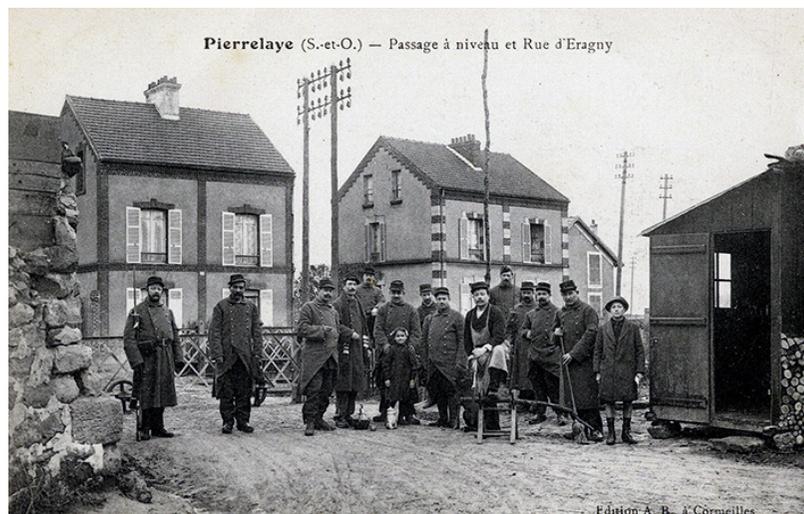


CHEMIN DE FER ET CHEMINOTS PENDANT LA GRANDE GUERRE



A LA GARE DE L'EST



Gare de l'Est (Paris), *L'Album de la guerre, vol. 1*
P_ALB1



Devant la Gare de Lyon (Paris), le premier jour de la mobilisation
P_PLM1



Arras, passage des premiers trains d'Anglais
P_CPA1



Les mobilisés devant les bureaux militaires, Gare de Lyon (Paris)
P_PLM2

LA NATURE

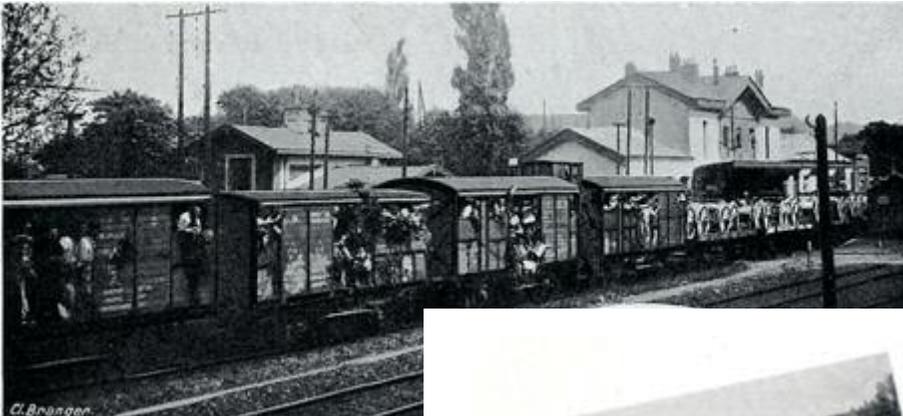
REVUE DES SCIENCES ET DE L'ART ET DE L'INDUSTRIE

Les Chemins de fer pendant la Guerre



SOMMAIRE : L'organisation et le rôle des chemins de fer en temps de guerre. — L'organisation de la logistique. P. A. — Les ports de chars allemands. — Les garnisons de chars de premier ordre en Egypte. — La voie internationale de chars en Belgique. — Histoire des chars. H. Vain. — Moteurs à charbon. — Moteurs à vapeur. — Informations : Le service de la Poste en 1916. — Le service médical (1916). — MAISON ET C^o, Éditeurs, 10, Boulevard des Capucines, Paris. LE NUMÉRO 10 CONTIENT

En route pour le front
P_PLM4



EN ROUTE
POUR LE
FRONT



Embarquement
de l'artillerie
P_PLM3

Couverture
La Nature n°2237 du 12 août 1916
P_JOU2

Soldats Allemands, L'Album de la guerre, vol. 1 - P_ALB3



Troupes Américaines, L'Album de la guerre, vol. 2 - P_ALB4



En route pour le front.



Le paquetage est roulé à la descente du train.

Le chemin de fer se met au service du pays et des soldats envoyés au front

1917

AGENDA
P.L.M.

CHEMINS DE FER
PARIS-LYON-MEDITERRANEE



GUETTER DANS UNE TRANCHÉE



DÉFENSE D'UNE ROUTE



POSTE D'ÉCOUTE



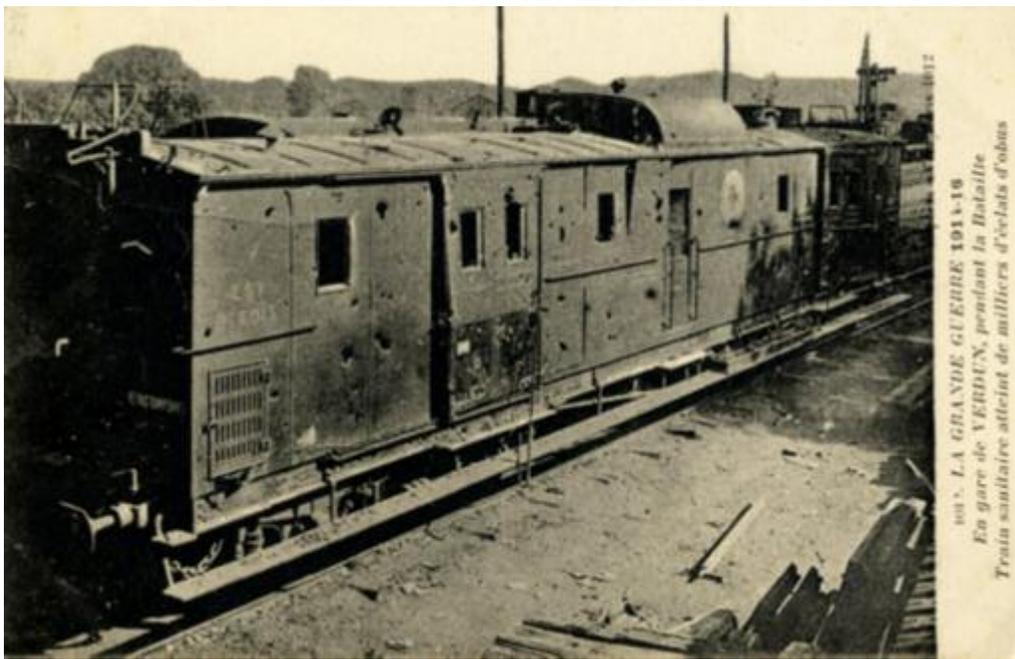
DISTRIBUTION DE LA SOUPE



POSTE DE COMMANDEMENT DANS UN BOYAU D'ACCÈS



DISTRIBUTION DU VIN



1097. LA GRANDE GUERRE 1914-18
En gare de VERDUN, pendant la Bataille
Train sanitaire atteint de milliers d'éclats d'obus

Train sanitaire atteint de milliers d'éclats d'obus

A_CPA19



28. - Au Camp de Châlons. - Embarquement de Chevaux

Librairie Militaire Goblet, Metzmaison

Au camp de Châlons, embarquement de chevaux

A_CPA2

Un train dans la Marne

A_CPA20



1291. LA GRANDE GUERRE 1914-1918. - Bataille de la Marne - Un train dans la Marne - A train precipitated in the Marne - LL



1291. LA GRANDE GUERRE 1914-17 - Bataille de la Somme
Ravitaillement de l'Artillerie par un Decauville - Route de Maurepas à Comblès
Phot. Raposo - Viol Paris 1291

Bataille de la Somme, ravitaillement de l'artillerie

A_CPA3



La gare d'Avricourt allemand
A_CPA4



Le Garde des Voies de Communication
A_CPA7

La Rochelle Pallice, arrivée de prisonniers allemands blessés
A_CPA6



Prisonniers allemands à Saint Quentin, Aisne
A_CPA13





408. La Grande Guerre 1914-15 — En Haute-Alsace - La Gare de BURNHAUPT occupée par les soldats Français. A. R.

La Gare de Burnhaupt occupée par les soldats français
A_CPA15



Secours aux blessés Poste de la Gare de VOVES (E. et L.)
100 kilomètres de Paris, 21 kilomètres de Chartres

Clément Lesire, Chartres

Secours aux blessés, Gare de Voves
A_CPA15



DAUTRES spectacles de la grande guerre m'ont laissé des souvenirs plus violemment tragiques; d'autres, des émotions plus douces, plus souriantes ou plus colorées. Je ne m'en rappelle point qui m'aient fait mieux voir la guerre, d'une façon en quelque sorte symbolique, à l'intérieur et au cœur même du pays.

