

CINQUANTENAIRE

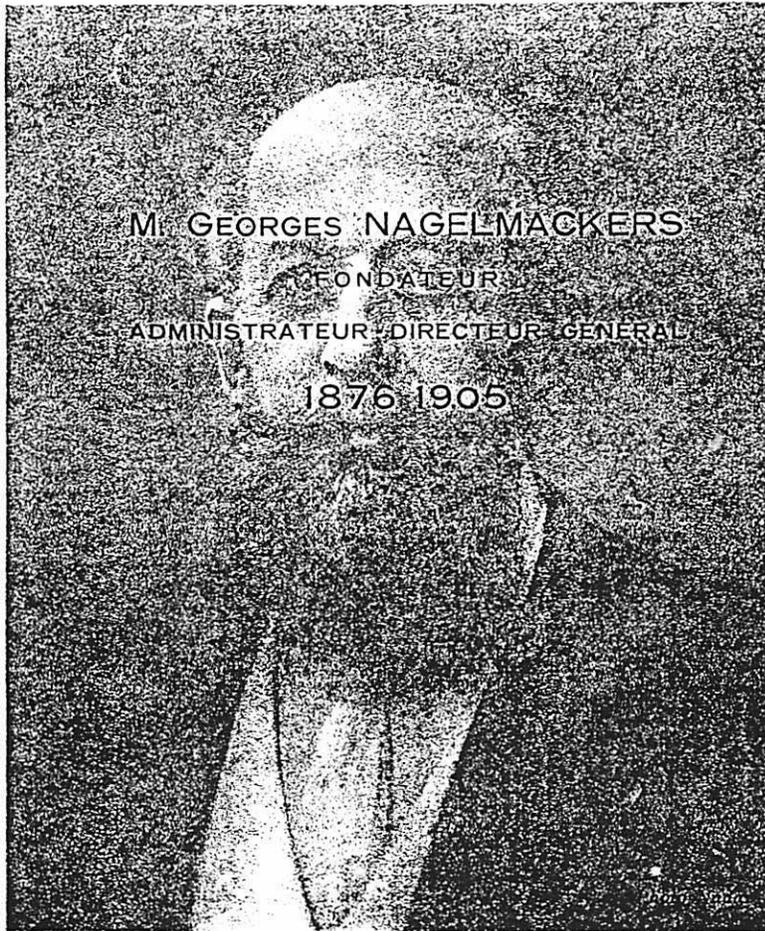
DE LA

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



1876 - 1926

J. BARREAU, PARIS



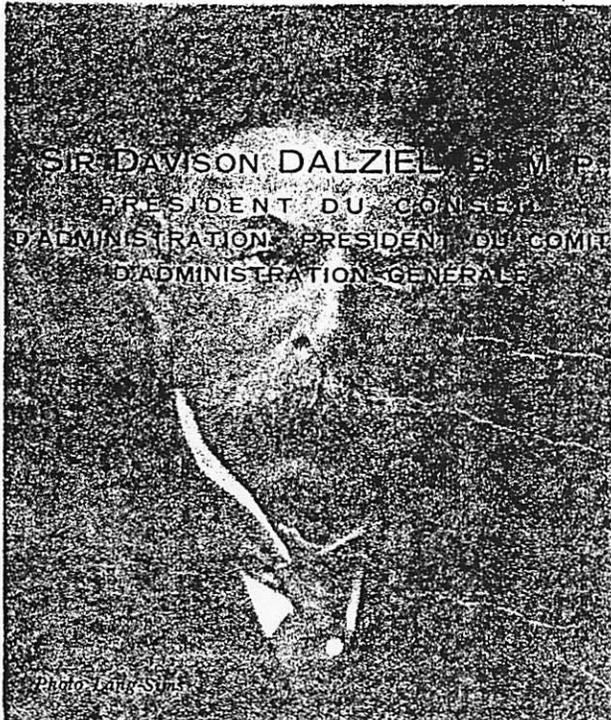
M. GEORGES NAGELMACKERS

FONDATEUR

ADMINISTRATEUR DIRECTEUR GENERAL

1876 1905

Nagelmackers



SIR DAVISON DALZIEL, B. A., M. P.
PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION, PRÉSIDENT DU COMITÉ
D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Photo-Lithie

Dalziel



M. MAURICE DESPRET
PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE

Photo-Lithie

Despret



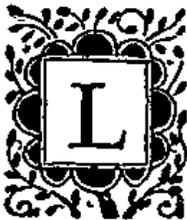
Myllus



Wael



Desprez

 LE 4 Décembre 1876 comparaissaient devant M^e Van HALTEREN, Notaire à Bruxelles, MM. Georges NAGELMACKERS, Edmond NAGELMACKERS, Frank-Henri EVANS, Louis-Alexandre SAINT-PAUL DE SINÇAY, Gaston SAINT-PAUL DE SINÇAY, Baron William DEL MARMOL, Henri PELTZER, Alfred ORBAN, Joseph JOORIS, Charles DELLOYE-MATHIEU, Jacques ORBAN-DUMONT, Charles CHAUDOIR, et, enfin, les liquidateurs de la "Mann's Railway Sleeping Carriage Cy Ltd". Les comparants déclaraient constituer une "Compagnie Internationale des Wagons-Lits", Société anonyme à Bruxelles, au capital de 4 millions de francs.

M. Georges NAGELMACKERS était, parmi les fondateurs de la nouvelle Société, le véritable créateur de l'industrie des Wagons-Lits en Europe. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ici les premières lignes de la Notice qu'il adressait à ses amis, en 1872, pour solliciter leurs concours en vue de la création d'une Société de Wagons-Lits en Europe :

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

GEORGES NAGELMACKERS ET C^{ie} - LIÈGE

NOTICE

« Frappé des résultats avantageux que présentent aux États-Unis
« les services de wagons-lits, tant au point de vue des facilités qu'ils offrent
« aux voyageurs qu'à celui des bénéfices qu'ils procurent aux Compagnies
« qui les ont installés, je me préoccupai, dès mon retour d'Amérique, de
« l'idée de les appliquer aux Chemins de fer de l'Europe.

« Je fis une étude approfondie de la question, après m'être entouré des
« plans et documents nécessaires, que je fis revenir des États-Unis, et des

« statistiques établissant la circulation moyenne des voyageurs de 1^{re} et de
« 2^e classes sur les grandes lignes ferrées de notre continent.

« J'acquis la conviction qu'ici, comme en Amérique, l'établissement des
« wagons-lits serait une entreprise utile et fructueuse.

« Malheureusement les difficultés qui toujours existent entre les diffé-
« rentes Directions et Administrations des Réseaux de Chemins de fer, qu'il
« est cependant indispensable de mettre d'accord et de réunir parce que les
« wagons-lits ne peuvent utilement circuler que sur de grands parcours ;
« les efforts qu'il fallut faire dans différentes conférences où je fus admis à
« faire valoir les avantages de mon système, pour faire comprendre aux
« Administrations de Chemins de fer qu'aucune d'elles n'avait intérêt à entre-
« prendre pour son seul et propre compte l'exploitation des wagons-lits ; que
« celle-ci, au contraire, ne pouvait être fructueusement et bien établie que par
« une compagnie spéciale, ayant un grand nombre de ces voitures roulant
« sur plusieurs lignes, enfin bien d'autres complications encore, rendirent
« longues et laborieuses, et firent parfois même échouer, les négociations que
« je tentai dans la plupart des pays de l'Europe, tant avec les Gouverne-
« ments qu'avec les Compagnies de Chemins de fer.

« Le Roi daigna faire un accueil favorable et bienveillant à mon projet ;
« notre Gouvernement l'appuya tant en Belgique qu'à l'étranger.

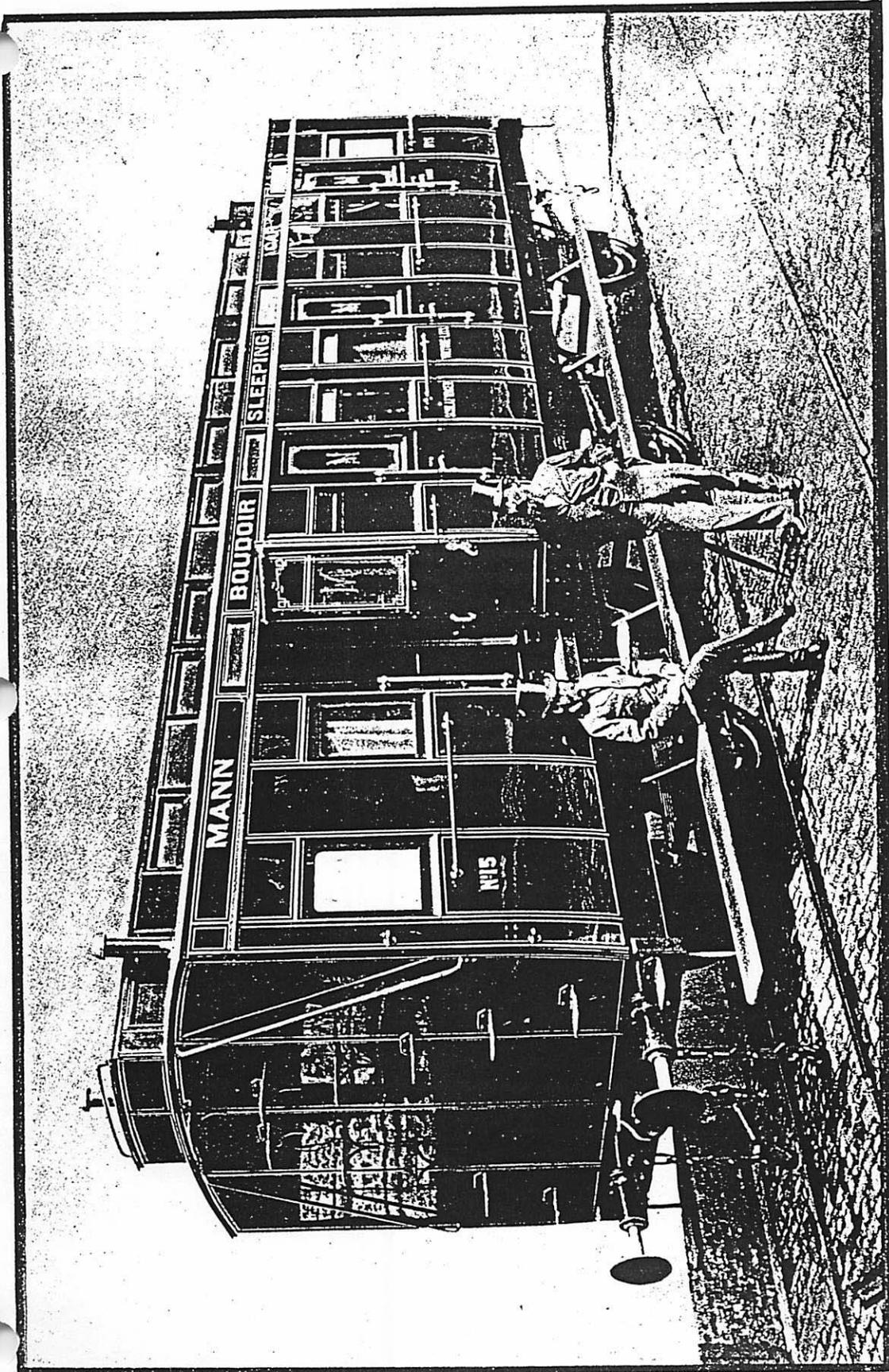
« J'étais parvenu à conclure quelques traités en France, en Belgique et
« en Allemagne, lorsqu'éclata la guerre de 1870, qui fut cause de la rupture,
« non seulement de toutes les négociations, mais même des conventions
« adoptées.

« La guerre finie, il fallut entamer de nouvelles négociations et recom-
« mencer toute une nouvelle campagne.

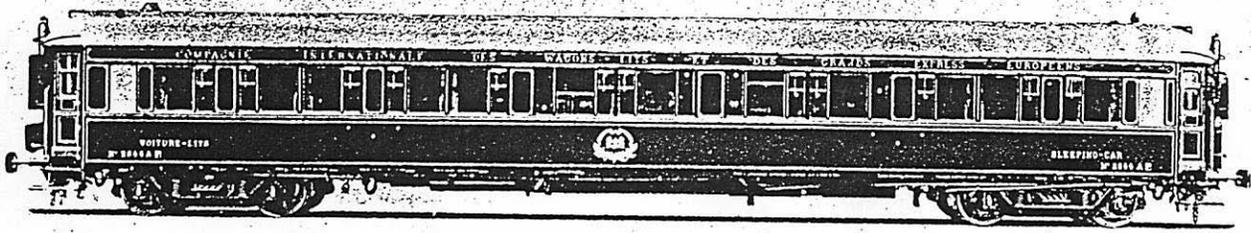
« Grâce surtout au bienveillant appui de notre Roi et de son Gouver-
« nement, j'obtins une concession pour l'exploitation des wagons-lits sur tout
« le parcours d'Ostende à Brindisi par le train-poste servant au transport de
« la Malle des Indes.

« Ce service assurait le succès de l'affaire et son développement rapide
« sur une grande échelle ; les conditions d'exploitation étaient réglées, le
« matériel commandé, lorsque le percement du Mont-Cenis, en faisant aban-
« donner la route du Brenner par les Anglais, rendit inexploitable la concession
« obtenue.

