

100 YEARS
ANNIVERSARY



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

UIC CENTENARY EXHIBITION

CENTENAIRE DE
L'UIC
EXPOSITION



In 2022 UIC is commemorating the 100th anniversary of its founding.

To celebrate this centenary year, an exhibition organised in partnership with SNCF's Archives and Documentation Service (SARDO) is being held from 6 to 8 December 2022 at the headquarters of the International Union of Railways (UIC).

The exhibition retraces the history of the organisation in chronological order. The various items (photographs, posters, artwork, videos and other miscellaneous objects) will be exhibited behind glass and on trestles. These objects will showcase the organisation's main milestones and a number of flagship products that were created by UIC and which are used by its members around the world.

This catalogue presents not only the objects on show, but also the gifts given by the members during the inauguration of the current headquarters, as well as other key moments in the life of the organisation. All these objects can be seen in the entrance hall and on the mezzanine.

We hope that you enjoy your visit.

En 2022, l'UIC commémore le centième anniversaire de sa création.

Pour célébrer cet anniversaire, une exposition est organisée en partenariat avec le Service Archives Documentation (SARDO) de la SNCF du 6 au 8 décembre 2022 au Siège social de l'Union Internationale des Chemins de fer.

L'exposition retrace de façon chronologique l'histoire de cette organisation. Les différents éléments (photographies, affiches, ouvrages, vidéos, objets divers) seront exposés dans des vitrines et sur des chevalets. Ces objets illustreront les grandes étapes de la vie de notre association et certains produits emblématiques créés par l'UIC et utilisés par ses membres à travers le monde.

Ce catalogue présente non seulement les éléments exposés mais également les cadeaux qui ont été faits par les membres lors de l'inauguration du siège actuel mais également à d'autres moments clés de la vie de l'association. Tous ces objets sont visibles dans le hall d'accueil et à la mezzanine.

Nous vous souhaitons une excellente visite.

ISBN: 978-2-7461-3301-3

Warning

No part of this publication may be copied, reproduced or distributed by any means whatsoever, including electronic, except for private and individual use, without the express permission of the International Union of Railways (UIC). The same applies for translation, adaptation or transformation, arrangement or reproduction by any method or procedure whatsoever. The sole exceptions – noting the author's name and the source – are "analyses and brief quotations justified by the critical, argumentative, educational, scientific or informative nature of the publication into which they are incorporated" (Articles L 122-4 and L122-5 of the French Intellectual Property Code).

