseigné sur le nombre des voyageurs partants pour établir sa commande; en conséquence, la dite commande devra parvenir au magasin, vers 9 heures du matin.

Les petits pains et le lait sont achetés en cours de route, (à Würzburg à l'aller et à Verviers au retour).

Toutes les fournitures de vivres provenant des magasins doivent être accompagnées de la feuille de livraison n° 553 C; les achats en cours de route seront justifiés par la facture du fournisseur.

Le Cuisinier et le Chef de train sont tenus de vérifier les fournitures et de certifier leur exactitude en apposant leur signature sur les pièces ad hoc.

Le Contrôleur de service doit également se rendre compte, en examinant le poids, le nombre et la qualité de plusieurs articles, que les livraisons sont faites dans de bonnes conditions.

Si des irrégularités sont constatées au sujet du poids ou de la qualité des vivres, mention doit en être faite sur la feuille de route.

La feuille de contrôle de la cuisine, ainsi que les notes de restaurant et les bulletins de livraison du magasin de la régie, sont à conserver par le Chef de train sur la table mise à sa disposition dans le restaurant.

Le Chef de cuisine de chaque brigade dispose d'une caisse de vivres aux deux frontières allemandes dont il doit tenir compte lors de son inventaire de vivres restant après le voyage.

Ces caisses seront déchargées à la frontière respective où elles resteront en dépôt jusqu'au retour de la même brigade; les différentes brigades ne doivent donc pas se repasser les vivres entre elles.

Quant aux vivres pour lesquels des droits d'entrée doivent être payés, le Cuisinier doit en remettre une liste au Chef de train pour établir la déclaration de douane. (Voir chapitre L DOUANES).

Observation. — L'introduction de la viande en provenance de la Belgique étant interdite en Allemagne, les

Cuisiniers devront prendre leurs dispositions pour ne commander que la quantité qui leur est nécessaire sur parcours belge; ils pourront acheter de la viande, à Aix-la-Chapelle et à Nuremberg, aux fournisseurs qui leur sont désignés par la Division d'Ostende.

Ces achats seront faits au comptant et seront accompagnés d'une facture du fournisseur.

Le restaurant de la tranche « Nuremberg-Carlsbad » s'approvisionnera à Nuremberg auprès des fournisseurs qui lui seront désignés. Le Contrôleur stationné à Nuremberg veillera d'une façon spéciale à l'exactitude de ces marchandises.

Les repas seront servis de la façon suivante sur ce parcours :

Petits déjeûners, cafés, thés, etc., dès le départ de Nuremberg.

Les déjeûners seront servis dès le départ de Eger, c'est-à-dire à 11.23 h. matin.

Au retour de Carlsbad vers Nuremberg.

A Carlsbad, les tables seront dressées pour le service des thés.

Le dîner sera servi vers 6 heures du soir.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Deux heures avant le départ d'Ostende et une demi-heure avant le départ de Vienne, les tables doivent être mises en ordre et des vases garnis de fleurs y être déposés. Sur chaque table, doit se trouver un porte cure-dents Odol, avec des cure-dents antiseptiques, ainsi qu'un menu.

Le menu doit être écrit proprement en langue française et à l'encre.

La réclame nécessaire étant faite dans les voitures-lits et dans le fumoir, des prospectus ne doivent pas être placés sur les tables de la salle à manger.

Environ deux heures avant le commencement de la table d'hôte, le Maître d'hôtel doit se rendre dans les voitures-lits et se renseigner, en présentant le menu, sur le nombre de voyageurs qui désirent participer à la série. Si possible, il tâchera de prendre, en même temps, les commandes de consommations.

Le nombre de voyageurs participant à la table d'hôte doit être indiqué le plus tôt possible au Cuisinier.

Avant le commencement de la table d'hôte, les consommations doivent être placées sur les tables; lorsque les voyageurs ont fait leur choix, les bouteilles qui n'auront pas été désignées devront être enlevées immédiatement.

