

③

22 Mars 1883

CHEMINS de FER de L'EST
CONSTRUCTION
21 JUIN 83 E 364193
SERVICE CENTRAL



Eraité

pour

*L'organisation d'un train rapide particulier
entre*

*Paris-Giurgevo.
(Train Express d'Orient).*

*Entre les Administrations de Chemins de fer
ci-après désignées, savoir :*
La Direction des Chemins de fer français de l'Est;
*La Direction Générale Impériale des Chemins
de fer d'Alsace-Lorraine;*
*La Direction Générale des Chemins de fer de l'Etat
du Grand-Duché de Bade;*
*La Direction Générale des Chemins de fer de l'Etat
du Royaume de Wurtemberg;*
*La Direction Générale des Voies de Communication
du Royaume de Bavière;*
*La Direction I. R. pour l'Exploitation des
Chemins de fer de l'Etat, à Vienne;*
*La Société Autrichienne I. R. Priv. des Chemins
de fer de l'Etat;*
*La Direction Générale Royale des Chemins
de fer Roumains,*

D'une part;

*Recu de l'exploitation 3 exemplaires
Envoyé le 22 Juin 1883
à M. Petzsch pour M. Comenon - 10
à M. Geller pour M. Munk - 10
à M. Reinbaum
à M. Joyant
Chaque exemplaire
Disponible
à M. Jelinek*

7/50 Aut de la cie

Et la Société Internationale des Wagons-lits,
D'autre part,
A été conclu le traité ci-après:

Art. 1^{er}

La Société internationale des Wagons-lits prend l'engagement de fournir le matériel nécessaire en Wagons-lits, Wagons-restaurants et Wagons-salons, ainsi qu'un fourgon à bagages pour l'organisation d'un service régulier de trains rapides particuliers entre Paris et Gênes et respectivement entre Paris et Kustendje, qui ne devront être composés exclusivement que de ces wagons.

Ces trains auxquels est donné le nom: "Trains Express d'Orient", devront être mis en circulation, dans les deux sens, une ou deux fois par semaine et même plus souvent, selon les besoins éventuels.

En raison de ce que tous les wagons entrant dans la composition des trains Express d'Orient appartiennent à la Société des Wagons-lits, ces trains seront considérés et traités comme trains spéciaux de voyageurs mis à la disposition exclusive de la dite Société, dans les limites, toutefois, des conditions stipulées dans le présent traité.

Pendant le prochain service d'été, ces trains devront être mis en marche deux fois par semaine dans les deux sens. Quant aux jours à fixer pour le départ des trains de Paris pour Gênes, ainsi qu'à la marche de ces trains, ils demeureront réservés à une entente ultérieure. Il y aura lieu, toutefois, de faire en sorte que le premier train parti de Paris puisse être utilisé comme train de retour de Gênes.

Les Administrations des Chemins de fer intéressés seront en droit de restreindre ces trains à un seul par semaine, mais cette mesure devra être notifiée à la Société des Wagons-lits trois mois à l'avance.

Ce droit sera exercé, le cas échéant, par les Administrations contractantes à la majorité des voix.

Après l'expiration de trois années, chacune des Administrations sera en droit d'exiger que le nombre des trains soit réduit à un par semaine.

Les demandes à fin d'augmentation du nombre des trains devront obtenir l'assentiment de toutes les Administrations; il sera pourvu à cette augmentation dans les sept mois au plus tard à compter de la notification à la Société des Wagons-lits de la résolution prise au sujet de l'augmentation du nombre des trains.

Les trains seront composés de deux fourgons à bagages, d'un wagon-salon-restaurant et d'au moins deux wagons-lits. Le train ne pourra avoir une charge supérieure à 100 tonnes, sur le parcours de Paris à Nîmes, et à 80 tonnes, sur le parcours de Nîmes à Gênes. Les fourgons à bagages seront construits de façon à permettre aux Agents de l'Administration des Douanes de procéder, sans être gênés, à la révision, pendant la marche; tous les wagons devront, à cet effet, être mis en communication entre eux, au moyen de plates-formes-passerelles. Le train devra être éclairé au gaz ou à la lumière électrique, et chauffé au moyen de conduites d'eau chaude.