CONTENTS

SOMMAIRE

UIC CENTENARY

EXHIBITION

CENTENAIRE DE L'UIC

EXPOSITION



DONATIONS TO THE UIC

FROM THE WORLD'S RAILWAY COMPANIES

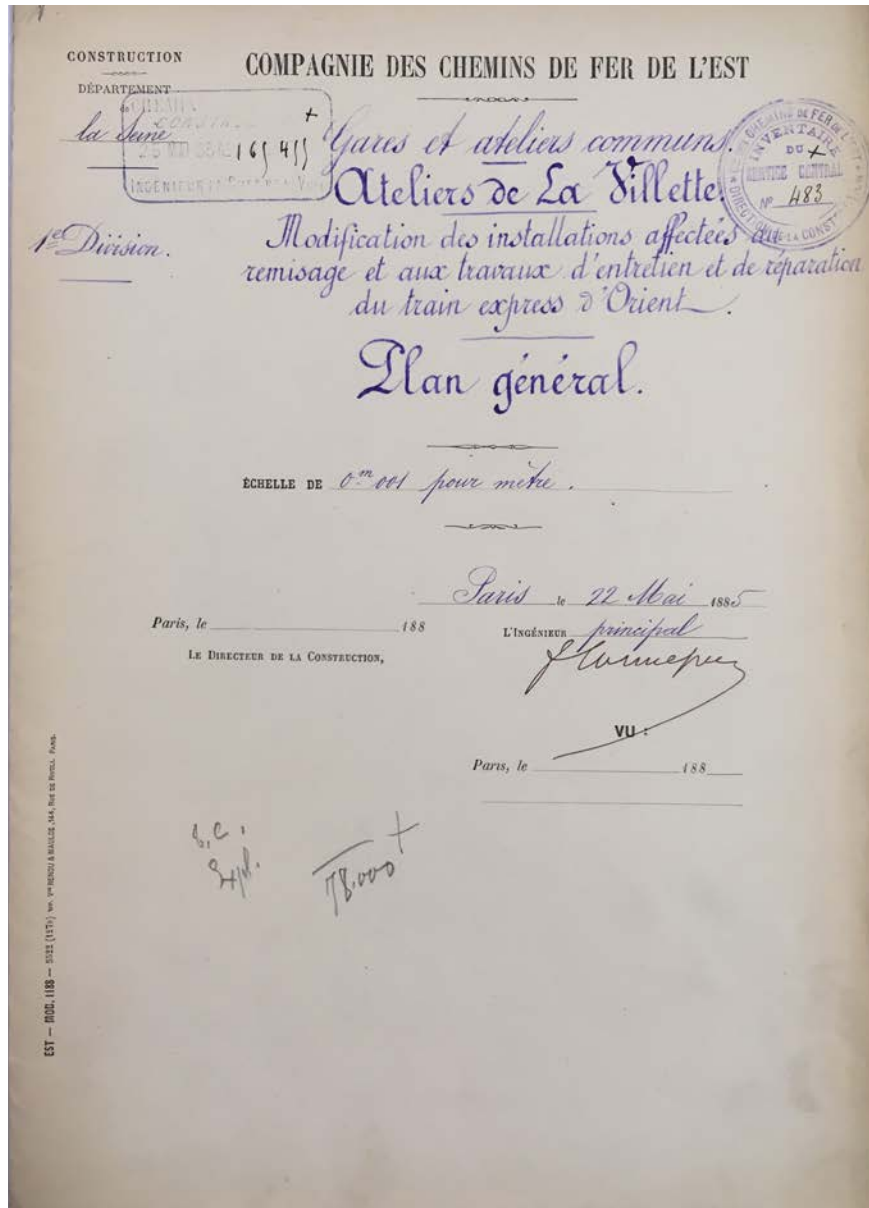
DONS FAITS À L'UIC

PAR LES COMPAGNIES FERROVIAIRES DU MONDE



Genèse

Exemple de circulation de trains internationaux à travers l'Europe et des aménagements pour l'entretien et le remisage de ces trains

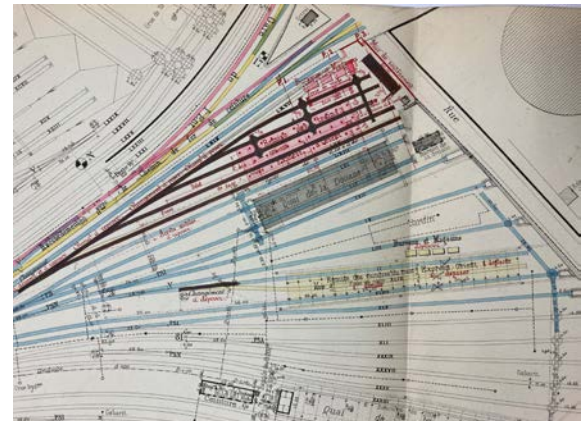


General plan of the workshops for the storage, maintenance, and repair of the Train Express d'Orient (Atelier de la Villette) of the Compagnie des chemins de fer de l'Est, 22 May 1885.

In order to maintain the Train Express d'Orient, in each country crossed by this train, modifications to the existing workshops were undertaken.

Plan général des ateliers de remisage, d'entretien et de réparation du Train Express d'Orient (Atelier de la Villette) de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, 22 mai 1885.

Afin d'entretenir le Train Express d'Orient, dans chaque pays traversé par ce train des modifications des ateliers existants avaient été entreprises.



Genesis

The beginnings: various conferences and associations before the birth of UIC in 1922

The 2nd International Railway Congress held in Milan from 17 to 24 September 1887. Extracts from the article published in the "Revue Générale des Chemins de fer, septembre 1887" pages 173-176.

2^e Congrès International des Chemins de fer tenue à Milan, du 17 au 24 septembre 1887. Extraits de l'article paru dans la «Revue Générale des Chemins de fer, septembre 1887» pages 173-176.

173

SECONDE SESSION DU CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER TENUE A MILAN, EN 1887.

La seconde session du Congrès international des Chemins de fer, organisée par les soins de la Commission internationale (1) nommée à la première session du Congrès tenue à Bruxelles en 1885 (2), s'est tenue à Milan du 17 au 24 Septembre 1887.