Je dis bien : au cœur du pays. Ou du moins à l'un des nœuds vitaux de ce puissant système ferroviaire qui, tout comme celui des artères et des veines de notre corps, s'appelle un "réseau" et dont les points de bifurcation et de confluence semblent palpiter plus puissamment en temps de guerre. Ainsi, dans les maladies ou les crises de l'être humain, le pouls s'accélère, les artères battent fébrilement le rythme de la vie en lutte contre la mort.

Je me rappelle donc cette vaste gare de Dijon, sœur aînée de Perrache de Lyon et de Saint-Charles de Marseille : large comme un fleuve ; non pas géométriquement rectiligne, mais incurvée, ce qui la fait mieux ressembler à l'un de ces canaux de sang qui traversent les corps vivants.

C'est au milieu d'une nuit d'hiver. On en est encore aux premières fournées des permissionnaires du front. Je remonte moi-même d'une permission de quatre jours, et c'est là que je dois changer de train. En dépit du formidable effort donné par la Compagnie P. L. M. pour assurer ce nouveau service d'innombrables et trop brèves villégiatures, nous avons voyagé plus que complet. Harassé, j'ai somnolé dans le couloir, assis à l'arabe, genoux au menton, sans souci des camarades qui causent, fument et m'enjambent de temps en temps, comme un colis encombrant. J'ai rêvé aux jours heureux où je revenais de ma chère Provence, les pupilles ivres de soleil, les oreilles encore vibrantes de l'éternelle sonnerie électrique des cigales, et bercant mes songes méridionaux aux bons coussins et aux appuis-bras du confortable wagon.

— Eh! vieux, le v'la, ton Dijon... m'avertit un copain, en me bourrant les reins d'un godillot fraternel. Je bondis, en ressort détendu, et me voici sur le quai, les yeux troubles, le centre de gravité encore indécis sous le poids de la musette qu'on m'a gonflée, chez moi, de bonnes choses du pays.

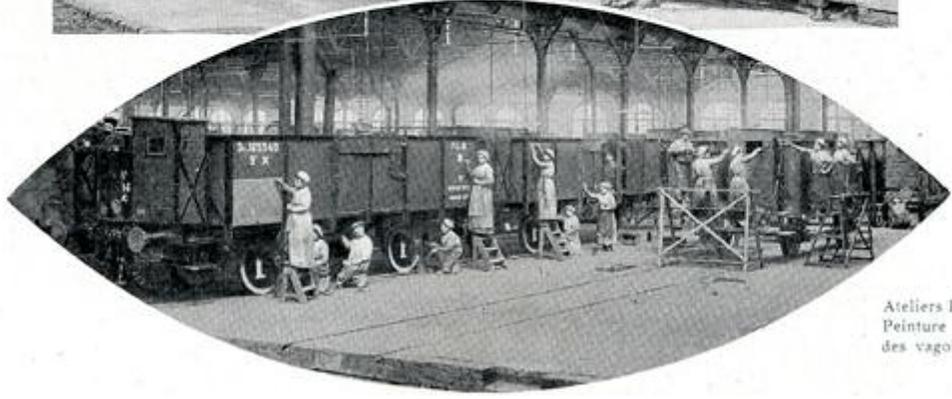
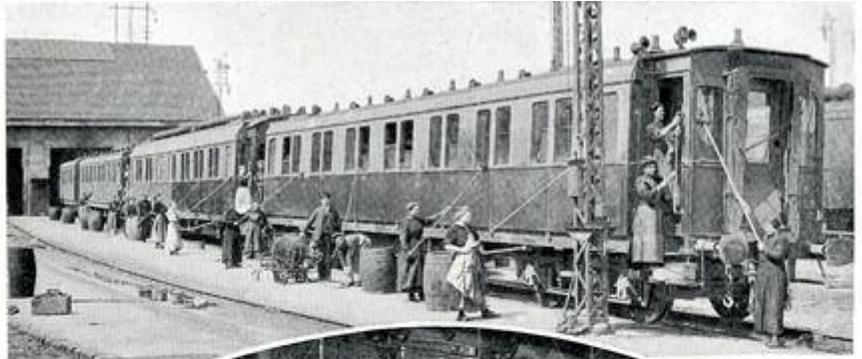


Sous le hall rayé de coups de sifflet, c'est le plus incroyable enchevêtrement de puissantes forces mécaniques et de menues activités humaines. Des trains glissent, s'arrêtent, repartent, presque tous tirés par les énergiques "Pacific", presque tous formés de grands wagons, qui leur donnent un aspect uni et quasi monobloc de longs reptiles. Les uns, débordants de lumière et de mouvement : ceux des permissionnaires de la ligne descendante, qu'on aperçoit, estassés et remuants derrière les glaces, comme des poissons dans un aquarium surpeuplé.

Ateliers P. L. M.
Femmes occupées
à la conduite
des
machines-outils



Ateliers P. L. M.
Lavage
des voitures.



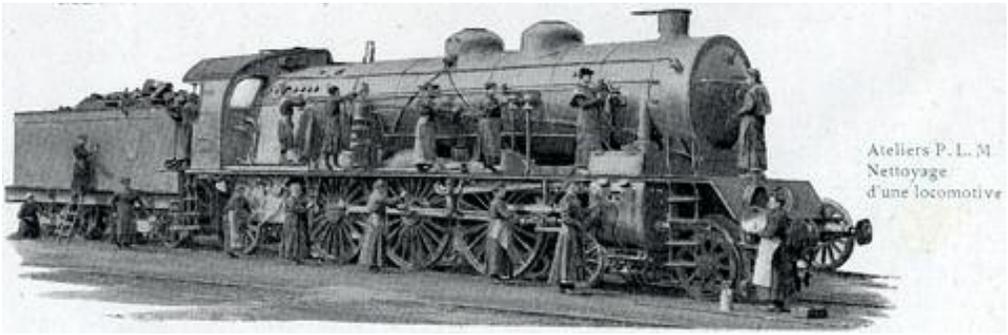
Ateliers P. L. M.
Peinture
des wagons



Ateliers P. L. M.
Confection
des coussins,
dossiers, etc.

Le travail des femmes dans les ateliers du P.L.M.

A_PLM9, A_PLM10 et A_PLM11



Ateliers P. L. M.
Nettoyage
d'une locomotive

TERRE DE LA GUERRE.

ORDRE DE TRANSPORT
POUR ISOLÉ SANS BAGAGES ET SANS CHEVAUX.
(Feuille de route.)
Modèle A².
N^o 4 502141

(Voir en verso les observations importantes)

M. *Bouley 2ecl. 120^e*

DESTINATION: *Montauban*

PROVINCE: *Ancenis*

ITINÉRAIRE PAR VOIE FERRE: *St Denis*

AVIS A LA GARE DE DÉPART: *Paroisse*

DATE: *22 juillet 1915*

Ordre de transport pour un soldat convalescent, juillet 1915

A_JOU3 et JOU4

TERRE DE LA GUERRE.