Tous les wagons seront pourvus de frein du système Westinghouse et de freins à main, ainsi que d'un appareil permettant la manœuvre des freins d'après le système Hardy.

Chacun des véhicules devra être pourvu, en outre, d'un appareil, dont il reste à déterminer la nature, au moyen duquel les voyageurs pourront, en cas de danger, se mettre en communication avec le mécanicien afin de faire arrêter le train dans le plus court délai.

Les wagons des Grains Express devront être établis d'après les systèmes reconnus les meilleurs, et leur intérieur devra satisfaire à toutes les exigences au point de vue de la commodité, de l'espace et du confort. Ils devront être construits avec des matériaux de première qualité, et ne devront être mis en circulation qu'après avoir été examinés et acceptés par les Ingénieurs de la Direction Générale à Strasbourg et de la Compagnie française de l'Est.

Une copie des procès-verbaux d'examen et de réception sera transmise à la Société des Wagons-lits.

Art. 2.

La Société des wagons-lits s'engage à tenir en disponibilité à chacune des gares de Paris, de Vienne et de Bucharest, et même dans d'autres gares intermédiaires, au cas où plus tard l'une des Administrations contractantes le jugerait nécessaire et en fera la demande, au moins un wagon de réserve, en vue d'assurer la régularité du service. Les demandes à fin d'augmentation des trois points de réserve précités, devront être présentées par la Direction Générale à Strasbourg; les voitures de réserve devront, autant que faire se pourra, être remises par les soins des Administrations des Chemins de fer, dans des locaux couverts.

Art. 3.

Art. 3.

Les manœuvres que nécessitera la formation des trains, de même que le transport gratuit et rapide des wagons sur toute la ligne, en tant que ces transports seront exigés par l'intérêt du service, ou par le besoin de réparations, incomberont aux Administrations de Chemins de fer contractantes.

Art. 4.

La Société des Wagons-lits prendra à sa charge tous les frais d'entretien tant des parties extérieures que des parties intérieures des wagons, sauf toutefois, ceux qui, aux termes de l'article 5, sont mis à la charge des Administrations de Chemins de fer. Elle s'oblige, en outre, à tenir constamment les wagons en bon état réglementaire et à y faire exécuter les modifications ou les perfectionnements qui seraient jugés nécessaires par la suite ou qui seraient réclamés par les Autorités supérieures. Les pièces de réserve seront fournies par la Société des Wagons-lits. Les Administrations de Chemins de fer se réservent le droit d'examiner ces pièces de réserve, de les rejeter en cas de conditionnement defectueux ou d'emploi de matériaux de mauvaise qualité, et, au besoin, de pourvoir, comme elles le jugeront convenable, à leur remplacement, aux frais de la Société des Wagons-lits. Les grosses réparations ainsi que les révisions de la Police auront lieu à Paris, par les soins de l'Administration des Chemins de fer français de l'Est; toutes les autres réparations courantes seront exécutées dans les ateliers les plus proches de la

section ou se trouvera le wagon.

Pour ce qui concerne la révision de la Police, il y aura lieu de prendre pour règle, quant aux délais, les prescriptions de police de celle des Administrations contractantes à laquelle sont imposés la période la plus courte, et le nombre de kilomètres le moins élevé.

Les Administrations de Chemins de fer contractantes se chargeront de l'entretien, à prix de revient, et aux frais de la Société des Wagons-lits, des pièces de roulement, attelages et suspensions. Les factures de ces dépenses d'entretien devront être présentées à la Société des wagons-lits, chaque semestre, et être soldées par celle-ci dans les trois mois suivants.

Art. 5

Seront à la charge des Administrations de Chemins de fer, toutes les avaries aux wagons-lits, aux wagons-restaurants, aux wagons-salons et aux fourgons à bagages provenant:

- 1° de l'état défectueux des locomotives,
- 2° de l'état défectueux du corps de la voie (Superstructure);
- 3° de la faute des Agents des Chemins de fer en service,

Seront au contraire à la charge de la Société des Wagons-lits, toutes les autres avaries à son matériel, quelles que soient les causes qui les auront déterminées. — Aucune responsabilité à raison des avaries survenues au matériel ne pourra être notamment déduite, à la charge des Administrations de Chemins de fer, de ce que, par l'article 4, elles se sont chargées de l'entretien et de la révision des wagons

et des pièces de wagons.