L'importance des questions posées au programme arrêté par la Commission internationale, et que nous avons fait connaître (3), a attiré au Congrès de Milan des délégués de presque tous les Pays du monde.

Il ressort du tableau suivant, que 28 Pays, comportant un ensemble de 186 Administrations (Gouvernements et Administrations de Chemins de fer) et représentant une longueur de plus de 166,000 kilomètres (4) de Chemin de fer, ont désigné 372 délégués, à l'effet de les représenter au Congrès de Milan.

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER. 2^e Session tenue à Milan, en 1887.

PAYS REPRÉSENTÉS.	Longueur des réseaux des Administrations ayant adhéré.	NOMBRE DE		PAYS REPRÉSENTÉS.	Longueur des réseaux des Administrations ayant adhéré.	NOMBRE DE	
		Gouvernements et Administrations de Chemins de fer.	Délégués.			Administrations de Chemins de fer ayant adhéré.	Délégués.
Allemagne.....	549	4	3	Reporta.....	168,710	50	237
Autriche (République).....	141	2	2	Belgique.....	11,008	95	70
Autriche-Hongrie.....	11,082	12	21	Espagne.....	171	3	1
Belgique.....	4,819	22	20	France.....	358	2	4
Bretail.....	2,714	4	3	Grèce.....	171	3	1
Bulgarie.....	224	1	1	Italie.....	2,423	5	12
Chili.....	(a)	1	1	Portugal.....	1,346	3	6
Danemark.....	1,767	4	3	Roumanie.....	1,436	1	4
Égypte.....	1,690	1	1	Russie.....	23,327	30	33
Espagne.....	5,922	5	6	Sarbie.....	244	2	4
États-Unis d'Amérique.....	9,073	1	1	Suède et Norvège.....	2,311	0	4
France et Algérie (et colonies).....	28,060	20	12	Suisse.....	1,172	4	7
Grands-Bretagnes et Irlande (et colonies).....	24,014	14	26	Tunisie.....	87	1	2
Grèce.....	469	2	4	Turquie.....	1,395	2	2
A reporter.....	168,710	92	207	TOTAL.....	156,401	188	372

(a) Pays dont le Gouvernement n'a pas adhéré.

(1) Les noms des Membres de cette Commission internationale ont été publiés dans le N° de Mars 1887, p. 101, ainsi que ceux des Membres du Comité international élus par la Commission, et ayant eu plus particulièrement pour mission d'assurer le travail d'organisation de la seconde session du Congrès.

(2) Le Compte-Rendu des Congrès de Bruxelles a été publié dans le N° d'Octobre 1885, p. 225.

(3) Voir le *Chronique* du N° de Mars 1887, p. 153. A l'égard de ce programme, nous avons rappelé les articles et leurs incidences dans la *Revue générale* et qu'il est nécessaire de consulter à propos de la plupart des Questions figurant dans ce Programme.

(4) Cette longueur totale a été obtenue en ajoutant, dans le tableau ci-dessus, aux longueurs indiquées pour les différents pays dans les listes précédentes insérées dans les N° de Février et de Juin 1887 du *Bulletin* de la Commission internationale, les longueurs des réseaux des Administrations qui ont adhéré au Congrès depuis le 1^{er} Juillet 1887.

TAB. X. (2^e Section).

12

Genèse

**Les prémices : différentes conférences et associations
ayant précédé la naissance de l'UIC en 1922**

— 158 —

COMPTE RENDU SOMMAIRE DES SÉANCES

DE LA

9^e SESSION DU CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

tenue à Rome en 1922

La 9^e session du Congrès international des Chemins de fer a eu lieu à Rome du mardi 18 au vendredi 28 Avril 1922 inclus.

Elle a été ouverte en présence de S. M. Victor-Emmanuel III, Roi d'Italie, par M. Riccio, Ministre des Travaux Publics, qui avait été chargé par le Gouvernement italien, de souhaiter la bienvenue aux membres du Congrès.

M. Tondelier, Président de la Commission permanente du Congrès répondit, puis proposa à l'Assemblée d'acclamer M. Riccio, Président d'honneur de la 9^e session et d'en confier la présidence à M. Crova, Directeur général des Chemins de fer de l'État italien.

M. Crova, en prenant possession du fauteuil présidentiel, prononça un discours fort applaudi que nous reproduisons ci-après.