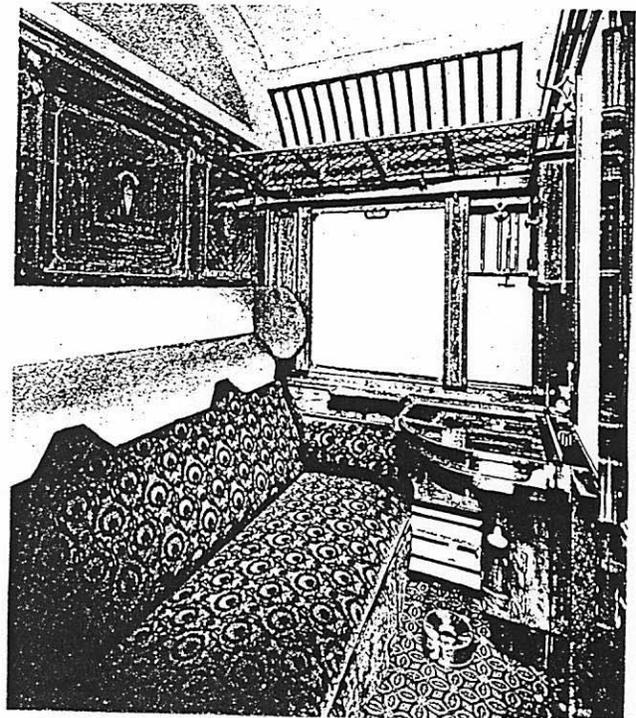
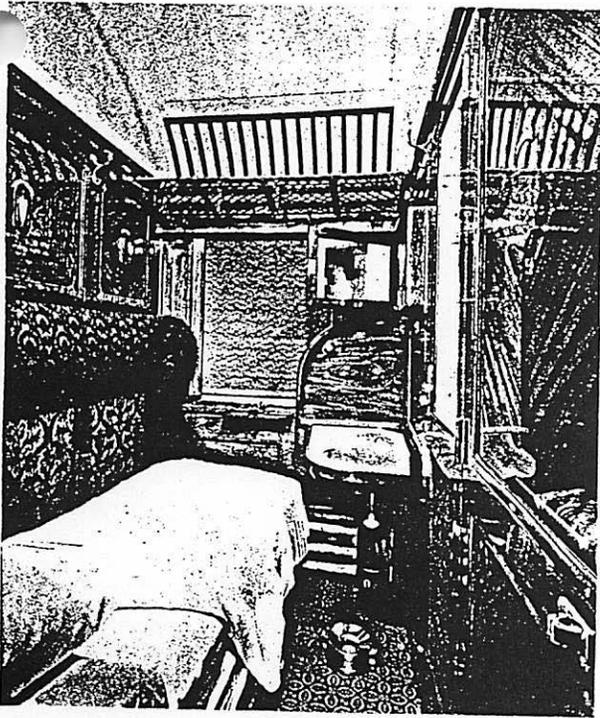
« Aujourd'hui, enfin, une des lignes les plus importantes de l'Europe,
« celle de Paris à Vienne, m'étant acquise, me permet de prendre pied en
« France, en Allemagne et en Autriche.



UN WAGON-LITS EN 1875
(AU PREMIER PLAN : MM. NAGELMACKERS ET LE C^{EL} MANN)



WAGON-LITS DE 1^{RE} CLASSE. — 1926



COMPARTIMENT A 1 PLACE

« C'est dans le but d'exploiter cette ligne, sous la protection des contrats
« obtenus des différentes Compagnies de Chemins de fer intéressées, et de
« développer ensuite les services de wagons-lits sur les autres réseaux, que je
« fais appel à quelques amis pour créer l'affaire, modestement d'abord, et lui
« donner successivement l'extension qu'elle comporte.

« Quelques petites brochures et les dessins que j'ai publiés, expliquent
« le mécanisme et l'organisation générale de l'entreprise des wagons-lits,
« comme je propose de l'établir. »

Ces lignes ne pourront être lues sans que l'on reconnaisse à quel point elles furent prophétiques. Non seulement on y trouve prédit l'avenir qui devait être, en effet, celui de la Compagnie des Wagons-Lits, mais les raisons de son succès et de son développement y sont exposées avec une perspicacité singulière que les événements ont pleinement confirmée.

Avant de poursuivre plus avant l'historique de la Compagnie que nous voyons à son berceau, disons que M. Georges NAGELMACKERS réussit effectivement en 1873, à fonder, à Liège, avec le concours de ses amis, une Compagnie de wagons-lits sous la raison sociale Georges NAGELMACKERS et C^{ie}, mais que, bientôt, voulant assurer les développements de son entreprise, il fut amené à substituer, avec des concours anglais, à la Société Georges NAGELMACKERS et C^{ie}, la « Mann's Railway Sleeping Carriage Cy Ltd, » dont il devint le Directeur.

Cette dernière Société étendit rapidement son champ d'action, et, dès 1876, elle possédait des contrats variant de 3 à 20 ans avec 21 Réseaux de Chemins de fer, grands et petits. Cette même année, le Congrès des Chemins de fer votait une résolution disant :

« Que les wagons-lits présentent de telles commodités, que les longs
« trajets n'offrent plus de fatigue. En conséquence, l'usage de ces voitures
« mérite d'être répandu partout. »

Le développement même de la « Mann's Railway Sleeping Carriage » conduisit enfin à la création de la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » qui, comme nous l'avons vu, fut constituée le 4 Décembre 1876, à Bruxelles, au capital de 4 millions de francs. Le grand roi Léopold II figurait en tête de la liste des actionnaires.

A l'origine, le matériel roulant se compose de 58 voitures. Le service de Paris à Menton, récemment inauguré, donne des résultats favorables, et l'on étudie des services directs, d'une extrême importance, comme celui de Calais à Brindisi, ou d'autres encore entre l'Orient et l'Occident.

L'idée première s'épanouit en une floraison rapide. Le wagon-lits qui permet de supporter la fatigue d'un long voyage appelait un complément : le wagon-restaurant attelé aux trains de jour.

Cette innovation eut rapidement le plus brillant succès. C'est de l'heureuse combinaison des deux unités, la voiture où l'on dort, et le wagon où l'on dîne, que se forment, dès 1883, les trains de luxe internationaux. La Société peut alors, rectifiant logiquement sa raison sociale, s'intituler *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

Le rapport sur l'exercice de cette année décisive exprime avec force les espérances que le Conseil d'Administration fonde sur l'avenir de ce vaste projet. « La création des grands express internationaux, dit-il, nous ouvre un horizon nouveau des plus étendu et des plus brillant. Il n'est pas douteux qu'avant peu d'années toutes les capitales de l'Europe seront reliées par ces trains à la fois plus rapides et plus confortables, dont toutes les Administrations de Chemins de fer reconnaissent l'influence sur le développement du trafic.

« Seule, notre Compagnie, avec sa nature et son caractère même, est en situation de pouvoir fournir et exploiter le matériel de trains semblables qui doivent traverser presque tous les pays du continent européen. »

Les espérances exprimées par le Conseil ne devaient pas être déçues.

L'*Orient-Express* fut inauguré le 5 Juin 1883 ; il raccourcissait de trente heures le trajet entre Paris et Constantinople.

Le 8 Décembre suivant, le *Calais-Nice-Rome-Express* obtenait un tel succès qu'il fallait le rendre tri-hebdomadaire entre Paris et Nice.

Les recettes dépassèrent les prévisions les plus optimistes.

Quoiqu'elle eût à souffrir du malaise économique général qui existait à ce moment, la Compagnie des Wagons-Lits travaillait à consolider sa situation. C'est alors qu'elle substitua à l'ancien matériel, des voitures plus grandes montées sur bogies, d'après le système américain, et, par conséquent, d'un roulement plus doux.

Elle multipliait son personnel et ses agences ; mais, où tendent les efforts de son Conseil, où excelle surtout l'habileté diplomatique de son Directeur général, M. Georges NAGELMACKERS, assisté et secondé par ses deux collaborateurs, M. LECHAT, à Paris, et M. SCHROEDER, à Bruxelles, c'est à nouer des relations plus étroites avec les Administrations de Chemins de fer, à obtenir des contrats plus longs, des conventions qui assureront à la Compagnie, avec la longévité, des assises inébranlables.

Dès 1885, les Chemins de fer de l'Est Français, la Compagnie P. L. M. signent avec la Compagnie des Wagons-Lits des traités de 12 ans ; un peu plus tard, les Chemins de fer Roumains s'engagent pour une période de 15 ans ; les Chemins de fer Portugais pour une durée de 19 ans ; les Chemins de fer Autrichiens, en 1891, renouvellent le traité général des wagons-lits, salons et restaurants pour une période de 20 ans ; enfin, en 1896, l'État Belge témoigne à la Société, qu'il avait connue jadis si modeste, son estime et sa confiance en concluant avec elle un traité de 30 ans.

L'*Orient-Express*, inauguré le 5 Juin 1883, servit rapidement de type à une série de créations similaires.

Le *Sud-Express*, de Paris à Madrid et Lisbonne, fut inauguré le 5 Novembre 1887.

Le *Méditerranée-Express*, le *Calais-Brindisi-Express*, l'*Ostende-Vienne-Express*, suivirent peu après.

En 1895, l'*Orient-Express* et l'*Ostende-Vienne-Express* sont prolongés jusqu'à Constantinople.

En 1896 circule le *Nord-Express* entre Paris et Saint-Petersbourg, et en 1897, le *Nord-Sud-Brenner-Express* reliant Berlin à Rome et Naples en passant par Munich et le Brenner ; puis, en 1900, le *Riviera-Express* reliant Amsterdam et Berlin à la Méditerranée.

Le 4 Janvier 1898, au cours d'une fête brillante offerte à Liège par la Compagnie à M. Georges NAGELMACKERS, à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la fondation de sa première Compagnie de Wagons-Lits, M. Octave NEEF ORBAN, Président de la Compagnie, tint à mettre en relief les difficultés vaincues par la ténacité de son fondateur. Il dit notamment :

« Les obstacles furent grands, et les débuts plus que pénibles. A force de travail et de persévérance, notre zélé Directeur parvint enfin à obtenir de petits contrats d'essai, mais révocables au gré des Compagnies, ne présentant en conséquence aucune garantie pour les capitaux engagés dans l'entreprise. Que de difficultés à se procurer les fonds nécessaires à son développement !

« Le public même ne paraissait pas s'intéresser au bien-être qu'on rêvait de lui donner, car je me rappelle, non sans effroi, que tel service régulièrement établi encaissait à peine une moyenne de recettes d'un demi-voyageur par jour et par voiture.

« Dans ces circonstances, il paraissait bien difficile de ne pas se décou-

« rager et il a fallu toute l'énergie d'un homme supérieur pour ne pas succomber
« à la tâche. »

M. Georges NAGELMACKERS, en réponse à l'ovation de ses Collaborateurs et de ses amis, leur dit avec une émouvante énergie :

« *Notre travail n'est pas terminé ; nous ne faisons que commencer, et*
« cette période de vingt-cinq ans que nous venons de traverser n'aura servi
« qu'à établir solidement les bases d'un édifice que nous devons élever pierre
« par pierre et qu'il appartiendra aux plus jeunes d'achever et de couronner. »

En 1898, un ensemble complet de trains de luxe, de wagons-lits et de wagons-restaurants s'offre en Europe au public voyageur. Dès lors, la Compagnie va s'élaner à la conquête d'autres continents et, en Avril 1898, elle obtient du Gouvernement Russe un Contrat général qui autorise enfin la création de services de luxe sur le *Transsibérien*, de Moscou à Irkoutsk d'abord, à Vladivostok ensuite sur le Pacifique.

Quelques mois après, la Compagnie prenait pied en Egypte et concluait avec le Gouvernement Egyptien un Contrat général lui donnant l'exclusivité de ses services dans ce pays. Bientôt après, elle s'installait en Algérie et en Tunisie.

En 1900, la Compagnie prit une part brillante à l'Exposition Universelle de Paris où elle exposa notamment un luxueux matériel destiné au *Transsibérien-Express*, accessible au public devant lequel se déroulait un immense panorama, représentant en raccourci les vues les plus caractéristiques des pays traversés par les voyageurs depuis Paris jusqu'à Vladivostok.

En 1903, fut créé le *Carlsbad-Express*.

En 1905, M. Georges NAGELMACKERS mourut, terrassé prématurément par les fatigues de son long et vaillant labeur.

Son collaborateur, M. Napoléon SCHROEDER, lui succéda à la tête de la Direction générale.

La période 1905-1913 fut pour la Compagnie une période de développement incessant, chaque année voyant s'accroître le nombre des services exploités, particulièrement en Europe centrale. Les contrats d'exploitation se renouvelèrent avec une régularité remarquable, presque toujours pour un nombre d'années supérieur à celui du contrat primitif. C'était la confirmation évidente des bonnes relations de la Compagnie avec toutes les Administrations de Chemins de fer et la reconnaissance par elles de l'utilité de l'entreprise.