Art. 6.

La Société des Wagons-lits sera responsable envers les Administrations de Chemins de fer et envers les voyageurs, des accidents ayant pour cause, soit la disposition défectueuse de ses voitures à l'intérieur, soit la faute de quelqu'un de ses agents, soit toute autre faute imputable à la Société des Wagons-lits, tandis que les Administrations des Chemins de fer demeureront responsables à raison de tous autres dommages vis-à-vis des voyageurs.

La Société des Wagons-lits ne sera pas responsable des dommages causés aux voyageurs et imputables, soit à la construction des wagons acceptés par les Chemins de fer, soit au conditionnement des matériaux employés pour ces wagons.

Dans les cas où des employés de la Société des Wagons-lits viendraient à être blessés ou tués dans l'exercice de leurs fonctions, la Société des Wagons-lits sera tenue de rembourser aux Administrations de Chemins de fer les indemnités et autres frais payés par ces dernières aux victimes de l'accident ou à leurs survivants.

Les Administrations de Chemins de fer seront en droit, au cours du règlement des indemnités à payer à des tiers par la Société des Wagons-lits, de conclure toutes transactions, obligeant la Société des Wagons-lits, avec les personnes lésées ou avec leurs survivants, à raison des indemnités à payer; toutefois, sur la demande de la Société des Wagons-lits, il y aura lieu d'appeler un

représentants de cette Administration à assister à la discussion des arrangements à intervenir, à l'effet de sauvegarder ses intérêts.

Les accidents dont les Chemins de fer sont responsables d'après les articles 5 et 6, seront toujours à la charge de celle des Administrations sur le parcours de laquelle, ou par la faute de laquelle, y compris la faute de ses agents, - ces accidents se seront produits.

Art. 7.

La Société des Wagons-lits se chargera, à ses frais, du nettoyage de l'intérieur des Wagons ainsi que du service, de l'éclairage et du chauffage de ces wagons. Par contre, les frais du nettoyage extérieur et le graissage des boîtes d'essieux seront à la charge des Administrations de Chemins de fer qui prennent l'engagement de veiller à l'état de propreté de la caisse du wagon à l'extérieur.

La Société des Wagons-lits demeurera libre d'apprécier si elle doit faire circuler le Wagon-restaurant, pendant tout le trajet, depuis Paris jusqu'à Gênes, ou bien si elle ne doit le laisser en service que sur les sections traversées de jour.

Art. 8.

Les voyageurs auront à prendre, pour ces trains Express d'Orient, des billets de 1^{re} classe pour trains Express, et à payer à la Société des Wagons-lits un supplément fixe de 20 % sur les prix actuels des

Administrations intéressées.

La Société des Wagons-lits ne pourra réclamer pour l'usage des lits et des autres commodités qu'elle offre au public dans ses wagons d'autre supplément que celui prévu ci-dessus, sauf ceux pour repas et boissons qui ne sont pas compris dans celui spécifié ci-dessus. Pour ces consommations, il sera affiché, dans l'intérieur du wagon-restaurant, un tarif qui devra être approuvé par la Direction Générale Impériale de Strasbourg.

Pour le transport des bagages, les voyageurs paieront aux Administrations de Chemins de fer les prix fixés par les tarifs. Il n'est accordé à la Société des Wagons-lits aucune rémunération particulière pour le transport des bagages.

Un compartiment sera réservé dans l'un des fourgons à bagages, pour le transport gratuit des comestibles et des boissons nécessaires pour le service du wagon-restaurant.

Pour le transport de tous autres objets nécessaires à son service, la Société des Wagons-lits paiera aux Administrations de Chemins de fer le prix des bagages.

Pour tout voyageur trouvé dans les trains-Express d'Orient sans être muni d'un billet valable pour ces trains, la Société des Wagons-lits aura à payer, en sus du prix du billet que sera tenu de prendre le voyageur, une amende conventionnelle de 100 francs. Le montant des amendes encourues sera réparti entre les Administrations contractantes au prorata kilométrique de leurs parcours respectifs.