DISCOURS DE M. GROVA.

Messieurs,

En prenant possession des fonctions auxquelles vous m'avez fait le grand honneur de me désigner, je sens que mon cœur est partagé entre deux sentiments : la profonde reconnaissance pour la bonté que vous venez de me témoigner, et la préoccupation de n'être pas à la hauteur d'une mission qui, dans les sessions précédentes, a été confiée aux membres les plus éminents du Congrès. J'ai toutefois accepté cette présidence avec une respectueuse déférence et je m'efforcerai de la remplir de mon mieux, parce que je sais que je dois ma nomination exclusivement à une manifestation, d'hommage et de sympathie pour mon pays, qui, en ce moment, est fier de vous donner l'hospitalité.

De même que M. le Ministre des Travaux Publics, qui vous a parlé au nom du Gouvernement, je vous souhaite la bienvenue, au nom de l'Administration des Chemins de fer de l'État italien, qui honore en vous les plus illustres représentants de la technique moderne des transports.

C'est à vous en effet, Messieurs, que cette technique doit de pouvoir aujourd'hui proclamer à haute voix le fatidique « *Quo non ascendam?* ». C'est à vous qu'elle doit ses progrès magnifiques, qui ont assuré à la circulation des trains un rythme régulier, ininterrompu, vivifiant, comme celui du cœur qui donne la vie et la force à notre organisme.

The 9th session of the International Railway Congress held in Rome from 18 to 28 April 1922. Extracts from the article published in the "Revue Générale des Chemins de fer, avril 1922" pages 158-162.

9^e session du Congrès International des Chemins de fer tenue à Rome, du 18 au 28 avril 1922. Extraits de l'article paru dans la «Revue Générale des Chemins de fer, avril 1922» pages 158-162.

The creation of UIC

In 1922: Paris Conference

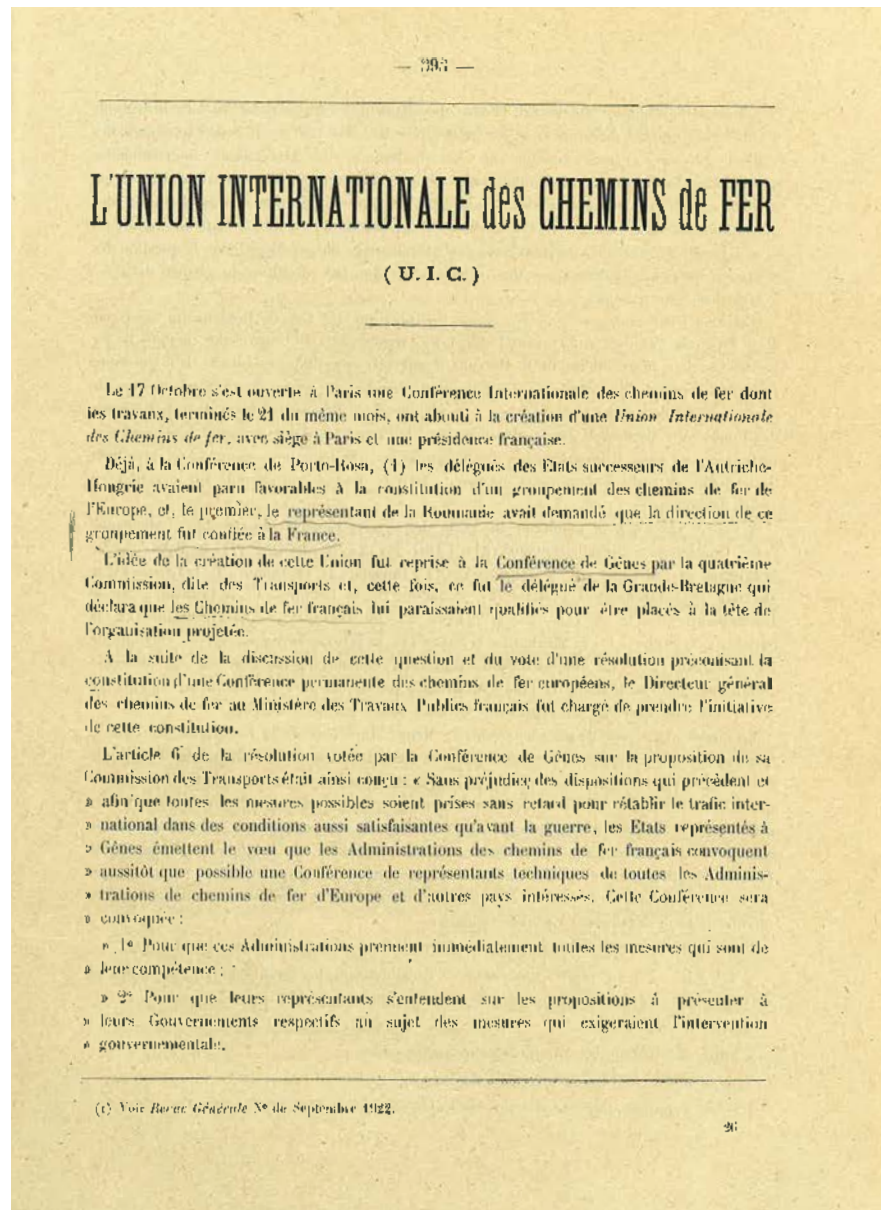
L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), 17 October 1922. Extracts from the article published in the "Revue Générale des Chemins de fer, 1922, Tome XLI, 2^e Semestre" pages 393-397