Il est rappelé que les consommations, telles que vins rouges, liqueurs sensibles au froid (Cointreau) doivent être tempérées; par contre, la bière, le vin blanc et le champagne doivent être servis très froids.

En ce qui concerne la préparation des plats, il faut tenir compte que :

1° Les hors-d'œuvre ne doivent être préparés qu'un quart d'heure à l'avance pour ne pas perdre leur aspect de fraîcheur.

2° Le poisson bouilli doit être servi en entier; le poisson coupé en morceaux, avec sauce mayonnaise, ne doit pas figurer dans le menu, mais il peut être servi, comme hors-d'œuvre, avec d'autres plats.

3° Lors de la présentation de la grosse pièce de viande, tous les morceaux doivent être mis sur le plat.

4° Le fromage doit être présenté en entier, et le maître

d'hôtel doit demander aux voyageurs la qualité qu'ils désirent pour couper et leur servir la quantité nécessaire.

5° Pendant que le dessert est servi, le Maître d'hôtel doit demander aux voyageurs s'ils désirent prendre du café.

Après avoir servi le café, le Maître d'hôtel offre les liqueurs, en prenant en main celles que les contrats nous obligent à présenter aux voyageurs et celles dont la consommation est courante.

Le service des liqueurs étant terminé, le Maître d'hôtel offre les cigares et cigarettes et c'est alors seulement que le Chef de train peut établir les notes.

Comme les heures de départ d'Ostende ou de Carlsbad ont lieu au moment où les voyageurs prennent habituellement le café ou le thé, les tables doivent être préparées en conséquence et des biscuits ou des gâteaux doivent y être placés.

Le Maître d'hôtel est responsable du nombre de paquets biscuits, cakes, etc., que le cuisinier lui remet au commencement du voyage et qu'il doit tenir en bon état. Il doit prendre soin également de conserver les cakes et les biscuits dans des boîtes en fer blanc pour éviter qu'ils ne se gâtent à l'humidité.

Contrôle. — L'établissement des notes de restaurant et des bordereaux de recettes doit être fait par le Chef de train qui en versera le montant total à sa rentrée à Ostende.

Sur le restaurant du parcours Nuremberg-Carlsbad, ce travail sera effectué par le Maître d'hôtel et surveillé par le Contrôleur de Nuremberg (il n'y a pas de chef de train). La recette effectuée, ainsi que le bordereau de recettes et les notes, seront remis, à Nuremberg, au Chef de brigade de

L'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS qui effectuera ce versement à la caisse de la Division d'Ostende.

La Division qui reçoit le bordereau-restaurant est chargée de vérifier la recette cuisine en examinant les bons de cuisine.

Avant le départ d'Ostende, le Contrôleur doit parapher le premier bon de cuisine, ainsi que la première note de restaurant et consigner la date.

Lors de la vérification des recettes cuisine, à faire par la Division, les différents repas servis, suivant notes de restaurant, doivent être pointés et calculés d'après les bons de cuisine; le montant total doit être conforme à celui de la recette cuisine indiquée sur le bordereau.

Les différences, éventuellement constatées, seront réglées avant le commencement du voyage suivant.

Prix des repas.

Premiers déjeûners	fr.	1,50
Déjeûners	"	4,00
Diners.	"	6,00

vin non compris.

Tenue des Serveurs.

La tenue des Serveurs sera l'habit d'uniforme bleu, aux déjeûners et aux diners, et la veste blanche aux premiers déjeûners.

CHAPITRE U BOITES DE SECOURS

Chaque train devra être muni, sur tout son parcours, d'une boîte de secours qui sera placée dans le fourgon cuisine bagages.

La tranche « Nuremberg-Carlsbad » sera également munie de cette même boîte.

Sur parcours allemand, d'Herbesthal à Passau, une échelle de secours et une caisse d'outils devront également se trouver dans ce fourgon pour être éventuellement utilisés en cas d'accident.