Pendant cette période également, la Compagnie se vit confier par plusieurs Administrations la gestion d'hôtels terminus et de buffets, notamment à Lyon, Bordeaux, Marseille, Oran, Ostende, ainsi qu'en Egypte. Elle perfectionnait également son exploitation de grands hôtels à Nice, Monte-Carlo, Lisbonne, Ostende, Constantinople, etc., entreprise à laquelle elle ne devait renoncer complètement qu'à la suite de la guerre de 1914.

En 1906, la grande voie du Simplon ayant été ouverte au trafic, la Compagnie ne tarda pas à créer le *Simplon-Express*, reliant Paris à Milan et Venise.

En 1907, fut inauguré le *Lloyd-Express*, destiné à desservir les relations entre Altona, Hambourg et Gênes, en correspondance en cette ville avec les bateaux du *Norddeutscher Lloyd*.

L'année 1914 vit éclater la guerre mondiale dont la Compagnie devait, durant quelques années, porter le terrible poids. Cette même année, M. Napoléon SCHROEDER se retira et le Conseil d'Administration appela M. CHOUFFART à lui succéder dans les fonctions de Directeur général de la Compagnie.

Dès le mois de Novembre 1914, un certain nombre de services furent repris en France, et bientôt la Compagnie eut la satisfaction de les voir se multiplier ; il en fut de même en Italie, où tous les services avaient d'abord été supprimés dès la déclaration de guerre. La reprise de ces services, en dépit de l'encombrement des réseaux et des difficultés créées par les transports militaires, démontra combien était utile la place prise en Europe par la Compagnie des Wagons-Lits, et combien était grande sa vitalité.

Signalons ici que ce fut dans la voiture de la Compagnie portant le N° 2419 que fut signé l'Armistice du 11 Novembre 1918.

La Compagnie se préoccupa, aussitôt la guerre terminée, de reprendre ses grands trains internationaux. Le *Paris-Rome* fut le premier à circuler, suivi bientôt de l'*Orient-Express Paris-Prague-Varsovie* et du *Bombay-Express* ; mais la création la plus importante fut celle du *Simplon-Orient-Express*, décidée par une entente intergouvernementale et confiée à la Compagnie des Wagons-Lits. Ce train devait joindre bientôt Calais, Ostende et Paris à Stamboul et à Bucarest, par la Suisse, l'Italie, la Yougo-Slavie et la Bulgarie.

Dès 1920, le Conseil d'Administration, devant l'extension promise aux Services de la Compagnie, se préoccupa d'augmenter le parc de ses voitures et d'y apporter toutes les améliorations que l'expérience lui suggérait. De ces recherches techniques, naquit un nouveau matériel qui, pour la première fois, était entièrement métallique et comportait huit compartiments à une place

(singles). Ce matériel assure les relations entre Calais et la Côte d'Azur par trains complets qui sont devenus très vite universellement connus sous le nom de « Trains bleus », synonymes de luxe, de sécurité et de confort.

Tous les trains de luxe de la Compagnie sont — ou seront — prochainement composés de ce matériel dont le succès est si grand qu'il a fallu dédoubler le *Calais-Méditerranée-Express*, en créant un nouveau *Paris-Méditerranée-Express*.

Cependant, l'attention de la Compagnie ne s'est pas portée uniquement sur le matériel de luxe. Dans les Pays Baltes, en Pologne, en Tchéco-Slovaquie, etc., où un matériel accessible aux voyageurs de toutes classes était désiré par le public, concurremment avec les voitures de luxe, elle a créé et réalisé un type de wagon-lits de 2^e classe à 24 places et de 3^e classe à 38 places qui sont très appréciés ; ces wagons circulent également au Danemark.

D'autre part, la Compagnie n'a pas reculé devant l'entreprise difficile d'organiser le *Transmandchourien-Express* et d'exploiter les voitures-lits du chemin de fer de l'Est Chinois. Poursuivant un programme grandiose d'universalité, elle exploite encore en Asie ses services sur les lignes d'Anatolie, du Cilicie-Nord Syrie, de Smyrne-Cassaba et de Palestine ; le jour n'est pas loin où il sera possible de se rendre de Calais ou d'Ostende au Caire sans quitter les voitures de la Compagnie.

En Afrique, non seulement l'Égypte, mais encore la Tunisie, l'Algérie et le Maroc voient circuler les voitures de la Compagnie.

A la fin de 1923, M. CHOUFFART prit sa retraite et M. André NOBLEMAIRE fut désigné pour lui succéder.

Vers la même époque, d'importants changements furent apportés à l'Administration de la Compagnie. Monsieur M. DESPRET fut appelé à la Présidence du Conseil en raison de la situation éminente qu'il occupe en Belgique ; mais, bientôt après, ce titre fut échangé contre celui de Président de la Compagnie élu directement par l'Assemblée générale des Actionnaires. Sir Davison DALZIEL, Bart., M. P., qui faisait partie du Conseil depuis 1903, et qui était déjà Président du Comité d'Administration générale, fut nommé Président du Conseil d'Administration. Le concours de Sir Davison DALZIEL avait été sollicité en 1902 par M. Georges NAGELMACKERS, désireux de s'assurer l'appui de sa profonde expérience des affaires. Sir Davison DALZIEL devait trouver plus tard en M. NOBLEMAIRE, un collaborateur d'une rare activité ; malheureusement, la mort enleva ce dernier à sa tâche dès 1926. Le baron Robert SNOY, étroitement associé depuis longtemps aux efforts de M. NOBLEMAIRE, vient d'être choisi par le Conseil d'Administration pour assumer les fonctions de Directeur général.

Dans ces dernières années, la Compagnie des Wagons-Lits a connu de nouveaux et rapides succès. Elle est notamment parvenue à remettre en marche l'*Orient-Express* de Paris (Calais-Ostende) à Bucarest par l'Allemagne et l'Autriche, avec une branche, en été, sur Prague et sur Carlsbad ; de même, le *Louqsor-Express*, l'*Oberland-Engadine-Express*, le *Pyrénées-Côte-d'Argent-Express*, le *Vienne-San-Remo-Nice-Cannes-Express*. Enfin, en 1926, elle a pu faire circuler à nouveau le *Nord-Express* entre Paris (Calais-Ostende) Berlin et Varsovie, avec un matériel métallique du tout dernier modèle comportant notamment des installations de toilettes-lavabos en très sensible progrès sur les types antérieurs.

D'autre part, l'empressement du public à se servir des wagons-lits est tel, qu'il a permis à l'activité créatrice de la Compagnie d'obtenir la mise en marche de trains de nuit, composés exclusivement de wagons-lits de 1^{re} et de 2^e classes. C'est le cas notamment entre Rome et Milan ; entre Rome et Turin ; entre Rome-Venise-Trieste ; entre Rome et Reggio et Syracuse ; enfin, partiellement, entre Paris et Vienne par la Suisse et l'Arberg. Cette innovation sera appliquée bientôt à d'autres réseaux.

Enfin, la Compagnie des Wagons-Lits vient d'étendre au Continent la circulation de voitures Pullman analogues à celles qu'exploite en Angleterre la *Pullman Car Cy Ltd*, que préside, en même temps que le Conseil de la Compagnie des Wagons-Lits et avec tant d'autorité, Sir Davison DALZIEL. Dans les trains composés de ces voitures, le public n'a plus à s'astreindre à se présenter à un moment déterminé au wagon-restaurant. Assis dans un confortable fauteuil, le voyageur se voit servir, à la table même qui se trouve devant lui, les mets qu'il a choisis. Ce nouveau type de voitures, inauguré en Août 1926, dans la composition du *Sud-Express*, sur les réseaux de Paris à Orléans et du Midi, et en Septembre 1926 dans la composition du *Flèche d'Or—Golden Arrow*, de Paris à Calais sur le réseau de la Compagnie du Nord, paraît appelé au plus grand succès, comme le montrent les résultats obtenus déjà durant l'hiver 1925-1926, dans le *Milan-San-Remo-Nice-Cannes-Express*. A partir du mois de Mai 1927, un train composé de voitures Pullman de 1^{re} et de 2^e classes, circulera entre Paris, Bruxelles et Amsterdam.

BUREAUX DE VOYAGES (AGENCES)

La Compagnie des Wagons-Lits a mis sur pied une importante organisation de bureaux de voyages. Elle a désiré faciliter les déplacements du public en concentrant dans ses agences des services qui répondent à tous les besoins qu'un voyage comporte : vente de billets de chemins

de fer, de bateaux, d'avions, d'autocars, etc., réserve de chambres dans les hôtels, préparation de voyages à forfait, prise et délivrance de bagages à domicile, change, voyageurs-chèques, bureau de théâtres, bureau de correspondance, etc., etc.

Il s'agit là d'une organisation moderne toute nouvelle, d'un mécanisme délicat et compliqué que la Compagnie n'a pas hésité à créer de toutes pièces et qu'elle s'ingénie à perfectionner chaque jour.

Le nombre des agences offrant au public ces commodités atteint actuellement près de cent ; la plus importante est celle de Paris, 14, boulevard des Capucines.

En outre, plus de deux cents sous-agences sont également confiées, dans d'autres centres d'Europe, d'Asie et d'Afrique, aux meilleurs correspondants que la Compagnie a décidé de s'adjoindre.

TRANSPORT DE LA POSTE

La Compagnie des Wagons-Lits est devenue, à cet égard, une institution en quelque sorte officielle, car la plupart des Administrations Postales lui ont confié la mission délicate du transport des dépêches en grande vitesse.

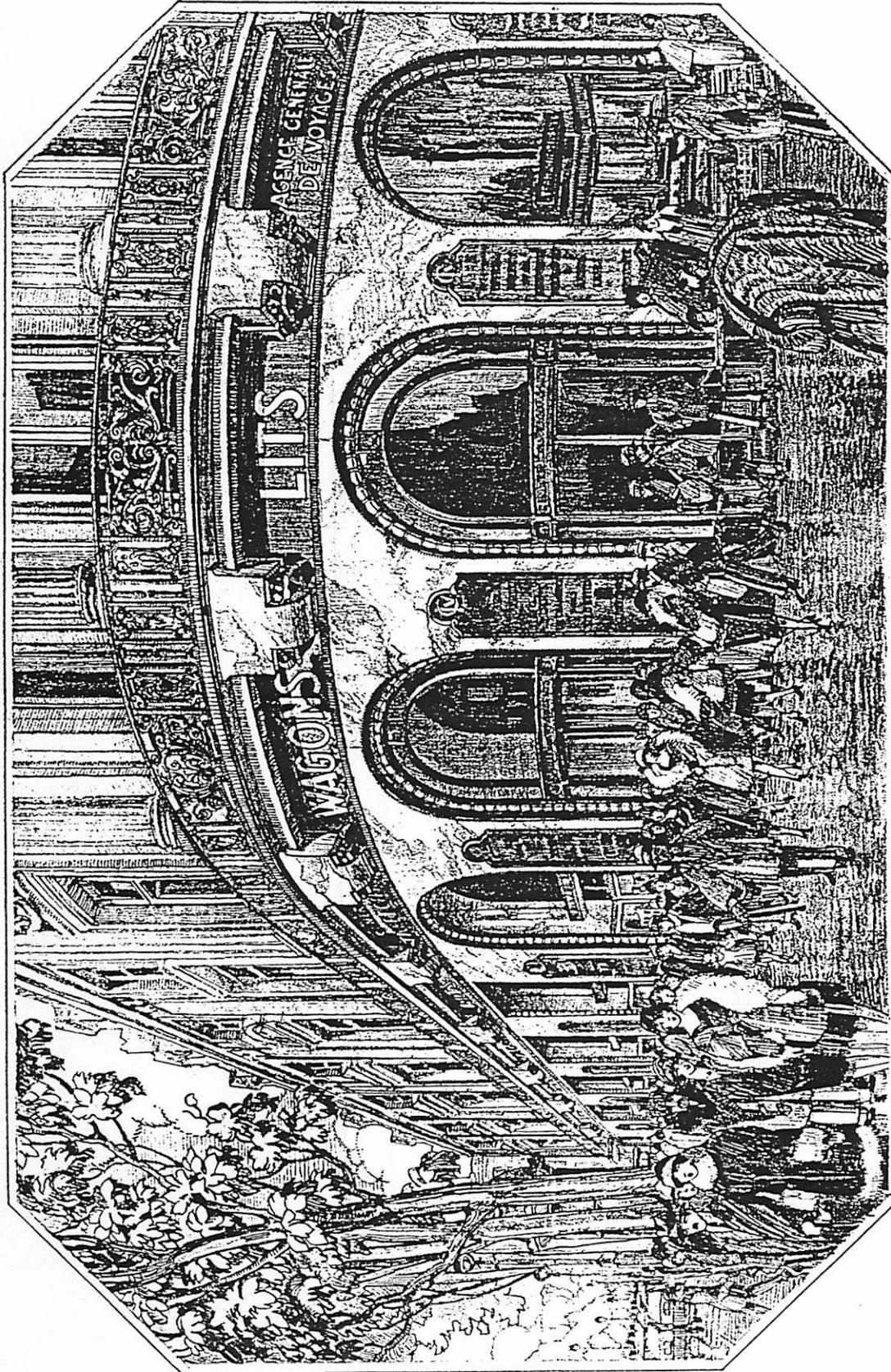
Dès sa création, en 1883, l'*Orient-Express* fut considéré comme train postal.