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) 17 octobre 1922. Extraits de l'article paru dans la «Revue Générale des Chemins de fer, 1922, tome XLI, 2^e Semestre» pages 393-397

"The Paris Conference was held from 17 to 20 October 1922 at the headquarters of the French Society of Civil Engineers, with the participation of 27 countries and 46 networks, as well as two representatives from the League of Nations. All the European countries were represented with the exception of Finland, which could not attend, and Russia, which was due to join in December 1922. Also present were the delegations of China and Japan, which boded well for the nascent organisation's potential influence. The Statutes were accepted on 21 October.

The German Secretary of State for Communications Karl von Stieler outlined the spirit of the conference in the following terms: "Our work is to restore the ties between European administrations which were severed by the war, and our administration is determined to help create an organisation of all European railway administrations, by any means necessary."

On 1 December 1922, UIC was officially created."



Création de l'UIC

En 1922, la Conférence de Paris

The birth of UIC as an association: facsimile of the official registration document, 7 July 1923.

Récépissé de déclaration de l'UIC comme association, 7 juillet 1923.

Préfecture de Police

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (Mod. 213-4.)
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

3^e DIVISION
2^e BUREAU
Prérogance Sociale

162113

(Ce numéro devra être rappelé dans toutes les communications adressées à la Préfecture de Police.)

A la date du 7 Juillet 1923
M. Mamy Prévost
demeurant à Paris
rue de Condorcet N° 8
a effectué la déclaration d'une association portant la dénomination de : Union Internationale des Chemins de Fer
et dont le siège social est fixé à Paris
rue Georges Bizet, N° 24
Il a déposé à l'appui de cette déclaration :
1° Deux exemplaires des statuts de l'association ;
2° La liste des personnes chargées de l'administration ou de la direction de l'association ;
3° Un registre

Le présent récépissé a pour unique objet de constater le dépôt de la déclaration et des pièces annexées, sans préjuger en quoi que ce soit la légalité de l'association.

Pour le Préfet de Police :
LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ,
[Signature]

La déclaration doit, dans un délai d'un mois, être rendue publique par les soins de l'association, au moyen de l'insertion au Journal Officiel d'un extrait contenant la date de la déclaration, le titre et l'objet de l'association, ainsi que l'indication du siège social. (Décret du 16 août 1901, art. 1^{er}.)
Les associations sont tenues de faire connaître dans les trois mois tous les changements survenus dans leur administration ou leur direction ainsi que toutes les modifications apportées à leurs statuts. (Loi du 1^{er} juillet 1901, art. 5.)
Les modifications apportées aux statuts et les changements survenus dans l'administration ou la direction de l'association, sont transcrites sur un registre tenu au siège de toute association déclarée; les dates des récépissés relatifs aux modifications et changements sont mentionnées au registre.
Ce registre doit être coté par première et par dernière page et paraphé sur chaque feuille par le Préfet de Police ou son délégué. (Décret du 16 août 1901, art. 6 et 31.)

IMP. CHAIX (SECT. 6). — 4053-22.