Article 9.

Art. 9.

La Société des Wagons-lits fournira gratuitement le matériel nécessaire pour la formation des trains-Express d'Orient, sans pouvoir prétendre à aucune rémunération ni à aucune redevance de location de la part des Administrations de Chemins de fer.

Art. 10.

Les Agents affectés au service intérieur des wagons-lits et des wagons-restaurants seront nommés et rétribués par la Société des Wagons-lits. Celle-ci s'engage à révoquer immédiatement tout employé reconnu par l'une ou l'autre des Directions de Chemins de fer, inapte au service, ou qui aurait donné lieu à des plaintes fondées.

Les Agents de la Société des Wagons-lits, affectés au service des trains, devront se soumettre aux ordres qui leur seront donnés par les Chefs de gare, les Chefs de train ou les Contrôleurs des Administrations de Chemins de fer.

Des cartes de circulation gratuite valables sur tout le parcours seront délivrées à la Société des Wagons-lits à l'usage de trois agents supérieurs et des cartes valables sur les lignes qui leur sont assignées, à l'usage de deux Contrôleurs; d'autres cartes de circulation gratuite pourront être délivrées, sur leurs lignes, par les diverses Administrations de Chemins de fer, selon les besoins et sur la demande de la Société des Wagons-lits, à l'usage d'autres Agents chargés du service sur la ligne de Paris à Gênes.

Ne seront valables pour les trains-Express d'Orient, même contre paiement du supplément fixe prévu au

commencement de l'art. 8, ni les permis de parcours gratuits délivrés par les Administrations contractantes, ni les cartes de circulation dites de l'Union, ni d'autres permis quelconques. Chacune des Administrations contractantes sera en droit, toutefois, de délivrer à ses Membres et Employés supérieurs des cartes de légitimation donnant droit à l'usage gratuit, sur leur propre parcours, des trains-Express d'Orient.

Pour l'usage gratuit des wagons des trains-Express d'Orient au-delà du réseau propre à chaque Administration, la Société des Wagons-lits mettra à la disposition des Administrations de Chemins de fer, un nombre à déterminer ultérieurement suivant la longueur de leurs réseaux respectifs, de cartes en blanc qui serviront à compléter pour les sections sur lesquelles elles devront être utilisées, les légitimations de parcours gratuits en 1^{re} classe qui se trouvent entre les mains des Agents respectifs.

L'accès des gares est accordé aux employés de la Société des Wagons-lits chargés du service.

Les Administrations de Chemins de fer donneront aux Agents de leurs gares l'ordre de prêter, en cas de besoin, leur concours aux Agents de la Société des Wagons-lits dans l'exercice de leurs fonctions; les Chefs de Gare devront également, sans rétribution aucune, réserver des places pour les voyageurs en Wagons-lits.

À raison des accidents qui pourraient survenir aux employés de la Société des Wagons-lits, sur les voies ou dans les gares, la Société des Wagons-lits assumera la responsabilité par voie de recours, telle qu'elle est prévue à

l'art. 6 pour les accidents.

La Société des Wagons-lits sera, de même, responsable de tout préjudice qui pourrait résulter, à la charge des Administrations de Chemins de fer, de fraudes de douane et d'octroi de la part de ses employés. Les Chefs de train et Conducteurs, de même que les Agents de Chemins de fer chargés de la surveillance du service, auront libre accès dans les Wagons-lits des Trains-Express d'Orient pour procéder au contrôle des billets, etc.; des instructions devront, toutefois, être données aux Conducteurs, leur enjoignant de troubler le moins possible le repos des voyageurs.

Art. 11.

La Société des Wagons-lits prend l'engagement d'utiliser, moyennant rémunération, et quand elle en sera requise par les Administrations de Chemins de fer, les Trains-Express d'Orient pour le transport des correspondances postales, en tant que cela pourra se faire sans compromettre le bus des trains et sans augmenter le nombre des wagons, ni surcharger les trains.

Art. 12.

