Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 1 (1906)
Heft: 46

Artikel: Wagons-lits et chemins de fer
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-256340

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: 09.01.2026

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

comment elle a voulu tenir de l'impératrice elle-même quel fut son rôle dans tout ceci. Une légende voulait que la souveraine ait fait fléchir les résistances devant la première femme bachelière, qui s'appelait Jeanne Daubié. Mme Vincent voulut en avoir le cœur net, et comme l'impératrice était à Paris l'an passé, elle lui écrivit.

L'impératrice lui fit répondre par son secrétaire :

25 mai 1905.

Madame,

En réponse au désir que vous m'exprimiez d'être renseignée sur les circonstances dans lesquelles S. M. l'impératrice aurait fait admettre les femmes à subir les épreuves du baccalauréat, je m'empresse de vous informer que Sa Majesté n'a jamais eu à s'occuper de cette question. Sa Majesté s'est intéressée autrefois à une question d'admission des femmes, à titre de médecin, dans les harems en Orient. Mais il ne me serait pas possible de vous donner aujourd'hui de plus grands renseignements.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes sentiments très distingués.

J. Piétri.

Ainsi, voilà tout de même un petit point d'histoire acquis : l'impératrice Eugénie, sous ce prétexte qu'il est juste de donner des femmes-médecins au moins aux femmes des harems, dont son voyage à Suez lui avait appris la condition, obtint que les études médicales seraient accessibles aux femmes. M. Duruy contribua, sans doute, à l'engager dans cette voie, car il voulait obliger la future doctoresse, Madeleine Brès. C'est ainsi que miss Puttmann, qui vient de mourir, a pu conquérir ce diplôme, qui a fait d'elle la première femme étrangère reçue médecin en France.

Une conquête devait en amener une autre. La victoire totale du féminisme était en germe dans ce premier résultat. Constatation paradoxale : c'est l'esclavage du harem, qui, par l'impératrice Eugénie, a fourni sa clé d'or à l'émancipation.

Wagons-lits et chemins de fer

On peut dire que c'est M. Georges Nagelmackers, administrateur-directeur général de la Société internationale des wagons-lits, qui est mort il y a peu de mois, qui est le créateur des wagons-lits.

Son œuvre a été considérable ; elle dépasse les bornes de son entreprise, car l'influence du progrès réalisé par lui a amené toutes les Compagnies de chemins de fer de l'Europe entière à modifier leur vitesse et à accorder au voyageur le confortable nécessaire.

Ce qu'étaient les premiers chemins de fer, on le sait : de petites voitures à trois compartiments où l'on était empilé et enfermé à clé. On n'a pas oublié la catastrophe de la ligne de Versailles, où périt l'amiral Dumont-d'Urville. Les voyageurs ne purent pas sortir des voitures renversées et fermées à clé. Ils furent brûlés vifs dans le train qui avait pris feu.

On supprima le tour de clé, mais les longs voyages restaient épouvantablement fatigants. Aucune commodité dans ces wagons où l'on était empilé et immobile pendant des journées et des nuits. Dans les gares où le train s'arrêtait, on voyait courir les voyageurs comme une bande de fourmis, hésiter, revenir, courir encore et entendre le fameux appel :

— Messieurs les voyageurs, en voiture !

Il y eut des drames du genre comique et tragique à la fois.

Pour déjeuner et dîner, on avait vingt minutes, une demi-heure au plus. On était mal nourri le plus souvent et servi si lentement qu'il fallait payer son dîner avant de l'avoir fini. On avait mis les bouchées doubles, on rentrait dans son compartiment l'estomac lourd, et l'on arrivait au terme du voyage fourbu, malade, n'ayant pu ni digérer ni dormir.

Et comme les ingénieurs luttaient contre le poids mort des wagons inutiles, on entassait les voyageurs comme des harengs dans une boîte.

Il fallait bien que les Compagnies fissent leurs affaires. Les frais d'établissement avaient été énormes et l'on ne voyageait pas autant qu'aujourd'hui.

* * *

C'est en 1873 que M. Nagelmackers, fils d'un banquier de Liège, ingénieur belge et revenu des Etats-Unis, où il avait admiré les Pullman-Cars, fit faire à Liège un premier wagon-lit, qui fit le service entre Bruxelles et Cologne.

Le succès fut instantané.

Enfin, on pouvait donc dormir en chemin de fer, circuler d'un compartiment à l'autre, avoir sous la main une toilette et toutes les commodités de la vie ! Ce fut un cri de joie parmi les voyageurs, et, dès 1876, la Société internationale des Wagons-Lits était fondée au capital de quatre millions, avec cinquante-huit voitures que, peu à peu, les Compagnies consentirent à atteler à leurs trains rapides : Bruxelles-Paris, Paris-Calais, Paris-Nice, Paris-Irun.