«La Conférence de Paris s'est tenue du 17 au 20 octobre 1922 au siège de la Société des ingénieurs civils de France avec la participation de 27 pays et de 46 réseaux ainsi qu'avec deux représentants de la Société des Nations. A l'exception de la Finlande qui n'a pas pu participer, tous les pays européens étaient représentés, hormis la Russie dont l'adhésion viendra en décembre 1922. Des délégations de la Chine et du Japon étaient également présentes, ce qui était de bon augure au regard de l'influence potentielle que pourrait avoir cette organisation naissante. Les statuts en seront acceptés le 21 octobre.

Le Secrétaire d'état allemand aux communications, Karl von Stieler avait souligné l'esprit de la Conférence dans les termes suivants : « Notre tâche consiste à renouer les liens entre les administrations européennes qui ont été coupés par la guerre, notre administration est déterminée à contribuer à créer, par tous les moyens nécessaires, une association de toutes les administrations ferroviaires européennes. »

Le 1er décembre 1922, l'UIC était officiellement créée.»

The creation of UIC

The three UIC headquarters

UIC's first headquarters,
24 rue Georges Bizet, 75016, Paris

*Premier siège de l'UIC,
24 rue Georges Bizet, 75016, Paris*



© Photorail – SNCF/Christian Besnard

UIC's second headquarters,
10 rue de Prony, 75017, Paris

*Second siège de l'UIC,
10 rue de Prony, 75017, Paris*



© Photorail – SNCF/Bernier

Création de l'UIC

Les trois sièges de l'UIC



Current UIC headquarters, from 1963,
16 rue Jean Rey, 75015, Paris

*Siège actuel de l'UIC en 1963,
16 rue Jean Rey, 75015, Paris*

The creation of UIC

Inauguration of the current headquarters

Inauguration of the UIC headquarters in 1963 with the Secretary-General Louis Armand.

Inauguration du siège de l'UIC en 1963 avec le Secrétaire général Louis Armand.