ORDRE DE TRANSPORT
POUR ISOLÉ SANS BAGAGES ET SANS CHEVAUX.
(Feuille de route.)
Modèle A².
N^o 4 502140

(Voir en verso les observations importantes)

M. *Bouley 2ecl. 120^e Claque*

DESTINATION: *Montauban*

PROVINCE: *Ancenis*

ITINÉRAIRE PAR VOIE FERRE: *St Denis*

AVIS A LA GARE DE DÉPART: *Paroisse*

DATE: *22 juillet 1915*



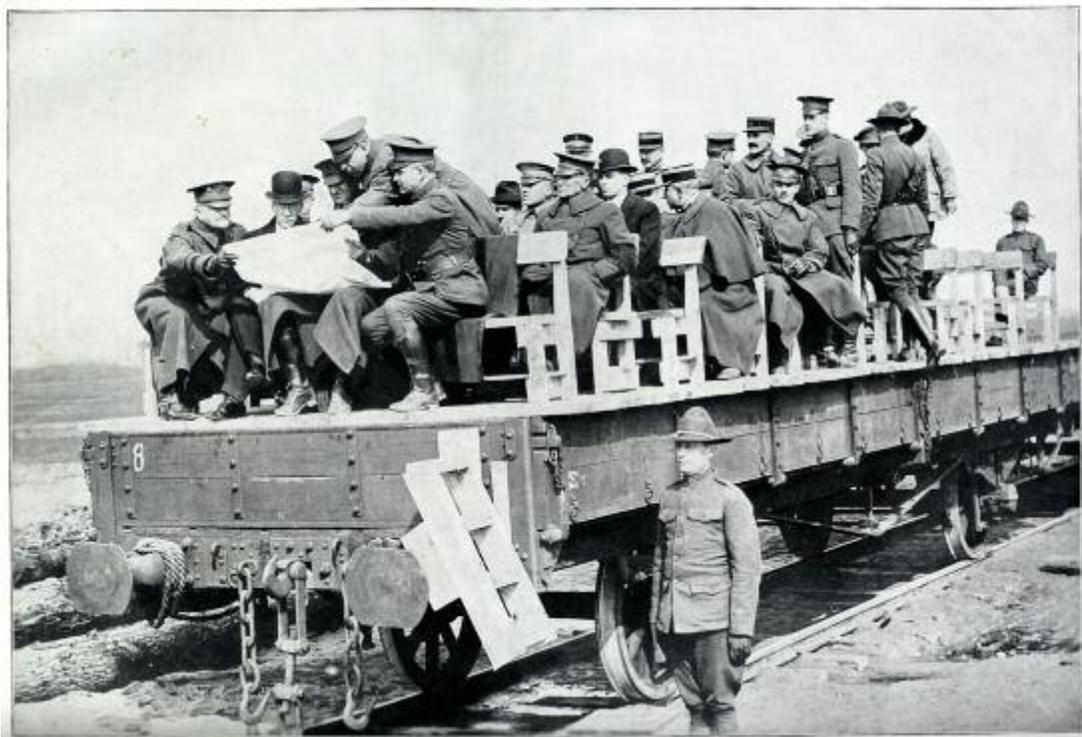
Elargissement du Pont de Froidos (Meuse), juillet 1917
A_HIS4



Construction d'un pont provisoire à Trilport (Seine et Marne), septembre 1914
A_HIS6



Distribution de boisson aux soldats venus d'Algérie et de Tunisie
L'Album de la guerre, vol. 2
A_ALB2



Généralx Américains en inspection sur une voie ferrée,
L'Album de la guerre, vol. 2
A_ALB5



Fig. 46. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — École.



Fig. 47. — Cité de St-Etienne-du-Rouvray. — Camp de prisonniers allemands.

Cité de Saint-Etienne-du-Rouvray devenue camp de prisonniers
A_EFF2

(L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE.)

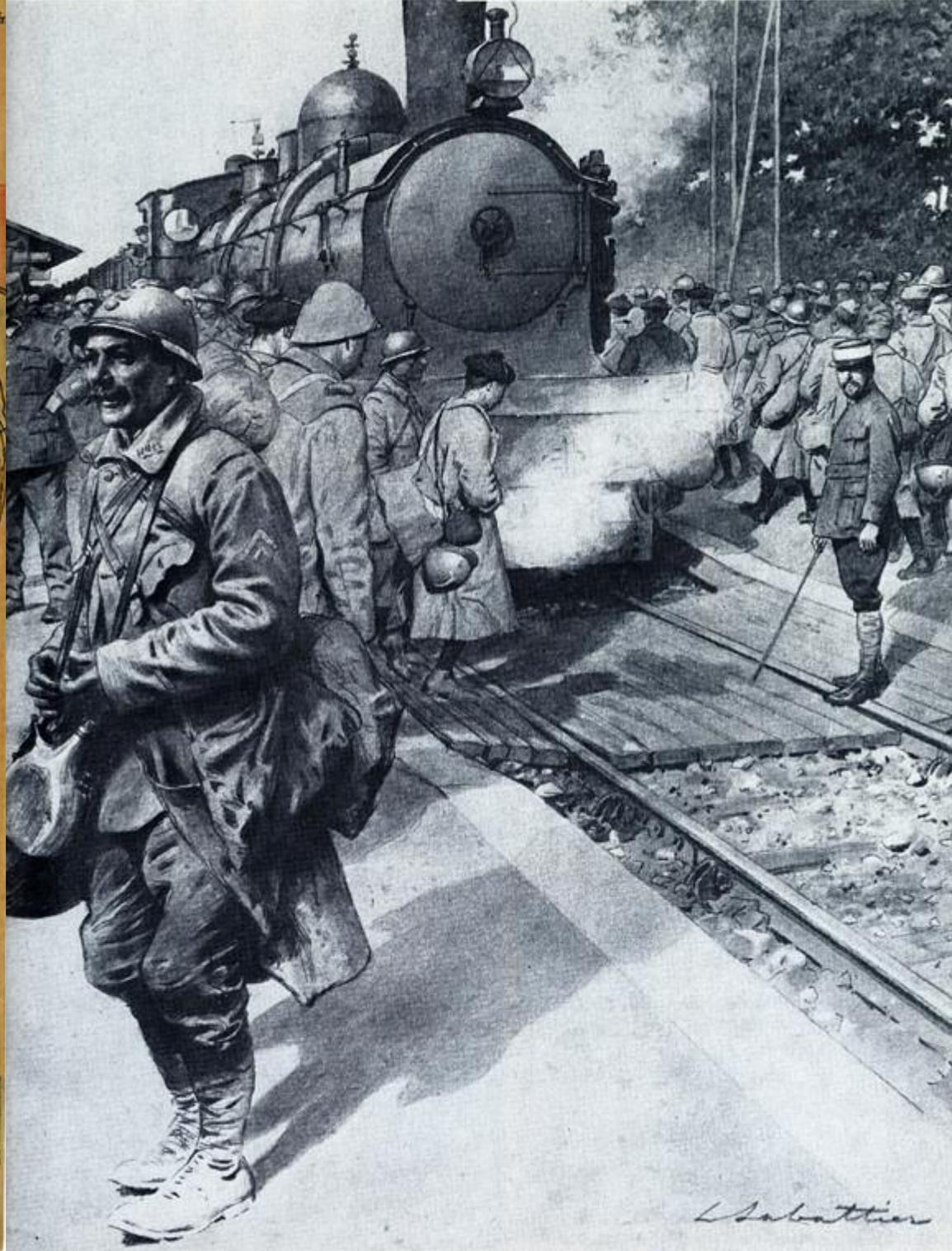
(30 rue de Provence PARIS. — Tél. Bourse 39-61)

LA BAÏONNETTE

Mery
1917



Les G.V.C. DESSINS DE FARIANO, CAPY, GENTY, HAUTOT, LEROY, MONTASSIER, etc. Texte de GALIPAUX. Chanson inédite de MAURICET



L. Sabattier

Les Gardes des Voies de Communication, couverture La Baïonnette du 22 février 1917
A_JOU1

Les trains de permissionnaires, dessin d'après nature de L. Sabattier, *L'Illustration*
A_JOU5



3/25 G. Joues

Poste de Secours : Gare Saint-Lazare
1925-29



Poste de secours de la Croix-Rouge installé dans les locaux de la gare Saint-Lazare (Paris) - A-GRA2



Cantine de la gare Saint-Lazare
1915-1919



Épreuve n° artiste
G. Joues

Infirmières de la Croix-Rouge, cantine provisoire de la gare Saint-Lazare (Paris) - A-GRA1