Depuis, ce service s'est étendu et la Compagnie effectue le transport des dépêches postales par ses trains internationaux allant de Calais et de Paris à Milan, Trieste, Belgrade, Bucarest, Athènes et Stamboul (*Simplon-Orient-Express*), comme de Calais et de Paris à Lisbonne (*Amérique du Sud*), et à Madrid (*Sud-Express*).

En même temps qu'elles lui ont donné une marque certaine de leur confiance, ces Administrations Postales ont reconnu la valeur de la Compagnie des Wagons-Lits comme instrument de transport international direct.

TRANSPORT DE MESSAGERIES

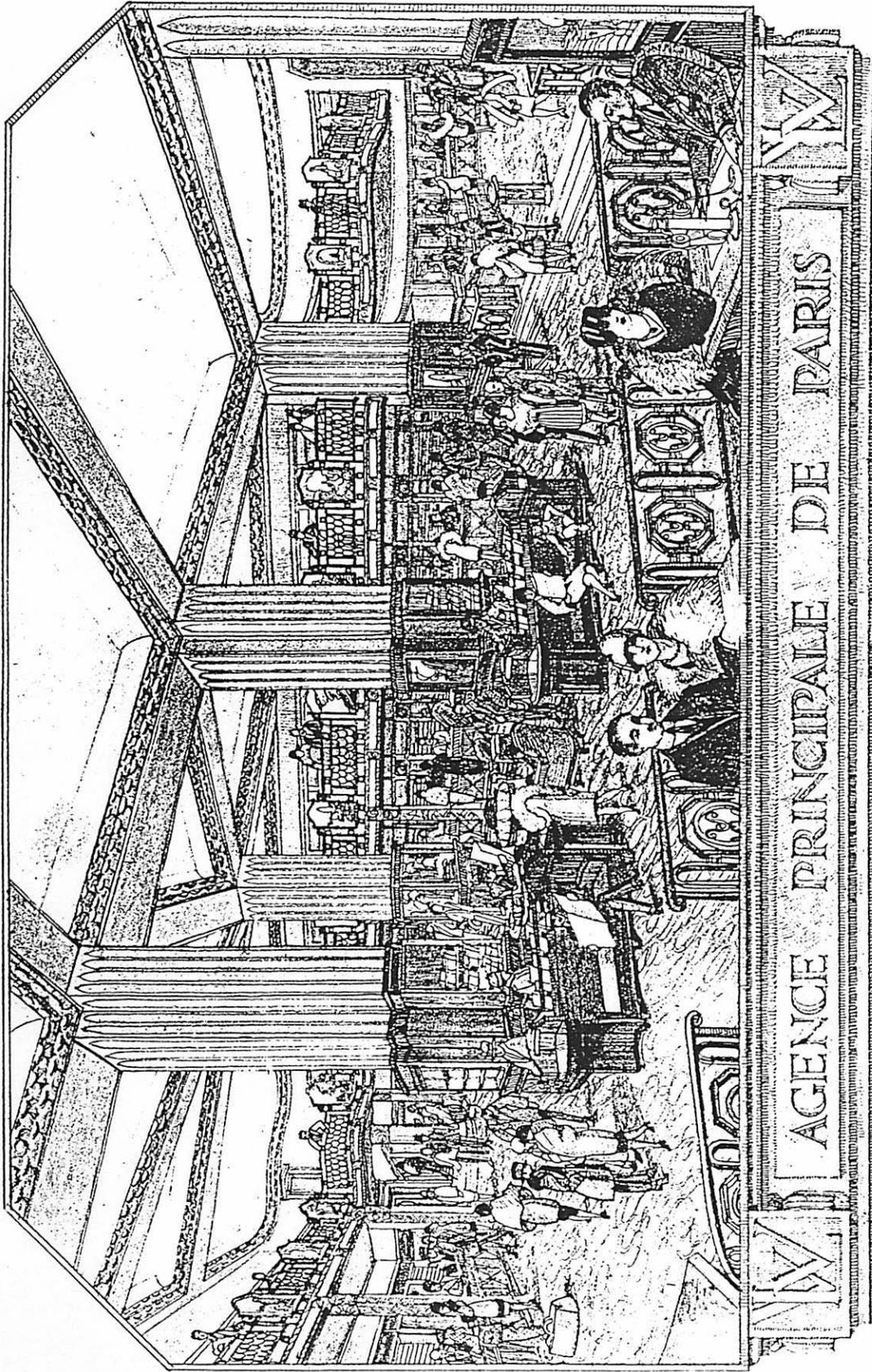
La Compagnie des Wagons-Lits a également organisé un service de Messageries à grande vitesse par ses grands trains internationaux : *Sud-Express*, *Rome-Express*, *Simplon-Orient-Express*, *Suisse-Arlberg-Vienne-Express*, *Nord-Express*, *Orient-Express*, *Ostende-Vienne-Orient-Express*, *Vienne-San-Remo-Nice-Cannes-Express*, fournissant au commerce les facilités de transport nécessaires à ses échanges.



A. DESCELLIERS ARC^{te} DPLG⁶

AGENCE PRINCIPALE DE PARIS

14, BOULEVARD DES CAPUCINES (AU COIN DE LA RUE SCRIBE)



AGENCE PRINCIPALE DE PARIS

A. DESCELLIERS, ARC^{TE} DPL G.

VUE INTÉRIEURE

SERVICE DES BAGAGES

La Compagnie des Wagons-Lits vient d'inaugurer un service d'enlèvement et de remise des bagages, avec enregistrement à domicile au départ et livraison presque immédiate à domicile à l'arrivée. Ce service ne fonctionne encore qu'à Paris, mais il sera prochainement étendu à d'autres grands centres, dans tous les pays, étant donné l'accueil favorable que lui fait le public voyageur.

INSTITUTION DE PRÉVOYANCE

Dès avant la guerre, la Compagnie avait mis à l'étude une institution de prévoyance en faveur de son personnel. Ce projet a pu être réalisé en 1920 ; il assure au personnel, en cas de mise à la retraite pour invalidité ou vieillesse, ainsi qu'aux veuves des agents, le versement d'un patrimoine, sans qu'aucune intervention soit demandée au personnel, la Compagnie faisant seule les versements nécessaires.

* * *

Nous placerons ici quelques chiffres qui montreront éloquemment le développement continu de la Compagnie des Wagons-Lits :

En 1886, le nombre de jours-voiture réalisé par la Compagnie s'élevait à	43.368
En 1900, ce nombre passait à	160.468
En 1910, — — — — — à	292.633
En 1926, malgré l'arrêt de l'exploitation en Russie, ce nombre dépassera	350.000

En 1876, le capital de la Compagnie était de 4 millions de francs. Il est aujourd'hui de 115 millions. En outre, la Compagnie met en œuvre le montant de ses emprunts obligataires qui sont actuellement de 42 millions de francs, et de 3.500.000 livres sterling.

Plus de deux millions de voyageurs sont transportés annuellement dans les wagons-lits et plus de dix millions prennent place dans les wagons-restaurants.

La Compagnie utilise les services de onze mille agents environ, de toute catégorie.

Les recettes de la Compagnie étaient :

En 1876 de.	541.000 fr.
» 1890 de.	4.518.000 »
» 1900 de.	13.423.000 »
» 1910 de.	28.900.000 »
» 1920 de.	64.228.000 »
Enfin, en 1926, elles s'élèveront approxima- tivement à.	250.000.000 »

Dans ces nombres sont comprises les recettes des Agences dont il est intéressant de montrer le développement dans ces dernières années :

AGENCES

1920.	4.747.000 fr.
1921.	8.545.000 »
1922.	7.869.000 »
1923.	11.870.000 »
1924.	18.306.000 »
1925.	28.238.000 »

MESSAGERIES

1920.	20.000 fr.
1921.	709.000 »
1922.	823.000 »
1923.	1.531.000 »
1924.	2.064.000 »
1925.	2.940.000 »

L'exposé que nous venons de faire fera ressortir, pensons-nous, à quel point la Compagnie des Wagons-Lits est en état de continuel renouvellement, et avec quelle sage audace elle sait épier les besoins des voyageurs et ajouter les unes aux autres les créations nouvelles que permettent les progrès réalisés par les Administrations de Chemins de fer dans l'établissement de leurs voies et la traction de leurs trains. Le Conseil d'Administration et la haute Direction de la Compagnie ont sans cesse les yeux ouverts sur le présent et sur l'avenir. Il semble que les paroles prononcées en 1898, par M. Georges NAGELMACKERS : « *Notre travail n'est pas terminé; nous ne faisons que commencer* », soient toujours présentes à leur esprit.

Ils trouvent d'ailleurs dans le dévouement du personnel tout entier une aide des plus efficace pour l'accomplissement de leur tâche. Le Conseil d'Administration a notamment entrepris et poursuit sans relâche le rajeunissement complet du matériel roulant, de sorte qu'à l'heure actuelle, sur plus de 1600 véhicules possédés par la Compagnie, 255 voitures ont été modernisées et 255 sont en voie de modernisation ; 56 ont été entièrement reconstruites ; 64 sont en voie de reconstruction ; 330 voitures neuves du dernier type réalisé ont été livrées et, enfin, 242 voitures nouvelles sont en construction.

Si la Compagnie des Wagons-Lits peut être fière des résultats obtenus, c'est qu'elle a su comprendre sa destinée et les besoins de son époque ; qu'elle a su forger l'instrument appelé à les satisfaire et que, se pliant toujours aux conditions indispensables à son développement, elle a réussi à se rendre utile et même nécessaire.

Sa destinée a été de naître en même temps qu'une époque qui allait voir se développer un prodigieux mouvement international économique et commercial ; il fallait un instrument qui facilitât les déplacements des industriels et hommes d'affaires d'abord, des touristes ensuite, que la prospérité de ces cinquante dernières années allait voir se multiplier.

La Compagnie des Wagons-Lits a été cet instrument.

Des Sociétés nationales n'eussent pas rempli le rôle qui a été et reste le sien ; elles eussent rencontré des difficultés sans nombre pour organiser des relations internationales luxueuses et confortables. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits, au contraire, a compris quelles étaient les conditions à remplir pour exercer une industrie d'une aussi grande importance économique et sociale que celle des transports à travers divers pays, sans porter ombrage à aucun. Respectueuse des droits et des lois de chaque Etat, elle a su garder son indépendance, ne tirer ses ressources que des capitaux privés, ne tomber sous aucune tutelle politique ni nationale.

Son Conseil d'Administration est composé de ressortissants de diverses nations ; aucun Gouvernement ne lui alloue une subvention quelconque ; son exploitation est et doit être rémunératrice pour assurer sa liberté ; entre les résultats d'exploitation dans les divers États doit s'établir un équilibre et une compensation nécessaires ; aussi était-il indispensable de s'assurer partout l'exclusivité de la circulation dans les pays traversés par ses voitures de luxe, au moyen de contrats passés avec les Administrations de Chemins de fer. Celles-ci, du reste, ont partagé cette conception, puisque la Compagnie Internationale des Wagons-Lits possède aujourd'hui des contrats d'exclusivité avec plus de 10 Réseaux ferrés d'Europe, d'Asie et d'Afrique. Ceux-ci ont reconnu qu'une

unité de direction peut seule assurer un service régulier dans des conditions de transport favorables aux voyageurs, à la condition que sous cette direction unique, travaillent des ressortissants de tous les pays où la Compagnie exerce son exploitation.

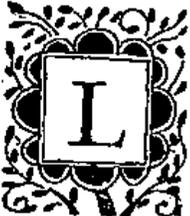
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits, en comprenant et réalisant ces conditions, a affirmé sa nécessité internationale et justifié son succès.

Enfin, il est intéressant de noter que la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens est née en Belgique et qu'elle a toujours gardé des relations étroites avec son pays d'origine.

Or, le grand historien PIRENNE a démontré maintes fois que la Belgique, dont le caractère est d'être le creuset où se sont fondus les courants ethniques et sociaux les plus divers, devait à ce caractère d'avoir été, à travers les siècles, le plus actif ferment d'expansion qui se soit vu parmi les peuples. Son origine belge doit avoir été pour la Compagnie des Wagons-Lits la cause première de l'étonnante réussite de son œuvre internationale. Elle fournit à l'historien son témoignage et son exemple et on peut dire que l'histoire de la Compagnie des Wagons-Lits se rattache ainsi à la grande Histoire.



CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT DES VOITURES

ES premières voitures-lits en service en Europe ont été construites en 1872. Elles mesuraient à peine 9 mètres de longueur totale en dehors des tampons, elles étaient à deux essieux, les bogies déjà en usage en Amérique n'ayant pas encore été mis en service en Europe.

Ces premières voitures-lits, mises en service en 1872, comportaient trois compartiments communiquant entre eux par un couloir central longitudinal coupé lui-même, vers le milieu de la voiture, par un couloir transversal correspondant aux portes donnant accès dans la voiture. D'un côté de ce couloir transversal se trouvaient deux compartiments à 4 places et, de l'autre côté, un compartiment à 4 places et deux cabinets de toilette.

Chaque compartiment comportait, pendant le jour, 4 fauteuils disposés deux par deux le long des parois longitudinales.

Pour la nuit, on rapprochait l'un de l'autre les deux fauteuils situés le long de la même paroi et on abaissait les dossiers jusqu'à les rendre horizontaux. Le lit inférieur était constitué. Le lit supérieur était, dans la journée, maintenu appliqué contre le plafond par des courroies avec contrepoids et, le soir, il suffisait de l'abaisser.

