

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 47

Artikel: Edouard VII en voyage
Autor: E. M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255601>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

EDOUARD VII EN VOYAGE

Il est des millionnaires qui peuvent se payer toutes les commodités des trains de luxe: cabinet de bain, salle de lecture, piano, sténographes et dactylographes, mais ils n'atteindront jamais au confort, à l'aisance et surtout à l'assurance avec lesquels voyage le roi d'Angleterre.

Edouard VII, en chemin de fer, ne souffre aucun contretemps; ses goûts et ses désirs ne veulent point être limités. Tout est disposé plusieurs jours à l'avance, chaque minute du voyage fait partie d'un programme de vigilance infallible. Il n'est qu'un roi qui puisse sortir de son wagon, aller à la station, partir, arriver, sans se douter qu'il traverse non seulement une "vallée de larmes" mais aussi d'horaires et de bagages. D'autres s'en occupent à sa place. Lui, ne songe qu'à passer le temps que dure son déplacement de la façon la plus plaisante possible.

Dans les gares, il ne passe pas par l'entrée réservée au public, mais par une porte spéciale; un tapis rouge est déroulé qui va du marpied de sa calèche au marchè pied du wagon. Il est salué par le directeur de la ligne ferrée et autres grands fonctionnaires.

Les constructeurs du train royal semblent avoir voulu faire oublier à l'auguste souverain qu'il se trouve dans un train. Entrer dans le fumoir du train royal, c'est, en somme, entrer dans un club aristocratique de Londres; le wagon de la reine est un exquis salon. L'heure du voyage est noté sur une tabelle hermine et or; la ponctualité étant vertu de roi, le mécanicien doit régler sa machine de manière à arriver au moment précis. En outre, les dispositions réglant le service du chemin de fer pendant le voyage royal ont un caractère strictement privé et ne sont communiquées qu'aux seuls employés que cela concerne; il leur est formellement interdit de les divulguer aux profanes.

Un train estafette précède toujours de quinze minutes le train royal, pour pouvoir constater, cas échéant, la présence de quelque obstacle ou découvrir quelque tentative criminelle. Mais l'envoi d'un train spécial serait coûteux, et les Anglais, en gens pratiques, font servir à cette besogne un train ordinaire de voyageurs dirigé par des employés particuliers; ainsi, ce train passe inaperçu.

On pourrait facilement s'imaginer que lorsqu'on est roi ou reine d'Angleterre, on peut voyager gratis sur toutes les lignes du royaume. Il n'en est absolument rien: Edouard VII paie son transport pour lui et pour chacun des membres de sa famille.

Avant le départ du train, celui-ci est examiné minutieusement dans toutes ses parties. On choisit la locomotive la plus parfaite, le mécanicien le plus habile et le plus sûr que possède la compagnie. Une escouade de télégraphistes alertes accompagne le train royal, munis d'instruments et d'outils leur permettant d'établir n'importe où une communication entre le

roi et son immense empire. Le train ne s'arrête et ne repart qu'au signal du superintendant du convoi; ce fonctionnaire, à chaque arrêt, inspecte à nouveau le train; le départ n'est commandé que lorsque tout le monde s'est assis, afin d'éviter aux voyageurs principaux les culbutes possibles du démarrage.

Aucun train, sauf l'estafette, ne peut suivre ou précéder le train royal, à moins de trente minutes de distance; un convoi ordinaire doit-il attendre à une gare le passage du train spécial, il est méticuleusement inspecté au dedans et au dehors.

Les barrières des passages à niveau peu fréquentés sont fermées à clef une heure avant l'arrivée du train. Pour le roi, on peut faire le pied de grue avec dévouement!

Les signaux au moyen de pétards sont faits par le train estafette, afin que ne soit point ébranlé le tympan royal. Tout le long de la ligne, à une centaine de mètres l'un de l'autre, des hommes, immobiles comme des poteaux, gardent la voie et en éloignent tout malintentionné.

Le train favori d'Edouard VII est fourni par la London and North-Western Railway Company; il est abrité à Wolverton, par un hangar dont la température est maintenue à un degré tel que les exquises peintures des appartements ne souffrent point.

Les compartiments du roi comprennent un fumoir, une chambre à coucher, une garde-robés, une pièce pour le jour, le tout splendidelement illuminé à la lumière électrique. On peut partout obtenir la température désirée. Des ventilateurs électriques renouvellent sans cesse l'air; d'autres ventilateurs servent à refouler loin du train la poussière et la fumée, lorsque les fenêtres sont ouvertes. Sur les tables, des lampes portatives et des allumeurs électriques pour les cigares.

La suite des souverains voyage dans des wagons de luxe que la compagnie, en temps ordinaire, met au service du public. La domesticité réside dans des voitures à part, où les sièges peuvent se transformer en lits pour la nuit. Les repas y sont préparés au moyen du courant électrique.

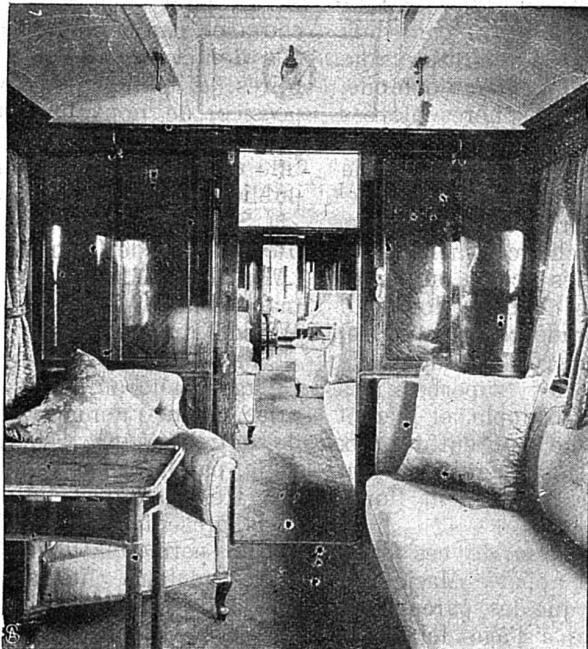
Afin que le train ne soit pas obligé de s'arrêter en route pour réapprovisionner d'eau la locomotive, on a disposé le long de la voie, en certains endroits, des réservoirs dans lesquels le mécanicien laisse tomber un tuyau recourbé; la vitesse du train, non ralenti, fait affluer l'eau dans les réservoirs du tender. Ce dispositif est d'ailleurs employé en Angleterre par tous les express.

Il n'empêche que plus d'un lecteur voudrait, pour voyager, devenir roi d'Angleterre!

(D'après *Pearson's Magazine*.)

E. M.

Qui n'a rien, rien ne doit.
L'homme vit du malheur d'autrui et meurt du sien.
Les roses tombent, les épines restent.



Intérieur du train royal.