Les destructions



D_CPA10



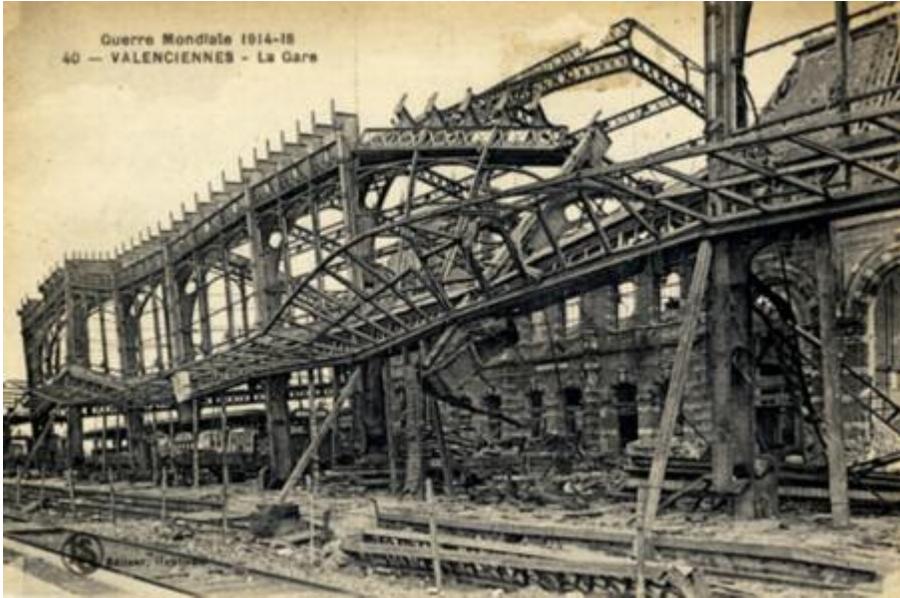
D_CPA16

Installations ferroviaires dévastées (lieu non identifié) - D_CPA14

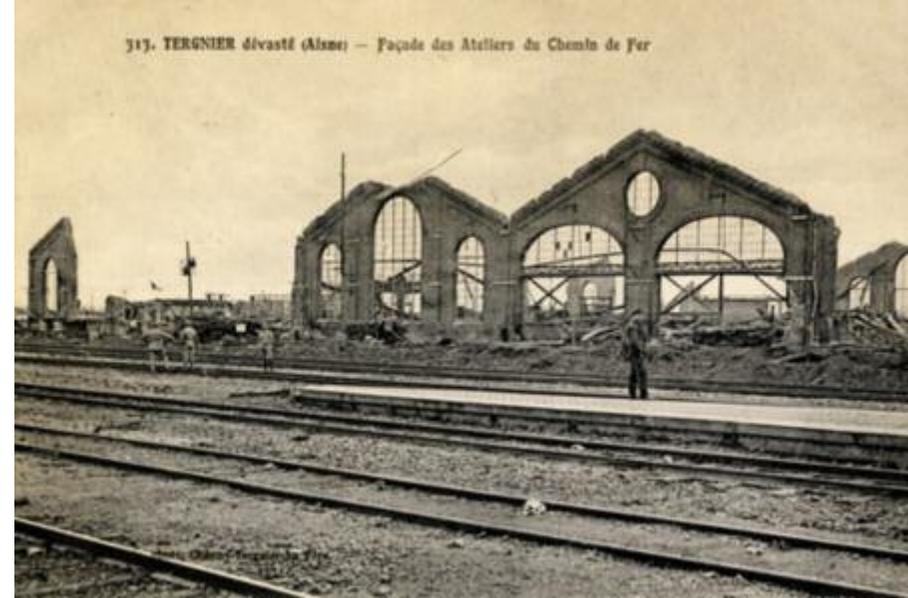


La halle de la gare de Valenciennes - D_CPA9

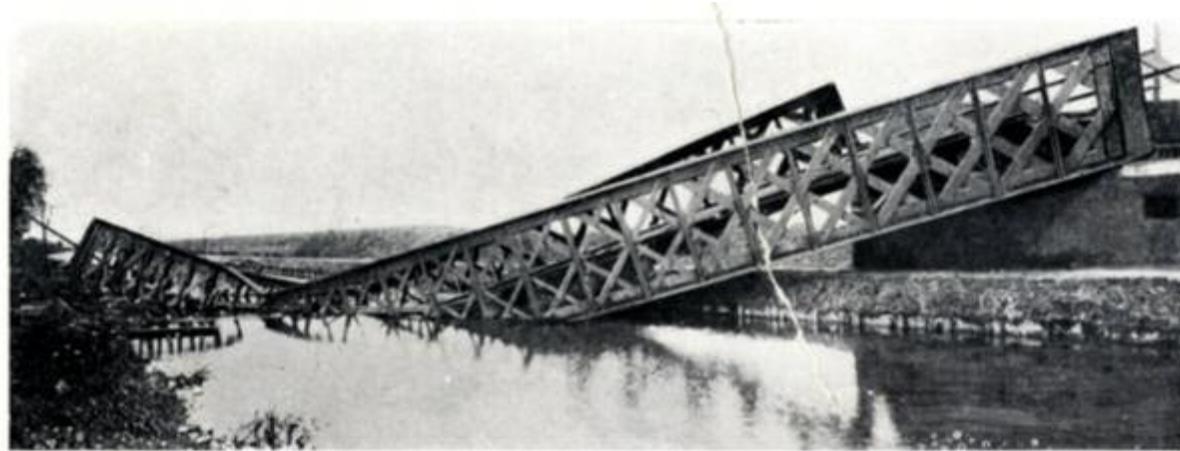




Gare de Valenciennes
D_CPA21



Ateliers SNCF de Tergnier
D_CPA18



Ligne d'Hénin-Liétard à Bauvin-Provins,
mars 1919



Ligne de La Roche à Saint-Florentin,
1918



Destruction de la voie près Lassignoy. — Ligne Montdidier-Noyon (Mars 1917).

D_HIS2



Destruction de Rethel (Novembre 1918).

D_HIS3

Il ne reste plus rien de beaucoup de gares. Voici des panoramas
des gares de LENS (fig. 50),



Cliché S. Ph. N.

Fig. 50. — Gare de Lens après destruction. — Panorama,
de MONTDIDIER (fig. 51).



Cliché S. Ph. N.

Fig. 51. — Gare de Montdidier après destruction. — Panorama,

D_EFF3

de NOYON (fig. 52).



Gliet S. Pl. N.

Fig. 52. — Gare de Noyon après destruction. — Panorama.

de LAON (fig. 53).



Gliet S. Pl. N.

Fig. 53. — Gare de Laon après destruction. — Panorama.

de CHAUNY (fig. 54):



Gliet S. Pl. N.

Fig. 54. — Gare de Chauny après destruction. — Panorama.

Voici le bâtiment des voyageurs de CHAUNY (fig. 55):



Fig. 55. — Bâtiment des voyageurs de Chauny, tel qu'il a été retrouvé.

et de TERGNIER (fig. 56) :



Clôché S. Ph. X.

Fig. 56. — Bâtiment principal de Tergnier après le départ de l'ennemi.

les ateliers de TERGNIER (fig. 57) :



Clôché S. Ph. X.

Fig. 57. — Ateliers de Tergnier après le départ de l'ennemi.

6

D_EFF5

Les très grands bâtiments sont dans un état qui n'est guère plus enviable. Voici l'intérieur du bâtiment de VALENCIENNES (fig. 58) :



Clôché S. Ph. X.

Fig. 58. — Intérieur du bâtiment principal de Valenciennes après destruction.

Voici ce que les allemands ont fait de la belle halle métallique de cette même gare de VALENCIENNES (fig. 59).

En quoi pourtant la destruction de la halle et du bâtiment de VALENCIENNES pouvait-elle ralentir la poursuite qui les pressait ?