L'éclairage était assuré par des lampes à huile de colza ou à huile minérale; le chauffage se faisait à l'aide de briquettes ou par l'air chaud.

Ces premières voitures servirent de terrain d'expérience et de nombreuses améliorations furent apportées à celles qui furent construites les années suivantes. Parmi ces améliorations, nous citerons : l'éclairage au gaz riche, le

chauffage à eau chaude. On créa, vers 1880, les premières voitures à inter-circulation, mais le plus grand perfectionnement fut l'introduction, en Europe, des voitures à bogies.

Les premières voitures-lits à bogies qui aient circulé en Europe, furent construites par la Compagnie des Wagons-Lits en 1880; elles comportaient 20 places réparties en trois compartiments à 4 places et quatre compartiments à 2 places. Ces sept compartiments étaient desservis par un couloir longitudinal allant d'une extrémité à l'autre de la voiture. Un cabinet de toilette w.-c. était prévu à chaque extrémité du couloir, l'accès de la voiture se faisant par deux plates-formes fermées.

Vers cette époque également, la Compagnie des Wagons-Lits eut l'idée d'assurer aux voyageurs leurs repas durant les trajets de jour. Les premiers wagons-restaurants furent très modestes : c'étaient de simples voitures de 3^e classe, qui avaient été prêtées par les Chemins de fer d'Anhalt et aménagées par la Compagnie des Wagons-Lits pour permettre aux voyageurs de consommer des paniers-repas.

Les inconvénients résultant de ces véhicules sans cuisine devaient rapidement amener la Compagnie à construire des voitures munies non seulement d'une cuisine, mais d'armoires et de glacières.

Mais la stabilité de ces wagons-restaurants à trois essieux n'était pas comparable à celle des nouvelles voitures-lits à bogies que l'on venait de mettre en service ; aussi, ils durent bientôt être remplacés par d'autres montés sur bogies.

La disposition intérieure de ces premières voitures à bogies comprenait une cuisine, une office, deux salles à manger dont l'une à 12 places et l'autre de 24 places, un cabinet de toilette et une cabine contenant l'appareil de chauffage à thermosiphon. Un soufflet ou des passerelles permettaient l'intercommunication avec les voitures voisines.

A partir de 1894, les nombreux trains de luxe qui furent mis en circulation exigèrent la construction de nouveaux types de véhicules à bogies. Ces nouveaux véhicules atteignaient près de 20 mètres de longueur totale en dehors des tampons. Les voitures-lits comportaient 18 places et les voitures-restaurants 42 places réparties en deux salles. Les fourgons, également montés sur bogies, étaient divisés à l'intérieur, suivant les nécessités du service, en compartiments à bagages, compartiments à provisions et compartiments pour le service postal.

Certains services créés en Russie et en Egypte motivèrent la construction de voitures spéciales pour ces pays.

Les voitures-lits et voitures-restaurants destinées à la Russie possédaient une double toiture, des parois épaisses avec doubles fenêtres, et un double plancher. Le chauffage était renforcé afin de protéger les voyageurs contre les froids rigoureux de ces régions.

Les fourgons destinés aux trains transsibériens contenaient un compartiment à bagages, un compartiment renfermant une chaudière, une turbine à vapeur et une dynamo pour l'éclairage électrique de tout le train, un compartiment pour le personnel, une salle de bains avec lavabo et installation pour le coiffeur et un compartiment avec glacières pour les réserves de vivres.

Dans les voitures destinées à l'Égypte, il fallait, au contraire, protéger les voyageurs contre le soleil et la chaleur. Ces voitures comportaient une deuxième toiture en liège et toile d'amiante avec circulation d'air, des parois doublées de matières isolantes ; des persiennes fixes, placées à la partie supérieure des fenêtres, protégeaient les voyageurs des rayons du soleil. Enfin, pour rafraîchir l'air des salles des restaurants, on utilisa des appareils réfrigérants à glace. Cette installation permettait, avec 150 kilos de glace, d'obtenir en trois heures une température intérieure inférieure de 10° à la température extérieure si celle-ci excédait 35°.

Des perfectionnements, visant aussi bien les détails de l'aménagement intérieur que les questions intéressant la sécurité, le roulement ou la suspension, furent ainsi apportés sans cesse, et chaque nouveau type de voiture représentait un progrès réel par rapport au type précédent.

C'est ainsi que, de 1894 à 1914, on introduisit d'abord l'éclairage à incandescence par le gaz qui fut lui-même remplacé par l'éclairage électrique ; on supprima les compartiments-lits à 4 places ; on augmenta le nombre des cabinets de toilette, un cabinet de toilette étant prévu pour quatre voyageurs ; on créa des restaurants à 50 places destinés aux trains très fréquentés, etc...

Un certain type de voiture-lits mérite même une mention spéciale : ce sont des voitures qui furent construites en 1909 pour circuler sur les Chemins de fer P. O. et Midi français.

La longueur de ces voitures atteignait 23 m. 450 en dehors des tampons, longueur jamais atteinte jusqu'alors pour des voitures de chemins de fer.

Ces voitures comportaient 4 compartiments-lits à 2 places avec un cabinet de toilette pour chaque groupe de deux compartiments ; 2 compartiments salons-lits à 3 places ayant chacun leur cabinet de toilette et un w.-c. commun aux deux compartiments ; 2 compartiments-couchettes à 2 places ; un couloir longeant toute la voiture et 2 cabinets w.-c.

RÉSEAU PARCOURU PAR
LES VOITURES DE LA C^{IE}
DES WAGONS-LITS EN 1926

VOITURES-LITS MÉTALLIQUES

Après la fin de la guerre, la Compagnie étudia et mit en service dès 1922 les premières voitures-lits métalliques qui marquent une étape dans la construction du matériel de chemin de fer.

Ces voitures comportent un châssis, une toiture, une charpente et des parois extérieures entièrement en acier.

Leur longueur atteint 23 m. 450 hors tampon, l'écartement entre bogies est de 16 mètres.

Nous allons donner quelques indications techniques concernant la structure de ces voitures :

1° *Châssis.* — Le châssis est constitué par une poutre centrale en caisson formée de tôles d'acier et de cornières ; cette poutre s'appuie à chaque extrémité sur une pièce en acier moulé qui forme toute l'extrémité du châssis en réunissant ensemble, en une seule pièce, la traverse de tête, la traverse de pivot, les poussards et les longerons. Des consoles en acier embouti sont fixées à la poutre centrale pour soutenir les parois de caisse.

2° *Parois et charpente.* — La charpente est constituée par des montants en acier embouti, et la paroi extérieure par une tôle de 4 m/m d'épaisseur pour la partie sous ceinture et par des tôles embouties formant les encadrements des fenêtres pour la partie au-dessus de la ceinture. Cette tôle sous ceinture ainsi que la ceinture elle-même constituée par deux profilés en acier assurent une rigidité parfaite à la paroi qui est montée d'une seule pièce et rivée au châssis.

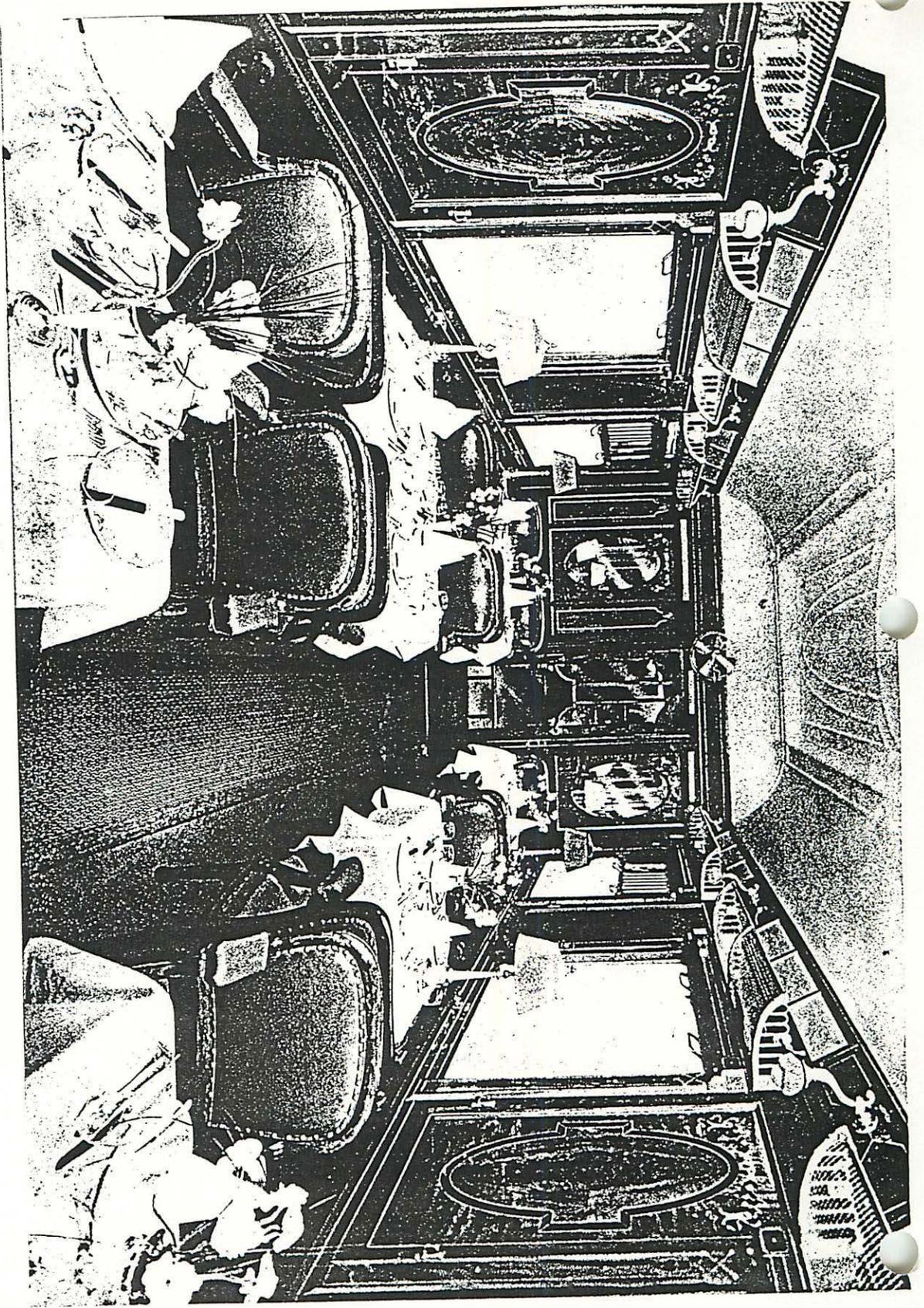
3° *Toiture.* — La toiture est constituée par des tôles minces, et des cornières doubles forment les courbes de toitures. Les tôles sont assemblées entre elles par recouvrement et des couvre-joints assurent l'étanchéité parfaite.

Ajoutons que les parois extérieures et la toiture sont doublées de matière isolante.

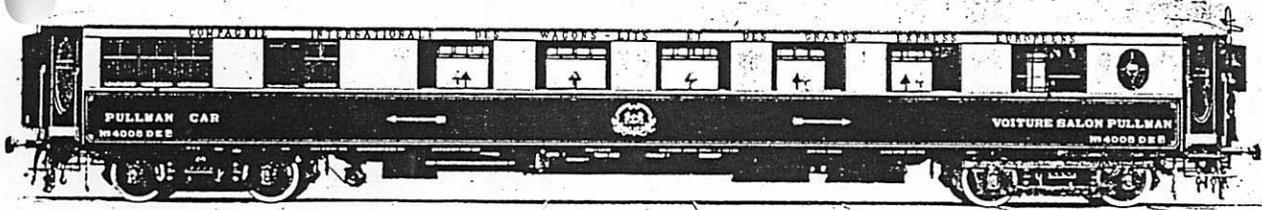
Les organes d'attelage sont du type renforcé de 70 tonnes de résistance ; les organes de choc et traction sont du système Chevalier-Rey.

Les bogies de ces voitures sont d'un type nouveau, en acier moulé, et l'on trouvera leur description plus loin, au chapitre réservé aux bogies.