La présente Convention n'entrera en vigueur que quand les trains-Express d'Orient seront assurés entre Bucharest et Constantinople, d'une correspondance directe et convenable.

Elle est conclue pour une durée de douze années à compter du jour de la mise en marche du premier Train-Express d'Orient. Pendant la dite période, la Convention

pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des Administrations en cause, avec effet obligatoire pour tous les intéressés, en prévenant une année à l'avance, sous cette réserve toutefois que la Convention ne pourra cesser de produire son effet qu'après avoir eu une existence de trois ans au moins.

Par l'effet de la dénonciation de la Convention pendant la période des dites douze années, les Administrations de Chemins de fer auront le droit de reprendre, sous forme de rachat, le matériel roulant affecté aux trains-Express d'Orient, au prix que représentera ce matériel au jour de la reprise, majoré de 10% pour patente, frais d'essai, plans, &c.; pour exercer ce droit, les Administrations de Chemins de fer devront être unanimement d'accord. A défaut d'entente sur la valeur du matériel, le prix en sera fixé définitivement par un tribunal arbitral composé, d'une part, d'un arbitre nommé par les Administrations de Chemins de fer, et, d'autre part, d'un arbitre nommé par la Société des Wagons-lits; en cas de désaccord, ces deux arbitres nommeront un tiers-arbitre qui décidera en dernier ressort. Les Administrations de Chemins de fer contribueront au paiement du prix de rachat au prorata kilométrique de la longueur du trajet fourni par chacune d'elles, et elles deviendront ainsi co-propriétaires du matériel dans la proportion de leurs parts contributives respectives.

Tant que par les Administrations de Chemins de fer de faire usage de cette faculté de rachat, elles seront tenues, à la demande de la Société Wagons-lits, d'effectuer gratuitement le service de la traction, tant et aussi longtemps

que la Société des Wagons-lits leur garantira pour chaque train et sur tout le parcours une moyenne d'au moins 25 voyageurs payants.

Dans cette éventualité, la Société des Wagons-lits ne pourra, ni réduire, ni abandonner complètement le supplément fixe prévu par l'art. 8.

Si, avant l'expiration de onze années, l'une ou l'autre des Administrations de Chemins de fer ou bien la Société des Wagons-lits ne s'y oppose, le traité sera prorogé tacitement d'année en année jusqu'à ce qu'une des Administrations de Chemins de fer ou bien la Société des Wagons-lits n'y mette fin par une dénonciation préalable d'un an.

Cette convention, dont la Compagnie Internationale des Wagons-lits supporte les frais, a été établie en neuf exemplaires conformes et un exemplaire en a été remis à chacune des Administrations contractantes.

Paris, le 2 Mars 1883.

La Direction des Chemins de fer français de l'Est,
Signé: Gallois — V^{te} G. Reille.

Approuvé par le Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Est, dans sa séance du 22 Mars 1883.

Strasbourg, le 6 Mars 1883.

La Direction Générale Impériale des Chemins
de fer d'Alsace-Lorraine,
Signé: Mebes.

Carlsruhe, le 31 Mars 1883,
La Direction Générale des Chemins de fer
de l'Etat du Grand Duché de Bade,
Signé: Schupp.

Stuttgart, le 3 Avril 1883,
La Direction Générale des Chemins de fer
de l'Etat du Royaume de Wurtemberg.
Signé: Baehm.

Munich, le 9 Avril 1883,
La Direction Générale des Voies de
Communication du Royaume de Bavière,
Signé: Von Schamberger.

Vienne, le 14 Avril 1883,
La Direction J. R. pour l'Exploitation
des Chemins de fer de l'Etat, à Vienne,
Signé: Zedick.

Vienne, le 18 Avril 1883,
La Société Austro-Hongroise Privilegiée des
Chemins de fer de l'Etat (ci-devant Société Autrichienne
J. R. P. des Chemins de fer de l'Etat)
Signé: de Serres — Haerdt,

Bucharest, le 2 Mai 1883,
La Direction Générale Royale des
Chemins de fer Roumains,
Signé: Falcoïano.

Bruxelles, le 15 Mars 1883,
La Société Internationale des Wagons-lits,
Signé: G. Nagelmackers.