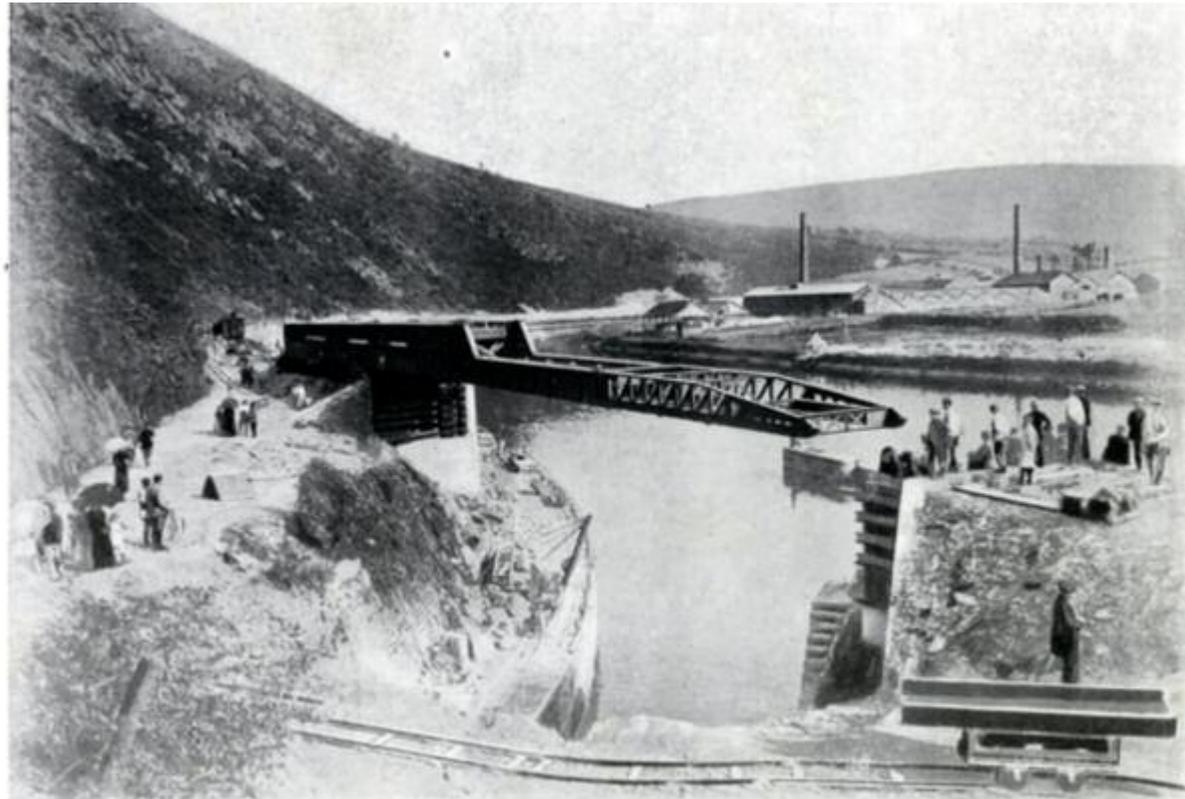
Voici ce que sont devenues certaines de nos tranchées, par exemple celle de la section de ligne d'ARRAS à LENS (fig. 60).

D_EFF6



Prisonniers allemands, Auch
R_CPA11

Reconstruire le réseau



Pont de Revin (Ardennes), juin 1919
R_HIS5



ATELIER DE RÉPARATION DES APPAREILS S. E. S. D'ESSEN HM

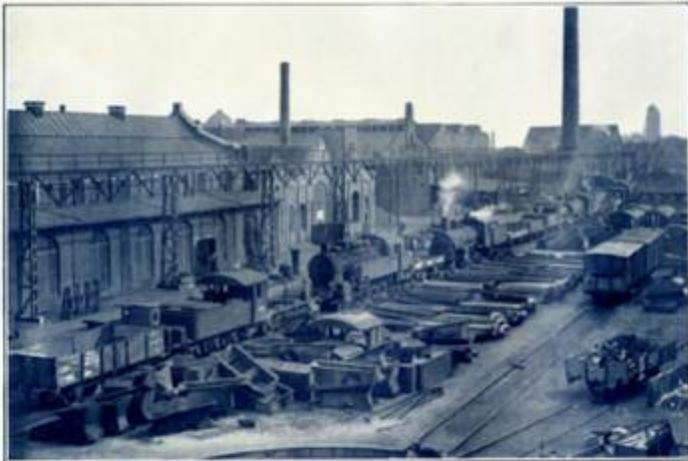
Atelier de réparation des appareils SES d'Essen - R_REG1