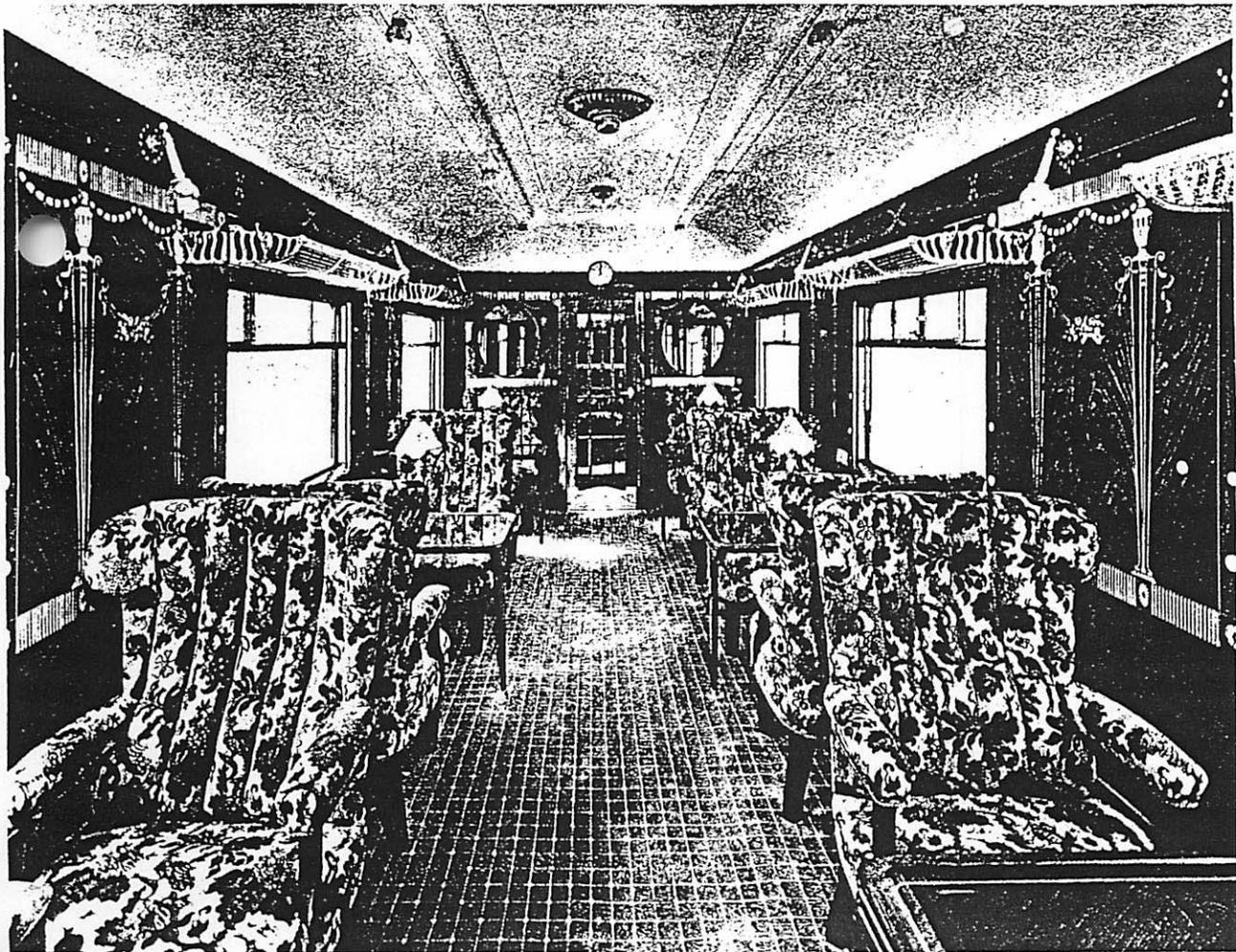
L'extérieur de ces voitures donne par ses lignes nettes une impression incontestable de robustesse et de stabilité.



WAGON-RESTAURANT. — 1926



VOITURE PULLMAN



VOITURE PULLMAN - VUE INTERIEURE

Dans l'aménagement et la décoration intérieurs, rien ne rappelle la construction métallique. Les parois sont entièrement revêtues de panneaux en marqueterie ou en cuir décoré et toute la boiserie est en acajou verni au tampon. Les plafonds sont peints en blanc mat afin d'augmenter le plus possible la lumière sans éblouir. Les couleurs des tissus des sièges et des tapis ont été choisies pour s'harmoniser avec la décoration des parois.

La disposition intérieure constitue également une innovation. Ces voitures comportent, en effet, 16 places réparties en 8 compartiments à une seule place et 4 compartiments à deux places. Chacun de ces compartiments à une place possède une armoire-lavabo en marqueterie, contenant un lavabo en métal argenté, avec eau chaude et eau froide. Entre chaque groupe de deux compartiments à 2 places est placé un cabinet de toilette confortable avec lavabo en porcelaine et eau chaude et froide.

Telles sont les principales caractéristiques de ces premières voitures-lits métalliques qui furent affectées au « Train bleu ».

Malgré le succès que remportèrent ces voitures, la Compagnie résolut d'apporter encore certains perfectionnements dans l'aménagement intérieur, sans toutefois rien changer aux dispositions générales : on créa un nouveau siège-lit pour les compartiments à une place, ce nouveau modèle étant, en position de nuit, plus large que le précédent ; l'armoire-lavabo des compartiments à une place fut remplacée par un lavabo en porcelaine muni d'un couvercle se rabattant et formant table, alors que le lavabo n'est pas utilisé ; l'éclairage de chaque compartiment fut renforcé et amélioré ; de nouveaux appareils furentvus dans le but de rendre encore plus aisée la manœuvre des châssis de glace : ces appareils étant munis d'un levier, il est possible de monter ou de descendre la vitre sans avoir à quitter sa place.

VOITURES-RESTAURANTS MÉTALLIQUES

Dès l'été 1925, des voitures-restaurants métalliques furent mises en service.

La construction générale de ces voitures est identique à celle des voitures-lits précédemment décrites.

Intérieurement, ces voitures-restaurants appartiennent à deux types différents, selon le service qu'elles doivent assurer.

Les voitures destinées aux trains de luxe disposent de 42 places réparties en deux salles, par tables de 4 et de 2 places. Les restaurants destinés aux services ordinaires comportent 56 places réparties en deux salles.

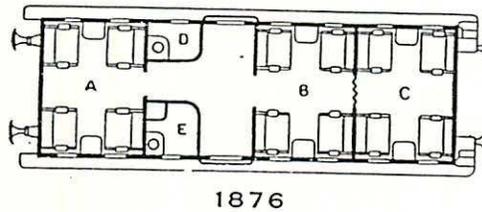
Ces dernières voitures destinées principalement aux pays baltes et polonais, possèdent également un samovar permettant de servir des boissons chaudes aux voyageurs.

* * *

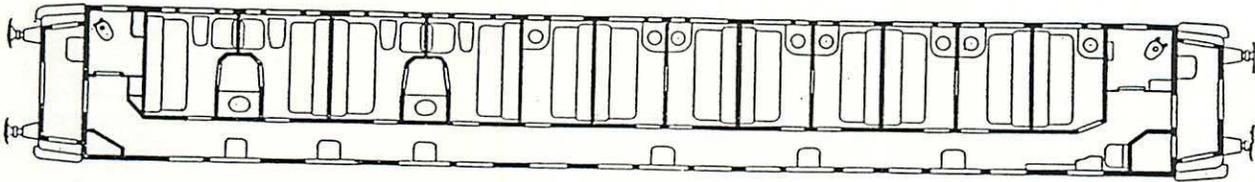
Le progrès réalisé de 1876 à 1926 est rendu saisissant par la comparaison des deux dessins ci-après, qui montrent les dimensions des premières voitures et de celles que la Compagnie des Wagons-Lits construit actuellement.

La première voiture-lits comportait 12 places et pesait 14 tonnes.

La voiture-lits, type 1926, mesure 23 m. 450 et comporte 16 places pour une tare de 56 tonnes.



1876



1926

PERFECTIONNEMENTS SUCCESSIFS DES VÉHICULES

I. — ÉCLAIRAGE

L'éclairage des voitures-lits et des voitures-restaurants a toujours été une des principales préoccupations de la Compagnie.

Lorsque les premières voitures furent mises en service, les Compagnies de Chemins de fer se servaient alors de bougies ou de lampes à huile (huile de colza ou huile minérale). Le premier progrès sensible consista à remplacer l'éclairage à l'huile par l'éclairage au gaz riche. La flamme était fixe, la

lumière était plus intense et pouvait être mise en veilleuse. Malheureusement, ce système ne pouvait s'appliquer que sur des lignes ayant une usine de production et de compression.

L'éclairage au gaz se perfectionna rapidement; on réussit à utiliser le gaz ordinaire de ville et, surtout, on découvrit l'éclairage au gaz par incandescence.

Le danger résultant des réservoirs à gaz n'avait pas échappé à la Direction de la Compagnie; aussi, dès 1888, des essais pratiques d'éclairage électrique furent entrepris.

Au début, on essaya un éclairage par des batteries de piles; le résultat ne fut pas satisfaisant, les piles étaient lourdes et très coûteuses. On utilisa ensuite des accumulateurs, mais ce procédé exige des installations spéciales pour l'entretien, la charge et la manipulation des batteries et dut être abandonné, sauf en Italie où les Chemins de fer possèdent une organisation spéciale pour l'emploi des accumulateurs Hensemberger.

Les différents autres systèmes, qui furent essayés par la suite, comportaient tous une dynamo productrice de courant, actionnée soit par un des essieux du véhicule, soit par une turbine à vapeur, comme cela a déjà été dit pour les voitures du *Transsibérien*.

De tous ces systèmes d'éclairage, trois seulement sont encore utilisés :

L'un, le système Hensemberger avec accumulateurs seulement, est utilisé sur un certain nombre de voitures ne sortant pas d'Italie.

Les deux autres, les systèmes Dick et Stone, sont tous deux avec dynamo actionnée par un des essieux. Le réglage de la dynamo est automatique. Un groupe d'accumulateurs reçoit le courant de la dynamo, lorsqu'il n'est pas utilisé pour l'éclairage et le fournit par contre aux lampes lorsque le train est arrêté.

Quoique ces systèmes donnent parfaite satisfaction, pour parer aux arrêts possibles, il est prévu, sur chaque voiture, une prise de courant permettant de brancher une voiture sans lumière sur une voiture voisine.

II. — CHAUFFAGE

Lorsque les premiers systèmes de chauffage (bouillottes, air chaud, poêle à feu continu, etc...) furent abandonnés, on se trouva en présence de trois systèmes de chauffage qui présentaient, chacun, leurs qualités et leurs inconvénients.

C'étaient le chauffage à eau chaude par thermosiphon et le chauffage à vapeur à haute ou à basse pression.

Finalement, ce fut le chauffage à eau chaude qui fut définitivement adopté pour toutes les voitures de la Compagnie. En effet, ce système de chauffage est le plus simple, le moins dangereux et permet de chauffer le train avant son départ.

Dans chaque voiture est montée dans une cabine spéciale, avec parois épaisses isolantes, une chaudière avec un foyer à charbon. Cette chaudière alimente d'eau chaude un réservoir d'expansion, qui alimente lui-même les circuits de chauffage. Lorsque le train est pourvu d'une conduite générale de vapeur, à haute pression, on peut utiliser la vapeur pour chauffer l'eau du chauffage à l'aide d'un injecteur.

Afin d'assurer un chauffage suffisant, même par les plus grands froids, les nouvelles voitures-lits métalliques sont pourvues de trois circuits de chauffage; deux d'entre eux assurent le chauffage des compartiments et le troisième assure le chauffage du couloir.

Un tuyau de vapeur à haute pression branché sur la conduite principale, à l'aide d'une vanne de réglage, permet également de renforcer le chauffage dans le couloir.

Les nouvelles voitures Pullman du *Sud-Express* et du *Golden Arrow* — *Flèche d'Or* sont munies uniquement du chauffage à vapeur au moyen d'appareils entièrement nouveaux, conçus les uns par la Société Westinghouse et les autres par la firme anglaise Laycock.

III. — FENÊTRES, VENTILATION ET AÉRATION

Les premières voitures-lits étaient munies de petites fenêtres telles qu'elles étaient alors en usage pour les voitures de chemins de fer. Il ne fut possible d'augmenter les dimensions des fenêtres que lorsque des appareils spéciaux eurent été inventés pour « compenser » le poids considérable qu'atteignent les grandes glaces des voitures de chemins de fer.

Actuellement les voitures-lits comportent :

- a) Dans les compartiments à 2 places, une fenêtre de 700^m/_m avec châssis en bronze et deux petites fenêtres de 280^m/_m, dont une pourvue d'un appareil de ventilation qui sera décrit plus loin.
- b) Dans les compartiments à une place, une fenêtre de 700^m/_m et une de 280^m/_m avec appareil de ventilation.
(Toutes les fenêtres des compartiments sont descendantes et à châssis en bronze).

c) Dans le couloir, de grandes fenêtres fixes de 1 mètre de largeur et des fenêtres descendantes de 700 ^m/_m.

d) Dans les w.-c., des fenêtres descendantes de 480 ^m/_m.

(Toutes les fenêtres descendantes sont munies d'appareils « compensateurs »).

Dans les voitures-lits des derniers types, ces appareils sont du modèle « Héra ». Cet appareil est pourvu d'un grand levier de manœuvre permettant de monter ou de descendre sans effort le châssis, tout en restant assis à sa place.

Les voitures-restaurants sont pourvues de fenêtres de 1 m. 10 de largeur, également avec appareils compensateurs.

Dans chaque salle, quatre de ces fenêtres sont pourvues d'appareils de ventilation.

Afin de permettre d'aérer et de ventiler les salles ou compartiments, sans créer des courants d'air gênants pour les voyageurs, on utilisa différents systèmes que nous allons décrire successivement.