Mais si l'on pouvait dormir, l'inconvénient des buffets restait le même. C'est les *dining-cars*, les wagons-restaurants, dont le bienfait fut salué avec enthousiasme.

On pouvait désormais dîner tranquillement en admirant le paysage ou en causant avec ses compagnons de voyage. Le dîner était meilleur et bien servi. C'était un véritable plaisir.

Mais il fallait encore profiter d'un arrêt du train pour monter dans le *dining-car*.

Pourquoi ne ferait-on pas un train qui ne serait composé que de wagons-lits avec wagon-restaurant, communiquant entre eux et permettant aux voyageurs de se promener à travers les couloirs, de se rendre au restaurant en cours de route pour déjeuner, dîner, fumer ou causer ?

Ce fut l'œuvre des trains de luxe ou grands rapides que M. Nagelmackers créa en 1883.

Et en même temps on remplaçait les anciens wagons montés sur trois essieux, qui grinçaient à toutes les courbes, par d'élégants wagons de vingt mètres de longueur, montés sur deux chariots à pivot central, de quatre roues accouplées. C'est ce qu'on appelle « montés sur boggies ». Désormais, plus de grincement, plus de danger dans les courbes ; le confortable le plus parfait et la vitesse maxima. La Compagnie des Wagons-Lits a aujourd'hui plus de mille voitures.

On mettait autrefois deux nuits et un jour pour aller de Paris à Rome ou de Paris à Madrid. Les trains de luxe mettent aujourd'hui vingt-cinq heures pour ce même voyage. De Paris à Lisbonne, on mettait soixante heures ; on en met trente-six. De Paris à Pétersbourg, quatre nuits et trois jours ; on y va en quarante-six heures.

L'Orient-Express a rapproché Constantinople de moitié ; on y va en soixante-quatre heures, et Dieu sait si les chemins de fer ottomans font des circuits inutiles !

Par ces trains de luxe, on va maintenant de Londres à Constantinople par Ostende et Cologne, de Londres à Naples par Paris, Nice et Rome ; de Londres à Berlin, de Berlin à Rome et de Moscou à Irkoustk ; c'est le fameux transsibérien en attendant le transafricain d'Alexandrie au Cap.

Nous l'avons vu à l'Exposition de 1900, ce train transsibérien, avec un panorama roulant de bouleaux et de villes lointaines qui défilait devant le train. Il devait mettre Pékin à treize jours de Paris ; mais la guerre est survenue en Mandchourie, et il faut attendre de meilleurs jours pour la réalisation de ce rêve.

* * *

Là ne s'est pas bornée l'utilité des wagons-lits. Ces innovations ont amené les Compagnies à suivre le mouvement du progrès. Certes, elles y étaient très disposées, mais les actionnaires ne sont pas toujours des gens commodes, et quand il faut faire de nouveaux frais, ils se montrent parfois de mauvais humeur.

Les chemins de fer de l'Etat, alors en création, ont été des premiers à adopter les wagons-couloirs pour toutes les classes.

Les autres Compagnies ont fait aussi des merveilles : on va de Paris à Calais aussi vite qu'on allait autrefois de Paris à Amiens. Paris Bruxelles a gagné aussi la moitié du temps. On va de Paris à Reims en deux heures, sans arrêt, avec des machines à double chaudière.

Et cependant elles ont dû renouveler une partie de leur matériel, construire d'énormes et coûteuses machines, adopter les longs installer des cabinets de toilette, et l'on a même adopté sur certaines lignes le wagon-bar.

Elles ont fait tout ce qu'il était possible de faire, et elles cherchent incessamment de nouveaux progrès, car un autre facteur est venu créer un danger nouveau : l'automobile.

Nous avons déjà le chemin de fer électrique de Paris à Versailles. Qui sait si dans vingt ans toutes nos grandes lignes ne seront pas électriques, supprimant ainsi l'incommodité du charbon, la poussière noire et les escarbiles ?

Poignée d'histoires

La plus grande canalisation d'eau du monde

Elle a été inaugurée il y a peu de temps dans l'Ouest. On trouve dans ce pays plus d'or qu'au Klondyke. Il y a dix ans encore ce n'était qu'un désert, interrompu çà et là par des mares salées. Maintenant on y rencontre de grandes villes. Il est vrai que les maisons ne sont faites que de tôle ondulée.

Le point central des placers est Coolgardie, à 600 kilom. de la capitale Perth, et reliée à elle par une voie ferrée. L'eau manque totalement dans cette région minière. L'eau de pluie, soigneusement recueillie dans douze grandes citernes, ne suffit nullement aux besoins. Celle puisée aux mares salées a beau être purifiée, elle garde un goût abominable.

La sécheresse et la chaleur durent long-