© SNCF Médiathèque – ROGER, 29 May 1963

Création de l'UNC

Inauguration du siège actuel



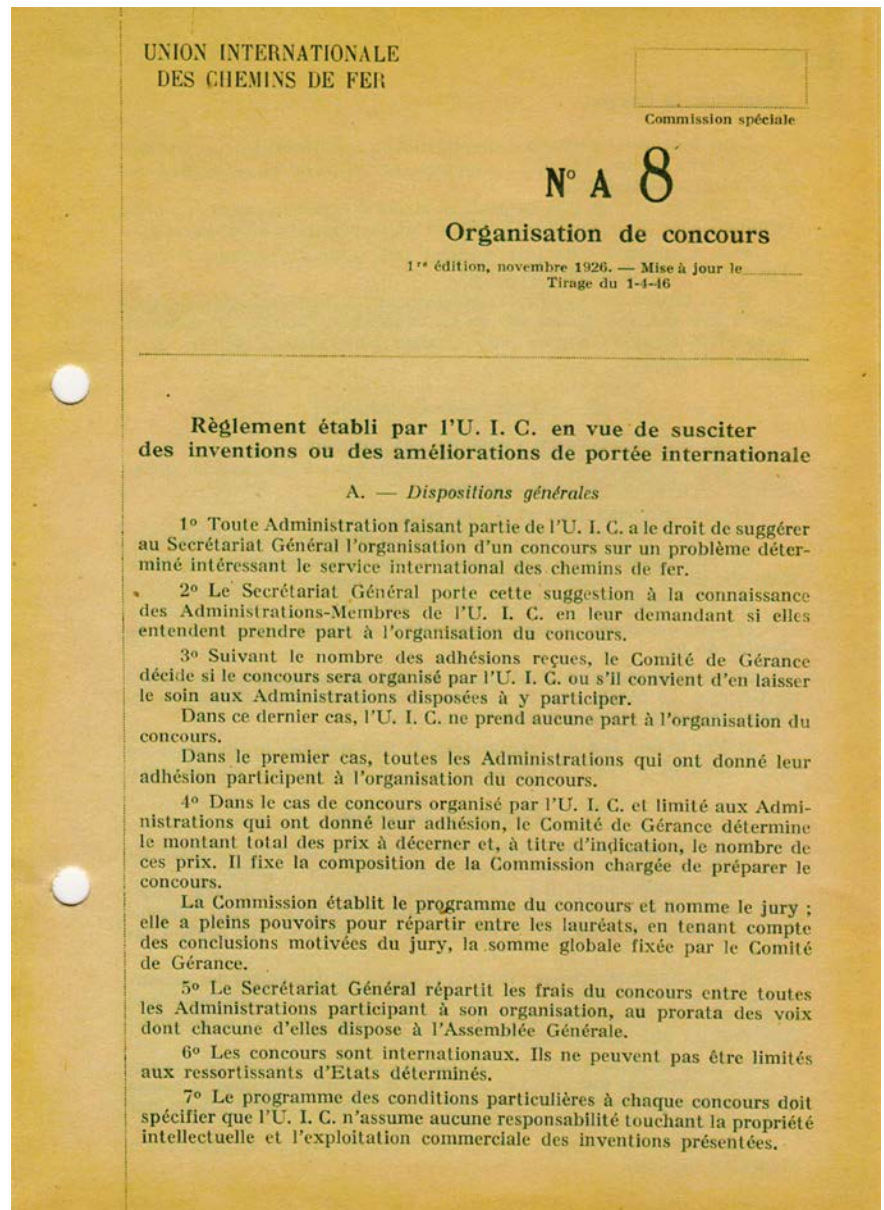
© SNCF Médiathèque – ROGER, 29 May 1963

The creation of UIC

UIC Leaflet – Fiche UIC

First UIC leaflet from 1926

Première Fiche UIC datant de 1926



Création de l'UIC

UIC International Railway Solution (IRS) – IRS de l'UIC

INTERNATIONAL
RAILWAY SOLUTION

IRS
50561

1st edition, 2016-5

**Railway Application - Rolling Stock Interconnecting
gangway systems between vehicles**

First UIC IRS from 2016

Première IRS de l'UIC datant de 2016

IRS INTERNATIONAL
RAILWAY SOLUTION

Reference Number
IRS 50561:2016

The creation of UIC

UIC logos over time – Les logos de l'UIC à travers le temps



1926



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

unity, solidarity, universality

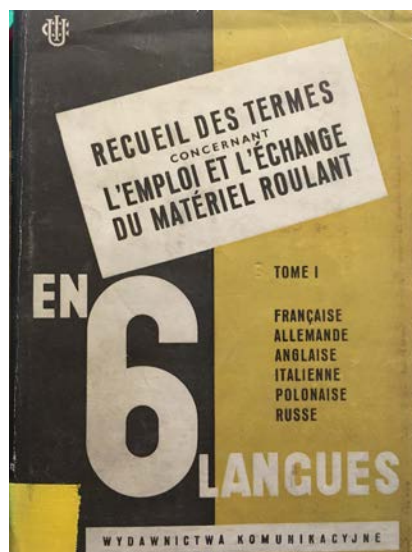


2022

INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

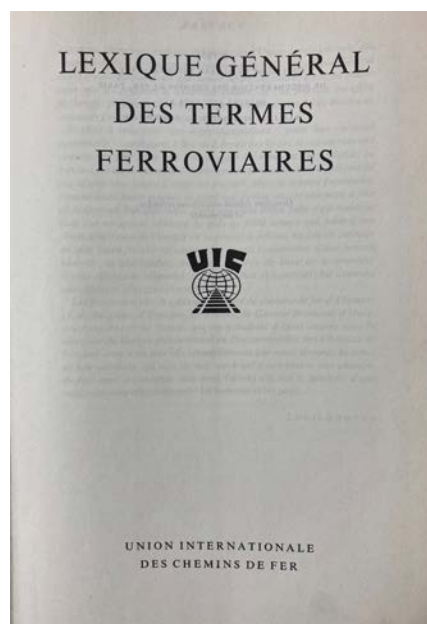
Création de l'UNC

Terminology – La terminologie



1958 terminology collection for the rolling stock sector

Recueil terminologique de 1958 dédié au secteur du matériel roulant



General Glossary of Railway Terms from 1965, and our current online terminology database RailLexic

Lexique général des termes ferroviaires de 1965, et notre actuelle base de données terminologique en ligne RailLexic

Railway stations – Ticketing and timetables

Map of the combined ticket network – Carte des parcours des billets combinés

International Union for the Issue of Combined Coupon Tickets, Route Maps /
International Union of Railways, 1 May 1937.