Pendant longtemps les salles des voitures-restaurants furent munies de ventilateurs à palettes. Mais ces appareils remuent l'air sans aérer; afin de faciliter l'évacuation de l'air vicié, on adopta, après différents essais, deux systèmes qui donnèrent des résultats satisfaisants et qui sont actuellement en service sur la presque totalité des voitures de la Compagnie :

1° *Aspirateurs à lames de verre.*

Ces aspirateurs comportent un cadre dans lequel sont fixées des lames verticales en verre, disposées comme les lames d'une persienne, et munies d'un dispositif permettant de faire varier leur inclinaison vers la droite ou vers la gauche. Pour aérer la salle ou le compartiment, il suffit d'orienter les lames vers l'arrière du train. Le glissement de l'air sur les lames, produit par la marche du train, aspire l'air intérieur sans créer de courant d'air dans la voiture.

2° *Aspirateurs-torpilles et aspirateurs de toiture pour voitures-lits.*

En plus des appareils à lames de verre, chaque compartiment-lits est muni d'un aspirateur-torpille avec registre manœuvrable à distance et permettant de régler l'aération sans avoir à se déplacer.

Chaque appareil se compose d'un aspirateur proprement dit, placé sur la toiture et constitué par deux cônes creux réunis à leur base.

L'intérieur de ces cônes communique avec l'atmosphère de la voiture par

un tuyau en zinc de large section. Le fonctionnement est analogue à celui des appareils à lames de verre; le déplacement de l'air produit par la marche du train provoque une aspiration de l'air intérieur de la voiture.

Dans les voitures-restaurants, d'autres aspirateurs, basés sur le même principe, mais plus grands, sont placés dans les cuisines et les offices.

Le dernier perfectionnement apporté consiste en l'application d'aspirateurs électriques dans les plafonds des salles des voitures-restaurants. Ces aspirateurs sont constitués par un petit moteur électrique branché sur l'installation d'éclairage et actionnant un ventilateur disposé dans l'épaisseur du plafond.

IV. — INTERCIRCULATION

Actuellement tous les véhicules de la Compagnie sont munis de soufflets d'intercommunication s'accouplant avec tous les modèles de soufflets en service en Europe.

Ces soufflets qui appartiennent à différents types ont remplacé les anciennes passerelles avec main courante qui, autrefois, assuraient, non sans inconvénients, le passage entre les différentes voitures d'un train.

V. — LAVABOS ET CABINETS DE TOILETTE

Les premières voitures-lits comportaient deux cabinets de toilette pour toute la voiture.

Dans les voitures-lits actuelles, il est prévu un lavabo dans chacun des compartiments à une place, un cabinet de toilette pour chaque groupe de deux compartiments à 2 places, et un w.-c. à chaque extrémité du couloir.

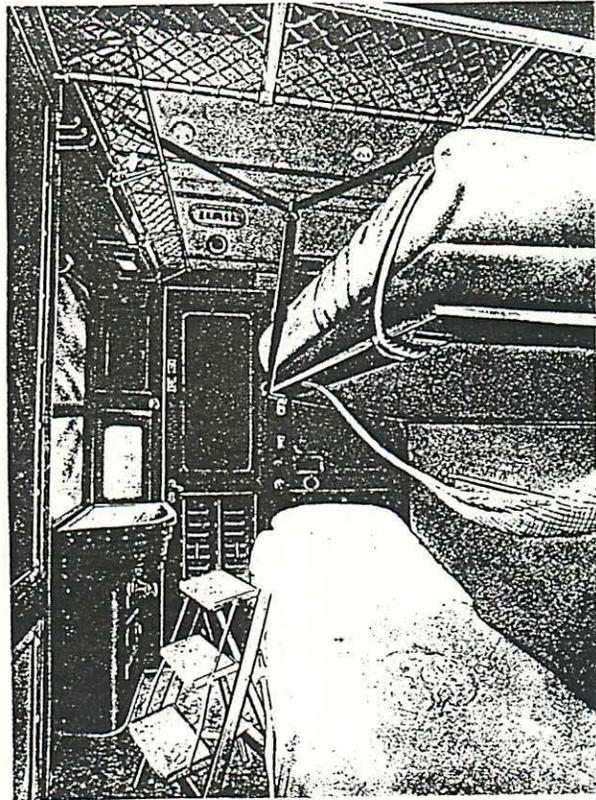
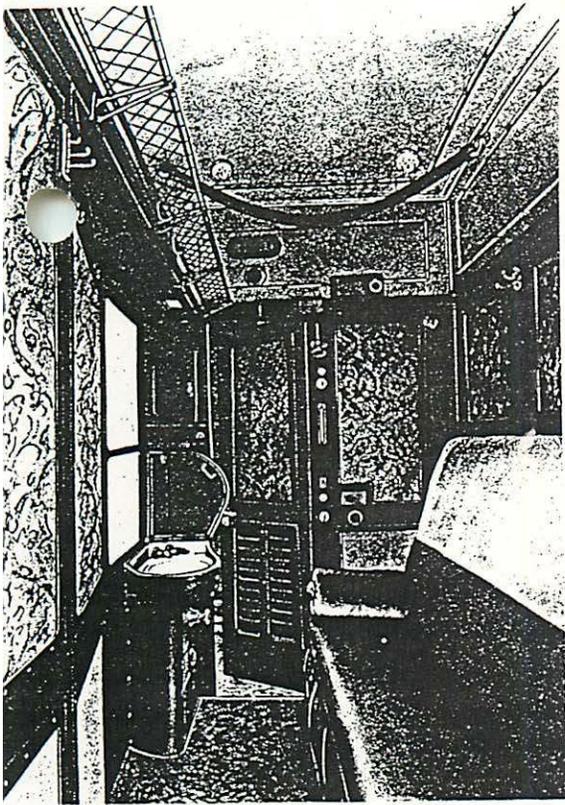
Les parois des cabinets de toilette w.-c. sont en tôle peinte ou émaillée, le plancher est constitué par une dalle de marbre ou de mosaïque de marbre; l'ensemble permet ainsi un nettoyage facile.

VI. — BOGIES

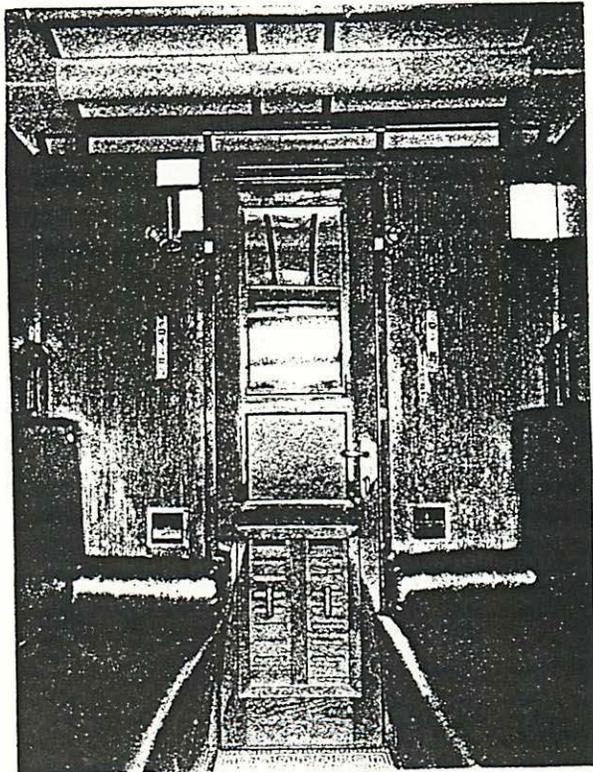
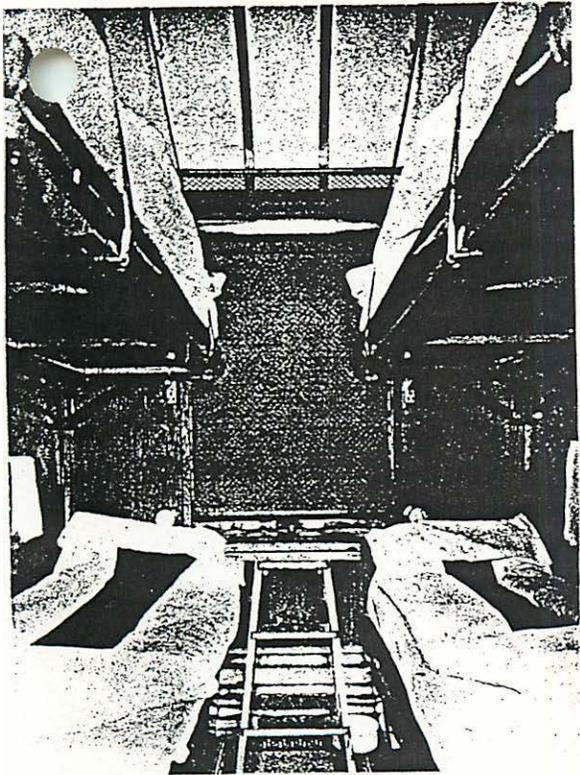
Ainsi que nous l'avons déjà dit, les premières voitures à bogies qui circulèrent sur le continent appartenaient à la Compagnie des Wagons-Lits.

Ces bogies en fer et bois étaient du type déjà en service en Angleterre, mais avaient été modifiés afin d'augmenter le nombre des points de suspension et leur empattement avait été porté à 2 m. 500.

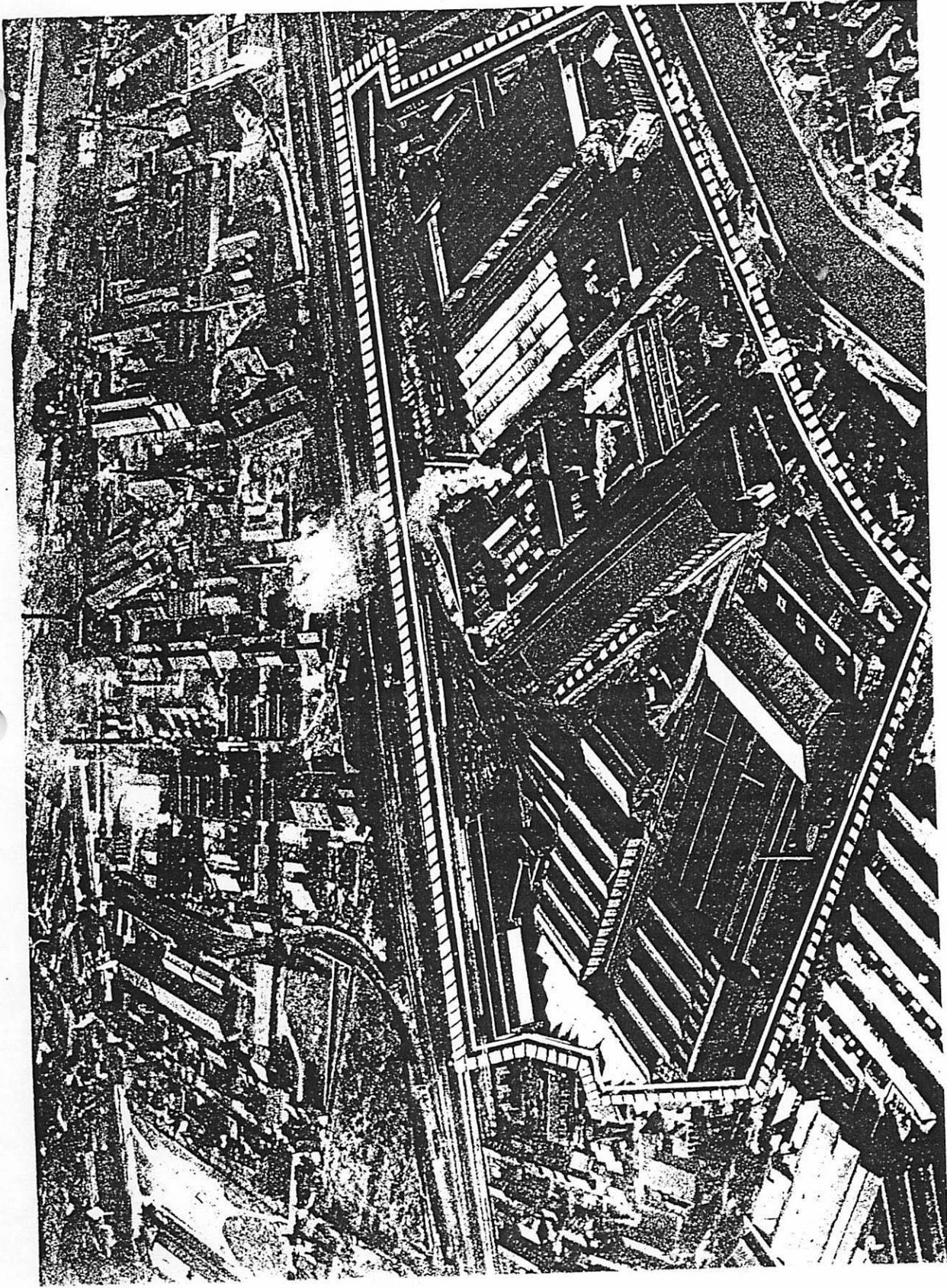
Le bois résistant mal aux influences atmosphériques, les bogies construits



WAGON-LITS DE 2^E CLASSE
COMPARTIMENT A 2 PLACES



WAGON-LITS DE 3^E CLASSE
COMPARTIMENT A 4 PLACES



ATELIERS DE SAINT-DENIS (PARIS)

ar la suite eurent un châssis entièrement métallique en profilés. Ces profilés furent ensuite remplacés par des emboutis en tôle d'acier qui étaient moins lourds et plus résistants.