ATELIERS DE MULHEIM-SPELDORF

HALL DE MONTAGE DES MACHINES

Ateliers de machines de Mulheim Speldorf - R_REG2



ATELIERS DE MACHINES DE MULHEIM-SPELDORF

COUR INTERIEURE

Ateliers de machines de Mulheim Speldorf - R_REG3

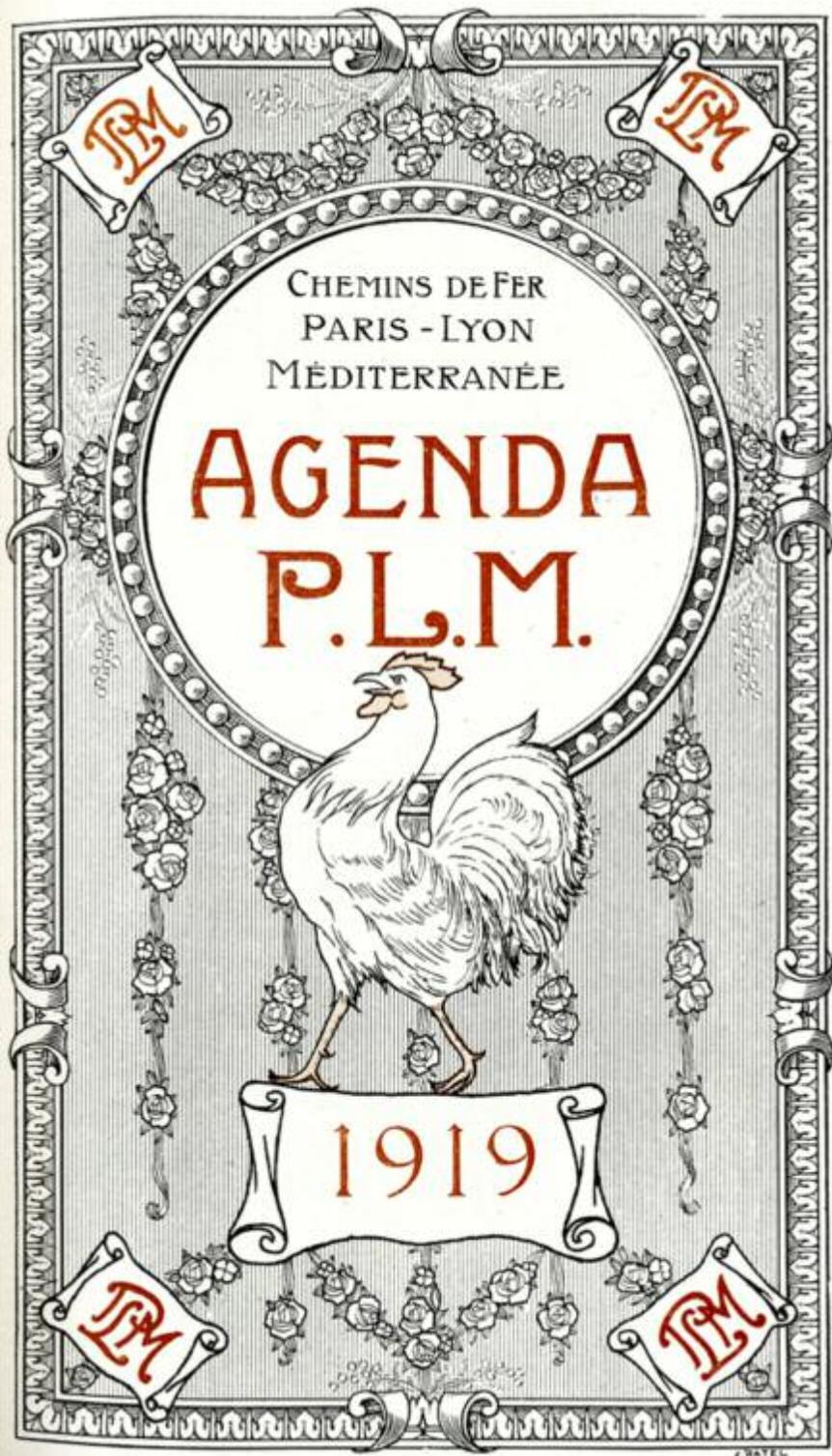


ATELIERS DE WAGONS DE WEDAN

ENTRÉE PRINCIPALE

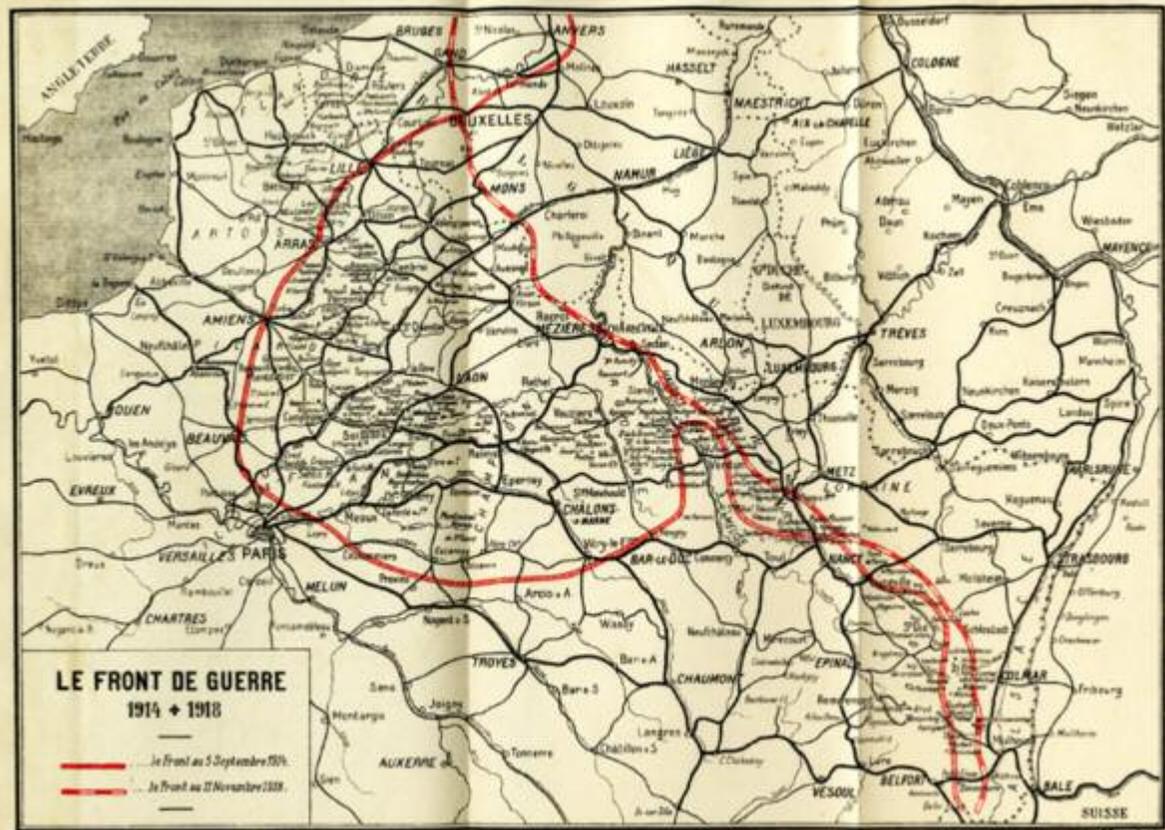
Ateliers de wagons de Wedan - R_REG4

Se souvenir

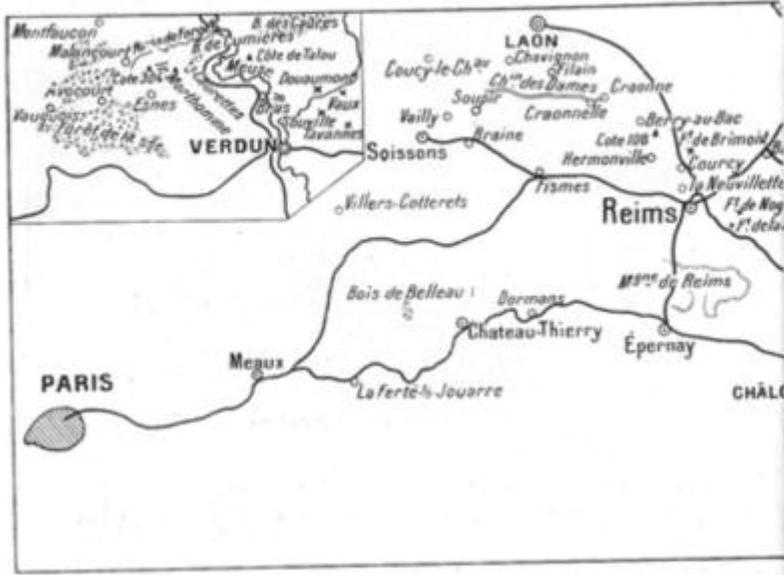


Souvenir d'un poilu du 23^e régim' d'Infanterie
S_CPA17

Le retour
L'Illustration
S_ALB8



Carte des Champs de Bataille



sur le Réseau de l'Est



Carte des champs de bataille
sur le réseau de l'Est
S_EST1



Départ vers les ruines de Lens
S_CPA12



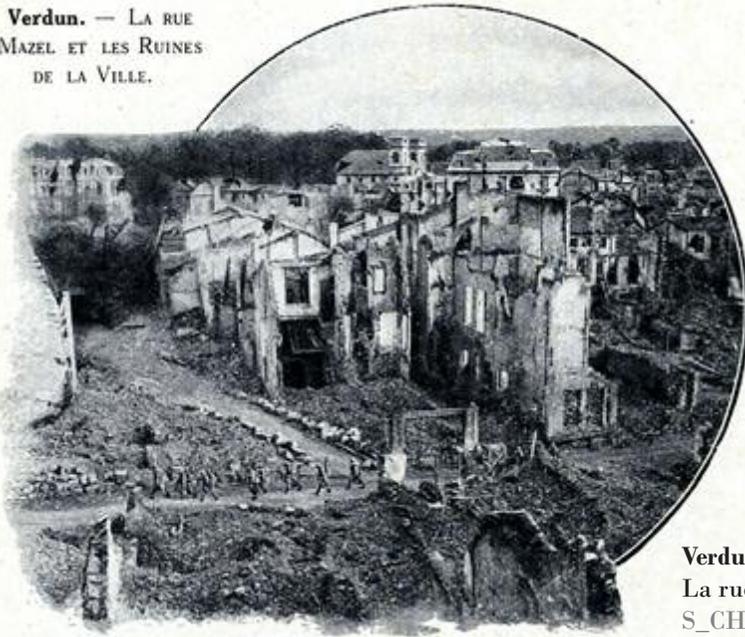
Lens. — UNE RUE AVANT LA GUERRE.



Lens. — LE MÊME ENDROIT APRÈS LE DÉPART DES ALLEMANDS

S_CHA6

Verdun. — LA RUE
MAZEL ET LES RUINES
DE LA VILLE.