CHAPITRE V POSTES

Le train OSTENDE-VIENNE-EXPRESS comprend un fourgon exclusivement réservé au transport de la Poste.

Au départ d'Ostende, ce fourgon est occupé par les Employés ambulants de la Poste allemande qui prennent charge des sacs en provenance de l'Angleterre; ils leur sont fournis par le Courrier de bateau (agent de la Compagnie) qui en a pris réception à Douvres. Cet agent remet, à ces employés, la liste des sacs en question et en reçoit décharge, ce document est à transmettre, au Contrôle des Recettes, par la Division d'Ostende.

Les employés ambulants accompagnent le train jusqu'à Francfort et s'occupent exclusivement de la réception et du déchargement des sacs aux arrêts du train. Toutefois, à l'arrivée à Herbesthal, un Délégué de la Poste belge remet au Chef de Brigade de la Compagnie les sacs pour les stations au delà de Francfort et pour l'Orient; le Chef de brigade en reçoit la nomenclature et doit en donner récépissé.

Ces sacs doivent être déchargés aux stations respectives

suivant instructions du Chef de brigade au Bagagiste ; il s'en fait donner quittance par les employés de la Poste auxquels il les remet.

Les sacs de dépêches destinés à l'Orient Express devront être remis personnellement, au Chef de Brigade de l'Orient-Express, par le Chef de Brigade de l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS. Il s'en fera donner décharge sur le duplicata du bordereau remis au Chef de Brigade de l'Orient-Express.

Au retour de Vienne à Ostende, les manipulations de poste se font de la même manière.

Il va de soi que le Chef de train devra conserver les états des sacs de dépêches dont il a pris charge à l'aller et au retour ; une liste récapitulative sera établie en y annexant chacun des bordereaux reçus en cours de route. Ces documents, établis de Vienne à Ostende et retour, seront expédiés directement de Vienne, par le Chef de Brigade, au Contrôle des Recettes à Paris.

CHAPITRE W MESSAGERIES

Le transport de colis messageries est également autorisé par l'OSTENDE-VIENNE-EXPRESS aux conditions prévues suivant arrangement intervenu entre la Compagnie et les Administrations de Chemins de fer.

Les colis en question sont amenés au train par le Personnel des Chemins de fer ; le Chef de Brigade doit en donner récépissé. Il devra veiller au bon conditionnement des colis en question et réclamer, éventuellement, les décla-

rations de douane nécessaires. Il devra, par conséquent, faire la déclaration utile à la frontière terminus et remettre le colis à la gare destinataire où il se fera donner décharge sur formulaire spécial réservé à cet effet.

Ce document est à remettre à Ostende, à son retour, pour être expédié au service compétent.

CHAPITRE X VENTE DES PLACES

Au départ d'Ostende, les Conducteurs remettent au Courrier de bateau, sous la responsabilité du Chef de Brigade, les numéros des places libres qui sont transmises aussitôt par dépêche de service à l'Agence de Bruxelles-Nord.

Pendant le stationnement à Nuremberg, le Chef de train remet au Contrôleur de cette ville, le numéro des lits restant occupés dans la voiture pour l'Orient. De Nuremberg, un télégramme de service est aussitôt adressé, dans ce sens, à l'Agence de Vienne.

Le Chef de la Division d'Ostende,
signé : J. SIMAR.
L'Inspecteur Principal,
Chef de la Division de Vienne,
signé : VON SCHLUET.

La Direction Générale,
Le Sous-Directeur,
signé : NOBLEMAIRE.

Le Directeur Régional,
de Berlin,
signé : CLAUDIUS.

MOIS CHIMIQUE ET ÉLECTROCHIMIQUE (LE). — (Voir *Journaux de Chimie*, page 790.)

MONITEUR DE LA CÉRAMIQUE ET DE LA VERRERIE ET JOURNAL DU CÉRAMISTE ET DU CHAUFournIER RÉUNIS. — Bimens. — (1869). — 20, rue Turgot. — Ab., 12 fr.; U. P., 13 fr.