Les bogies en service avant la guerre étaient de plusieurs types : le bogie Y était le bogie ordinaire en tôle emboutie de 2 m. 500 d'empattement ; le bogie T à trois essieux et le bogie S qui avait 3 mètres d'empattement, étaient destinés aux voitures lourdes.

Ces deux derniers bogies marquèrent un réel progrès au double point de vue roulement et suspension. Malheureusement, ils sont tous deux assez lourds et le réglage du bogie à trois essieux est assez délicat.

Un dernier type de bogie, le bogie P, fut mis en service sur les premières voitures métalliques.

Ce bogie fabriqué sur les dessins de la Compagnie des Wagons-Lits par la Commonwealth Steel Corpor. de Saint-Louis (U. S. A.) possède la particularité d'avoir un cadre en acier moulé d'une seule pièce, ce qui lui assure une rigidité parfaite à laquelle ne peut prétendre un bogie ordinaire.

La traverse danseuse, également en acier moulé d'une seule pièce, est suspendue au cadre du bogie par l'intermédiaire de deux groupes de quatre ressorts à pincettes à sept ou huit lames en acier spécial de $100 \times 9,5$ mm. Le cadre du bogie repose sur les boîtes à huile par l'intermédiaire de quatre groupes de ressorts hélicoïdaux posés eux-mêmes sur deux paires de balanciers de répartition.

VII. — ESSIEUX

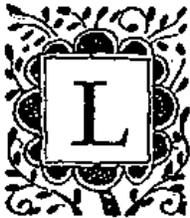
Les essieux utilisés par la Compagnie des Wagons-Lits pour ses premières voitures à bogies étaient en fer et les roues étaient en bois armé de tôle ou en fer forgé. Les fusées avaient 95 mm de diamètre et 200 mm de longueur.

Mais le poids des voitures augmentant sans cesse et les vitesses des trains devenant de plus en plus considérables, les dimensions des essieux durent être augmentées en conséquence.

L'essieu type 8, actuellement utilisé sous les nouvelles voitures de la Compagnie, possède des fusées de 150 mm de diamètre sur 320 mm de longueur. Le poids d'un essieu 8 dépasse 1.600 kilos. La section d'une fusée est de 77 cm². alors que la section des fusées des premiers essieux n'atteignait que 70 cm².

Les centres de roues en bois armé sont devenus des centres pleins ondulés, en acier laminé, forgé ou moulé. Enfin, les bandages renforcés en aciers spéciaux peuvent supporter les fatigues énormes qui leur sont imposées par la vitesse, le poids des voitures et les efforts de freinage.

ENTRETIEN DES VOITURES

 La Compagnie des Wagons-Lits confiait à l'origine aux différentes Compagnies de Chemins de fer l'entretien de ses voitures. Lorsque l'état général d'une voiture nécessitait la réfection complète de la peinture, le remplacement des étoffes, le revêtement des boiseries intérieures, cette grande réparation était confiée à des constructeurs.

Mais l'importance du matériel en exploitation augmentant en même temps que les voitures et leurs installations intérieures devenaient plus compliquées, la Compagnie reconnut, dès 1880, la nécessité de créer des ateliers bien appropriés pour les voitures à bogies, et disposant d'une main-d'œuvre et de cadres spécialisés dans la réparation de son matériel.

C'est ainsi que furent d'abord aménagés, en 1881, les ateliers de Saint-Ouen (près Paris); puis, ensuite, ceux de Marly-lez-Valenciennes, de Rome et d'Irun (Espagne).

En 1892, la Compagnie des Wagons-Lits créait la Compagnie Générale de Construction de Saint-Denis et lui adjoignait son atelier de Marly. Cette filiale n'a cessé depuis lors de rendre les plus grands services, soit en réparant le matériel, soit en construisant, avec une notable rapidité, des voitures nouvelles.

Les résultats obtenus dans les premiers ateliers répondirent pleinement à ce que la Compagnie en attendait. Elle décida donc de créer d'autres ateliers plus importants, et comportant l'outillage et les installations indispensables pour l'entretien des organes de roulement, suspension, freins, choc et traction, et pour le blanchissage du linge.

Le premier atelier conçu dans cet ordre d'idées fut construit, en 1898, à Slykens, près d'Ostende.

La disposition du terrain sur lequel fut édifié cet atelier permit la construction de quatre halls pouvant contenir chacun quatre grandes voitures à bogies pour la réparation et un hall aux révisions pouvant contenir six voitures.

L'entrée des voitures dans les halls et leur manœuvre sont assurées par un faisceau de voies disposées en éventail.

Le sol des halls est bétonné, des fosses de visite permettent de travailler aisément sous les voitures. Les bâtiments sont construits en matériaux incombustibles; ils sont chauffés à la vapeur et éclairés à l'électricité. Les divers corps d'état que la Compagnie emploie pour ses réparations sont groupés dans des locaux annexes qui constituent ainsi, à proximité des halls où ces corps d'état sont appelés à travailler sur les voitures, des ateliers de menuiserie, vernissage au tampon, tapisserie, scierie, serrurerie, chaudronnerie, fonderie, forge, nickelage et argenture, etc...

Dans le hall aux révisions, des installations spéciales permettent les essais de chauffage, des freins, des signaux d'alarme; les voitures sont levées automatiquement au moyen de vérins électriques.

Une blanchisserie est également installée pour le lavage du linge des wagons-lits et des wagons-restaurants de la Division belge.

Des installations spéciales permettent le nettoyage de l'intérieur des voitures, par le vide, ainsi que leur désinfection; des chambres spéciales à désinfecter ont été construites pour les couvertures et la literie retirées des voitures.

Le rendement de cet atelier fut très économique et encouragea la Compagnie à doter les autres pays d'ateliers similaires.

Dès 1902, les ateliers de Zossen, à 30 kilomètres de Berlin, sur la ligne Berlin-Dresde, furent mis en chantier. Conçus à cette époque pour une capacité de douze voitures, ils furent rapidement construits. Les voitures sont distribuées par un transbordeur électrique de 20 mètres de long, pouvant supporter au moins 50 tonnes.

Ce système reconnu de suite très supérieur à celui de Slykens fut adopté pour tous les autres ateliers importants.

Trois ans après la mise en marche de cet atelier, l'extension des services en Allemagne, la création des trains de luxe *Riviera-Express* et *Berlin-Naples-Express* obligèrent la Compagnie à agrandir considérablement l'installation primitivement prévue. La capacité de l'atelier fut portée à 35 voitures.

En 1903, la Compagnie fit construire également un atelier en Autriche où l'augmentation du trafic et le succès du *Saint-Petersbourg-Vienne-Cannes-Express* l'obligeaient à concentrer à Vienne un nombre assez considérable de voitures.

D'une capacité de 12 voitures au début, il fut d'abord agrandi en 1908, puis en 1912; il peut contenir maintenant 30 voitures et est desservi par deux transbordeurs.

Une locomotive électrique est utilisée pour les manœuvres intérieures de l'atelier, l'entrée et la sortie des voitures.

En 1909, un grand atelier a été construit à Saint-Denis, comportant à l'origine 42 places couvertes et 38 places de voies de garage. Il occupait alors 500 ouvriers. Huit places pour le levage des voitures passant en réparation avaient été prévues, mais cet emplacement spécial devint vite trop restreint par suite de la demande de plusieurs Compagnies de Chemins de fer invitant la Compagnie à procéder elle-même aux révisions générales et périodiques de son matériel.

Dès lors, l'agrandissement de ces ateliers et l'amélioration de leur outillage devenaient indispensables et, sitôt la guerre terminée, la possibilité de tirer le meilleur parti de l'emplacement dont elle disposait fut étudiée par la Compagnie. Trois nouveaux halls en ciment armé, bien chauffés, bien éclairés, ont pu être construits, ce qui permet d'avoir 58 places couvertes, un atelier de levage très commode, pouvant recevoir 11 véhicules, avec petit transbordeur à bogies.

Cet atelier a maintenant un effectif de 950 unités qui va devenir insuffisant par suite de l'augmentation constante du trafic des services français, et malgré les services rendus par les ateliers de Villeneuve-Saint-Georges, dont il sera parlé plus loin. Aussi sera-t-il nécessaire d'envisager un nouvel agrandissement des ateliers de Saint-Denis.

En 1910, un autre grand atelier fut édifié à Milan; la construction tout entière est en ciment armé, y compris la toiture et la charpente.

Cet atelier a une capacité de 24 voitures et va être notablement agrandi pour répondre aux besoins résultant de l'augmentation considérable du trafic qu'a entraînée, en Italie, la mise en service récente de voitures-lits métalliques de 2^e classe.

Cette exploitation amène d'ailleurs la Compagnie à faire construire, en ce moment, à Rome, un atelier de levage assez important dans lequel de petites réparations d'entretien pourront aussi être effectuées; une blanchisserie y sera installée.

En 1912, l'augmentation constante des services exploités par la Compagnie en Hongrie et dans les pays balkaniques l'obligea à édifier un atelier de 20 places dans la banlieue de Budapest.

A la même époque, un atelier, également construit en ciment armé, a été édifié à Neu-Aubing, près Munich, pour assurer l'entretien du matériel affecté alors aux services de l'Allemagne du Sud.

La Compagnie a également fait aménager, à Alger, en 1911, sur un terrain qui lui est loué par les chemins de fer, un petit atelier comportant deux places,

suffisant, jusqu'à présent, pour l'entretien du matériel affecté aux services d'Algérie et de Tunisie.

En Egypte, l'entretien du matériel est assuré partiellement par les chemins de fer, qui réparent dans leurs ateliers les organes sous châssis et l'extérieur des voitures; les réparations de l'intérieur sont exécutées par les ouvriers de la Compagnie pendant la saison d'été.

Tous les ateliers décrits ci-dessus, à l'exception de celui actuellement en construction à Rome, et qui est en somme un complément à l'atelier de Milan, ont été construits, avant la guerre, pour répondre aux nécessités d'exploitation de cette époque. Les suites de la guerre ont amené la Compagnie à modifier en partie la répartition de son exploitation, soit par l'organisation de nouveaux centres dans les capitales d'États nouvellement créés, soit par l'augmentation de l'importance de centres déjà existants dans des pays dont le réseau s'est accru dans de notables proportions.

Ces faits ont amené la Compagnie à faire construire de nouveaux ateliers dans ces centres. Les ateliers construits dans cet ordre d'idées sont ceux de Prague, comportant actuellement 5 places; ceux de Bucarest aménagés en 1919, agrandis et outillés en 1923-1924, et comportant actuellement 5 places, et ceux de Varsovie comportant 4 places.

Enfin, l'extension prise en France, après la guerre, par les services de la Compagnie, l'ont amenée à faire procéder, en 1921, à Villeneuve-Saint-Georges (près de Paris), à des installations répondant aussi bien aux besoins de l'exploitation proprement dite, qu'à ceux du levage des voitures. Ces installations comportent :

1° Un hangar de 250 mètres de long couvrant huit voies avec fosses de visite, postes d'essais des freins et des appareils de chauffage, etc.

2° Un bâtiment, dans lequel sont aménagés une blanchisserie capable de traiter 12.000 pièces de linge par jour, de vastes caves pour les consommations, un magasin pour les objets courants servant à l'exploitation, un atelier de réparation des équipements d'éclairage électrique, et des ateliers pour les travaux de petites réparations.

3° Un deuxième bâtiment, pourvu de 7 places équipées électriquement pour le levage périodique des voitures, et de toutes les machines-outils permettant une réparation rapide des organes sous châssis, par conséquent la meilleure exploitation du matériel dont l'immobilisation est ainsi réduite au minimum : une voiture entrant le matin à l'atelier de levage, pour révision périodique, en ressort généralement le soir même, prête à être remise en service.

Aux ateliers énumérés ci-dessus, il faut encore ajouter les petits ateliers de Harbin (Mandchourie) et Calais, permettant l'un et l'autre la réparation simultanée de deux voitures.

En résumé, la Compagnie possède actuellement, en exploitation, 13 ateliers, qui sont les suivants :

Ateliers de :	Saint-Denis	58	places couvertes
—	Milan	20	—
—	Zossen	35	—
—	Vienne	30	—
—	Budapest	20	—
—	Slykens-lez-Ostende	22	—
—	Irun	9	—
—	Bucarest	5	—
—	Villeneuve	7	—
—	Prague	5	—
—	Varsovie	4	—
—	Alger	2	—
—	Calais	2	—

219

Les ateliers de Neu-Aubing, près Munich, sont momentanément fermés.

L'agrandissement des ateliers de Milan et la construction des ateliers de Rome, qui seront vraisemblablement achevés au printemps de 1927 mettront 20 places de plus à la disposition de la Compagnie pour l'entretien et le levage des véhicules.

Tous ces ateliers occupent un effectif total de : 2.400 ouvriers.

En plus des réparations et des levages dans les ateliers énumérés ci-dessus, des réparations courantes, de peu d'importance, doivent être exécutées sur les voitures en exploitation. Ces petites réparations, qui sont qualifiées de « Petit entretien », sont faites, soit en gare, soit à proximité, dans les voies de garage, par des ouvriers spécialisés dans ce genre de travail : l'effectif total des ouvriers de cette catégorie atteint actuellement : 300.