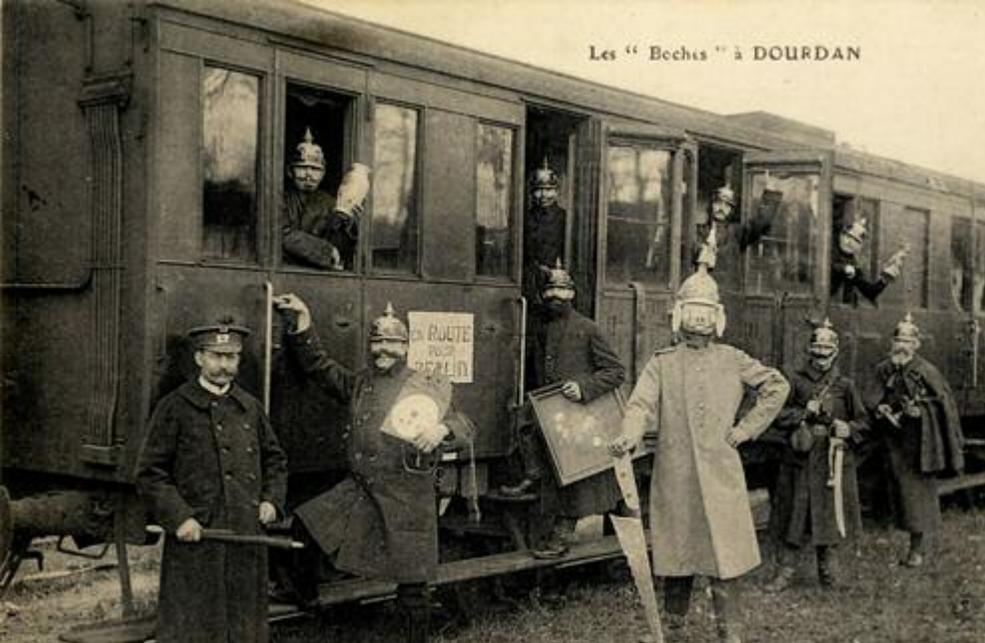


Verdun
La rue Mazel et les ruines de la ville
S_CHA2



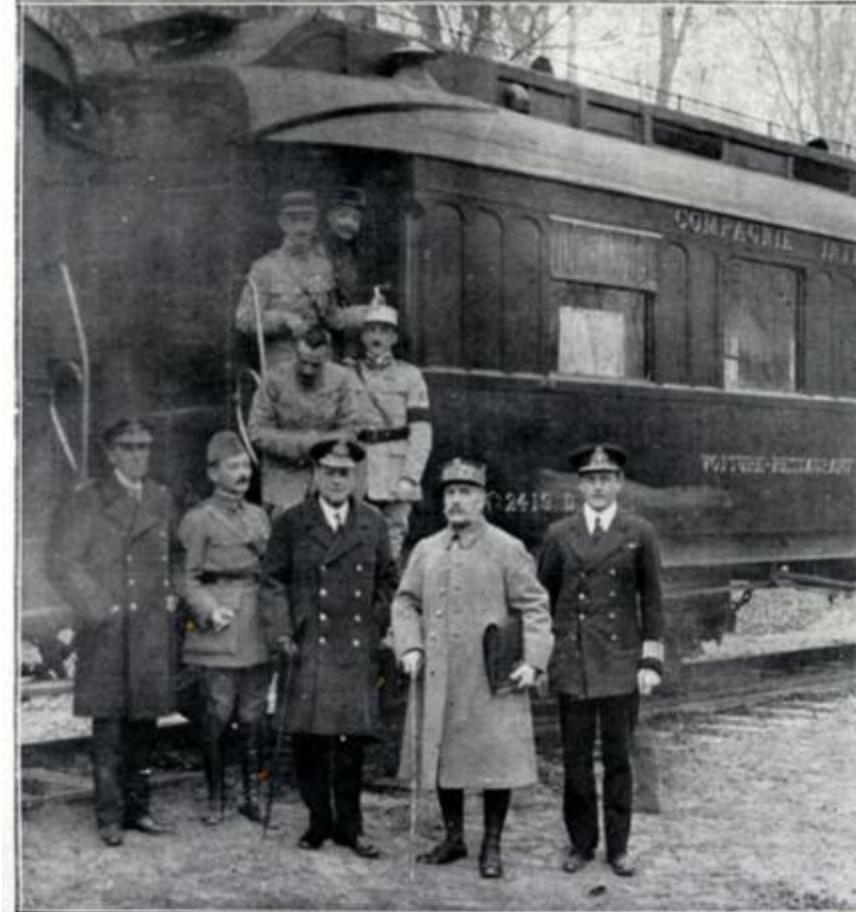
Reims. — L'HÔTEL DE VILLE.

S_CHA3



Carte postale satirique représentant l'ennemi
S_CPA8

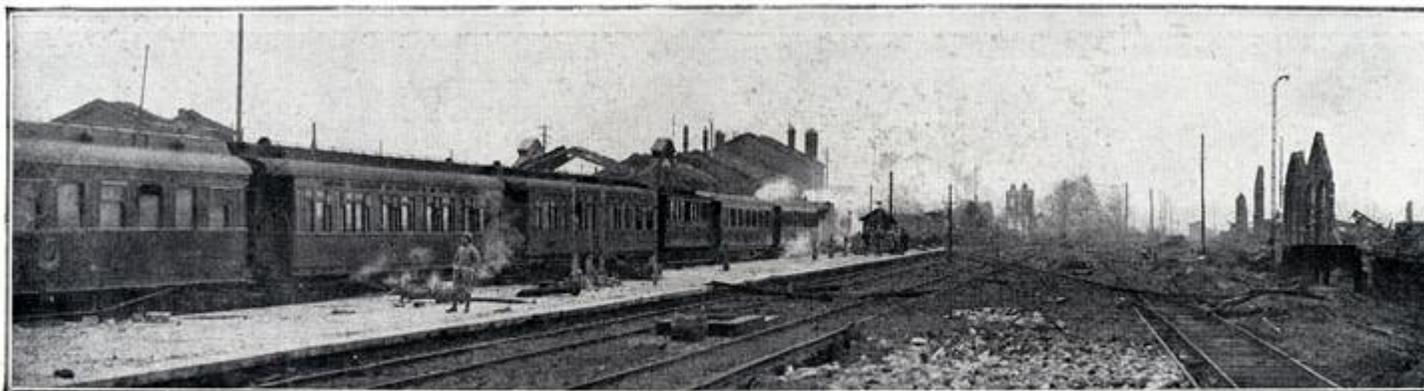
Signature de l'Armistice
L'Album de la guerre,
vol. 2
S_ALB7



Général Weygand. Amiral Wemyss. Maréchal Foch.

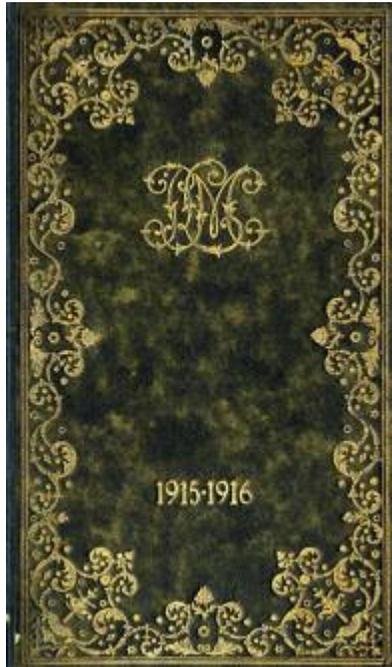
Le matin du 11 novembre, le maréchal Foch part pour Paris, emportant dans sa serviette le texte original de la convention d'armistice, revêtu de sa signature, de la signature de l'amiral Wemyss et de celles des plénipotentiaires allemands.

Vers la capitulation allemande
L'Album de la guerre, vol. 2
S_ALB6



Le train qui conduisit les plénipotentiaires allemands de Tergnier à Rethondes et qu'ils ne quittèrent, du 8 au 11 novembre, que pour passer dans celui qui servait de quartier général de campagne au maréchal Foch.

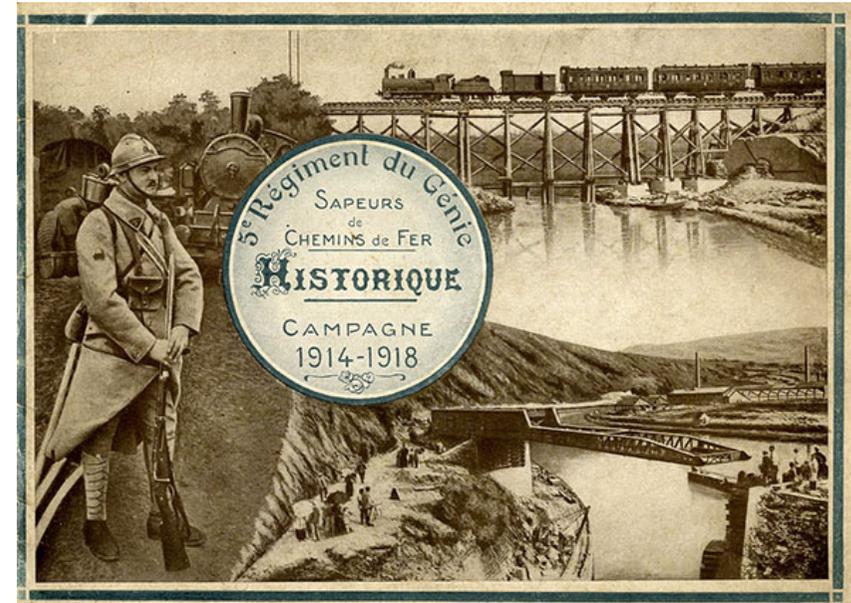
SOURCES



Agenda P.L.M. (1915 à 1919)

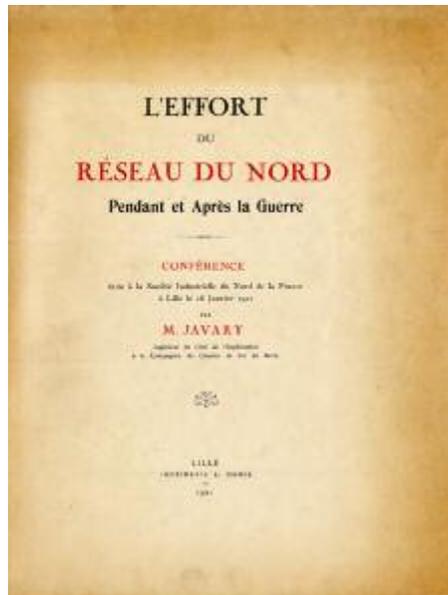
La Compagnie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M) a édité entre 1910 et 1931 des agendas illustrés pour inciter les voyageurs à se déplacer sur le réseau. Les textes étaient rédigés par des journalistes ou des écrivains et étaient accompagnés d'illustrations (reproductions de peintures, dessins, photographies) et de cartes postales détachables mettant en valeur les atouts des régions desservies.