REVUE DES MATÉRIaux DE CONSTRUCTION ET DE TRAVAUX PUBLICS (LA). — Revue mensuelle illustrée. — 148, boulevard Magenta, Paris. — Ab.: France, 20 fr.; Etranger, 25 fr.; le n^o, 2 fr.

CHEMINS DE FER ET MATÉRIEL DE TRANSPORTS

(16 journaux).

* **ALBUM TECHNIQUE DES CHEMINS DE FER ET DES TRAVAUX PUBLICS.** — 43, rue de Dunkerque.

AVENIR DES CHEMINS DE FER (L'). — Hebd. — (1882). — 72, rue de Rome. — Dir.-prop., Ch. RAYMOT, *, I. Q, X, X. — Gér., GIRAULT. — Ab., 10 fr.; U. P., 12 fr.; le n^o, 10 c.
Organe spécial. — Format revue.

BULLETIN DES HALLES, BOURSES ET MARCHÉS (LE). — Quot. — (Fondé en 1846). — 33, rue J.-J. Rousseau. — Ab., 36 fr.; le n^o, 20 c.
Études. — Projets. — Homologation des tarifs. — Responsabilités. — Avaries. — Retards, etc., etc.
Voir reproduction, page 911.

BULLETIN DES TRANSPORTS (LE). — Mens. — (1895). — 155 bis, rue Legendre. — Ab., 8 fr.; U. P., 10 fr.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET LES TRAMWAYS (LES). — 66, rue de la Chaussée-d'Antin. — Mens. — Ab. annuel; France et colonies, 12 fr.; étranger, 15 fr.; le n^o, 1 fr. 25 c.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER (LA). — Hebd. (samedi). — (1894). — 194, rue La Fayette (X^e). — Directeur-Gérant., Gustave BOULANGER I., Q, S, O. — Ab., un an: 3 fr.; six mois: 2 fr.; le n^o, 5 c.
Journal politique et professionnel rédigé par des agents des chemins de fer français. Il s'est donné pour tâche de signaler tout ce qui intéresse la corporation. — En vente dans toutes les bibliothèques des gares.

INDUSTRIE DES TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER (L'). — Mens. — (1907). — 15, rue de Madrid. — Ab., 18 fr.; U. P., 20 fr.; le n^o, 2 fr.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER, des Mines et des Travaux publics. — (1842). — 7, rue Geoffroy-Marie. — Ab., 10 et 12 fr.; U. P., 14 fr.; le n^o, 25 c.

* **JOURNAL DES TRANSPORTS.** — Hebd. — (1878). — 40, rue de Clichy. — Ab., 15 fr.; le n^o, 50 c.

* **LIVRET-CHAIX DES CHEMINS DE FER.** — Mens. — (1846). — 20, rue Bergère.

LOCOMOTIVE (LA). — Mens. — (1884). — 9, rue de l'Éperon. — Ab., 1 fr. 50 U. P., 2 fr.; le n^o, 10 c.

MONDE AUTOMOBILE (LE). — Mens. illustré. — 48, rue Claude-Villefaux.

RECUEIL GÉNÉRAL DES TARIFS DE CHEMINS DE FER POUR LES TRANSPORTS A GRANDE ET A PETITE VITESSE. — Trimestr. — (1859). — 20, rue Bergère. — Ab., Paris, 62 fr.

REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS. — Mens. — (1878). — H. DUKON et E. PINAT, éditeurs, 47 et 49, quai des Grands-Augustins. — Ab., 25 fr.; U. P., 28 fr.; le n^o, 2 fr. 50. — Tél. 819-38.

*Revue pratique des Chemins de fer (Nov. 1892) 28 rue
Stephenson, Ad R. 20 Rue de Soufflot
Cie vieux chemin de fer (Bimens. 1906) 12 passage
des farouches*