Malgré la guerre, les publications se poursuivent et suivent les événements. Les photographies, issues pour la plupart du service photographique de l'Armée, étaient soumises au contrôle de la censure.



Historique du 5^e régiment du Génie

Le 5^e régiment du Génie a été créé à Versailles en 1889 pour construire et réparer les ponts et les voies. Ce livret décrit le rôle des unités de sapeurs de chemin de fer entre 1914 et 1919 dont la devise résume l'action : “*Partout, toujours, réaliser*”. Le 5^e RG a construit ou reconstruit au cours de la guerre sur le territoire français, avec l'aide des travailleurs auxiliaires fournis par les armées 7 000 km de de voie ferrée 4 500 mètres de pont. Les photographies montrent le rétablissement d'ouvrages d'art, elles ne concernent qu'une très faible partie des travaux exécutés. Figure une liste des officiers, sous-officiers, caporaux et sapeurs tués à l'ennemi ou décédés des suites de leurs blessures.



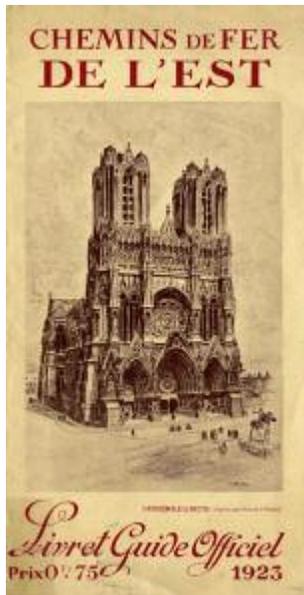
L'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre

Cet ouvrage (signé de l'auteur) retranscrit la conférence donnée par Paul-Emile Javary à la Société industrielle du Nord de la France, à Lille, le 16 janvier 1921. Paul-Emile Javary était ingénieur en chef de l'exploitation à la Compagnie du chemin de fer du Nord, il fait état des effets du conflit sur le réseau, de la mobilisation au redressement. De nombreuses photographies permettent d'en comprendre les phases, les questions sociales ne sont pas évincées : *“Comment loger ce personnel dans les ruines ? Comment lui éviter le plus rapidement possible le cafard en le ramenant à la vie naturelle, celle de la famille ? Voilà le problème le plus grave que nous avons eu à résoudre”* (p.104).



Les champs de bataille de France

Cette brochure a été éditée au lendemain de l'Armistice, probablement dans les premiers mois de l'année 1919, par les deux compagnies ferroviaires les plus touchées par l'invasion allemande. Elle est divisée en cinq zones : Alsace, Vosges, Lorraine puis Hauts-de-Meuse, Argonne, Champagne, Soissonnais puis Noyonnais, Picardie pour terminer par l'Artois et la Flandre. On trouve une carte du Front en 1914 et en 1918 ainsi que la nomenclature des localités ou champs de bataille cités avec la désignation des gares les plus voisines. Dans la préface, l'objectif est clairement énoncé : *“Le touriste pourra suivre ainsi dans leur développement douloureux les étapes du long martyre de nos provinces envahies”*.



Chemins de fer de l'Est, Livret-guide officiel : année 1923

Dès le milieu du XIX^e siècle, les compagnies ferroviaires éditaient des guides à l'intention des touristes, ils conseillaient des itinéraires et indiquaient les horaires des trains. Après la guerre, la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui se redresse progressivement, propose des circuits pour visiter les champs de bataille. *“Le réseau de l'Est a le douloureux honneur de posséder les deux centres les plus célèbres et les plus émouvants des pèlerinages aux champs de bataille de la Grande Guerre : à savoir Reims, la ville martyre, et Verdun, la forteresse entourée de ruines, mais inviolée. C'est en rayonnant autour de ces deux villes, déjà si intéressantes en elles-mêmes et par leurs abords immédiats, que les visiteurs pourront se faire l'idée la plus exacte et la plus tragiquement instructive de ce que fut le grand drame”* (p.17).



Régie franco belge des territoires occupés. Vues des établissements principaux de la direction d'Essen

La Régie franco belge des territoires occupés a été créée en 1923 par les autorités d'occupation pour remettre en service le réseau rhénan avec un personnel français et belge. Ce cahier de photographies réalisé en 1924 présente gares, ateliers, ouvrages, et voies de la région d'Essen.



L'ALBUM DE LA GUERRE

HISTOIRE PHOTOGRAPHIQUE ET DOCUMENTAIRE
RECONSTITUÉE CHRONOLOGIQUEMENT À L'AIDE
DE CLICHÉS ET DE DESSINS PUBLIÉS PAR
« L'ILLUSTRATION » DE 1914 À 1921.

Édition augmentée de Documents Inédits et comprenant de Nombreuses Reproductions en Couleurs, ainsi qu'un Texte Sommaire constituant un véritable « Précis d'Histoire ».

TOME PREMIER



PARIS
L'ILLUSTRATION

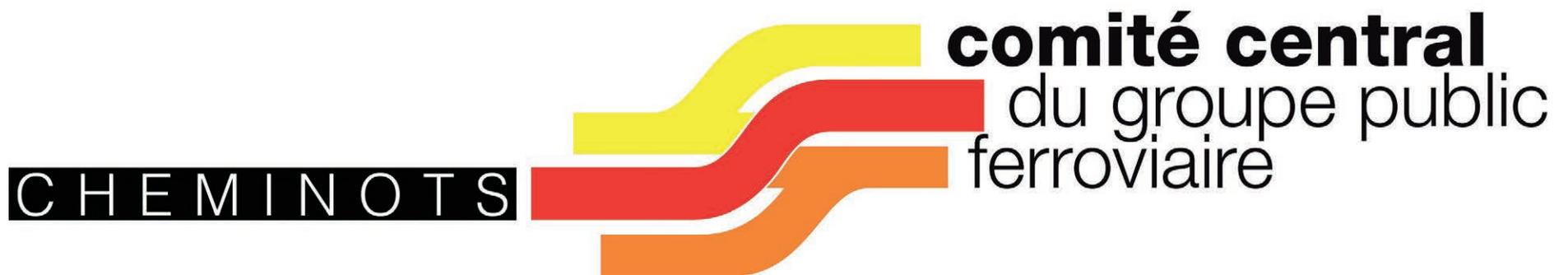
13, rue Saint-Georges

1939

L'Album de la guerre.
Histoire photographique et documentaire reconstituée chronologiquement à l'aide de clichés et de dessins publiés par «L'Illustration» de 1914 à 1921.

Edition augmentée de documents inédits et comprenant de nombreuses reproductions en couleurs ainsi qu'un texte sommaire constituant un véritable «Précis d'Histoire». Paris : L'Illustration, 1939. 2 volumes ; 660 p. et 1311p.

«Toute l'histoire de la Grande guerre, dans tous les pays... Dans cette succession si vivante d'images est toute une histoire, glorieusement et cruellement pathétique... Chacune de ses pages a la valeur d'un témoignage et l'attrait d'une vision directe». (Avant-propos de Georges Leconte).



SOURCES

Cartes postales anciennes :

Les troupes, les prisonniers allemands, les trains sanitaires, le secours aux blessés, le matériel, les destructions, la reconstruction.

Gravures (eaux fortes originales) :

Poste de secours : gare Saint-Lazare, 1915-1919. Cantine de la gare Saint-Lazare 1915-1919.

Journaux illustrés.

Crédits photos :

© Ressources iconographiques du Fonds cheminot, Comité Central du Groupe Public Ferroviaire
Rédaction & création : Marie-Suzanne Vergeade (Slb) - Conception : Sonia Van der Meulen (Slb)