*Union Internationale pour l'Émission de billets à coupons combinés, Cartes des Parcours /
Union Internationale des Chemins de fer, 1er mai 1937.*



Gares de voyageurs – Billetique et horaires

Combined tickets – Billets combinés

LIEGEKARTE
 CD s.o. OK PRAHA
 008680
 18-08-1995
 PRAHA - PARIS
 1250

Examples of combined and standardised tickets from different railway companies

Exemples de billets combinés et standardisés de différentes entreprises ferroviaires

From the Czech Republic (CD)
 De la République tchèque (CD)

RESERVATION TICKET
 TITRE DE RESERVATION
 70 No. 1445216
 20.08.1995
 PRAHA - PARIS
 £28.00

From British Rail (BR)
 De British Rail (BR)

RESERVIERUNGS-AUSWEIS
 TITRE DE RESERVATION
 000769012
 23.08.1995
 Frankfurt - Paris
 DM 494

From Deutsche Bahn (DB)
 De la Deutsche Bahn (DB)

Railway stations – Ticketing and timetables

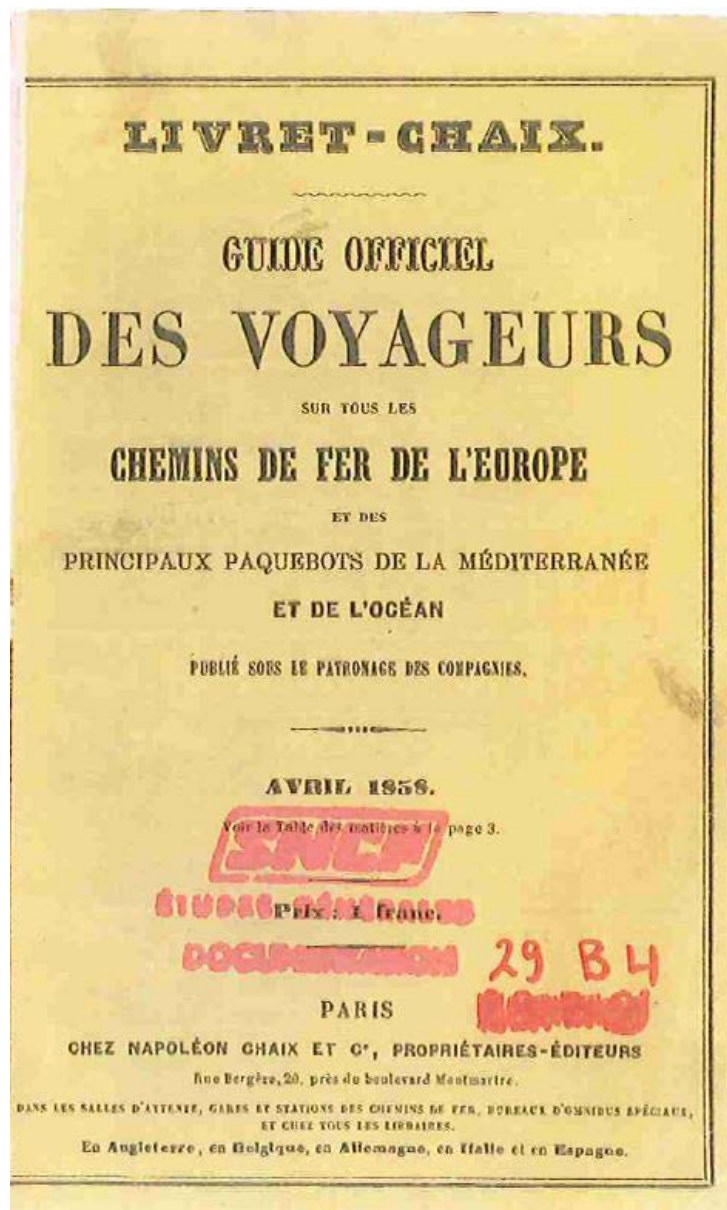
Timetables – Les indicateurs horaires

Chaix Booklet: Official guide for travellers on all the railways of Europe and the main Mediterranean and Ocean liners/ Chaix, N., Imprimerie centrale des chemins de fer: Paris, April 1858

The “Livret-Chaix” contains about 300 pages with 5 lithographed maps and was published on the first of each month. The Livret contains all the very frequently occurring changes of service in the movement of passenger and goods trains, the times at which these trains met the messengers, steamships, etc. This booklet was “the indispensable Vademecum for travellers and merchants” as it says on the first page.

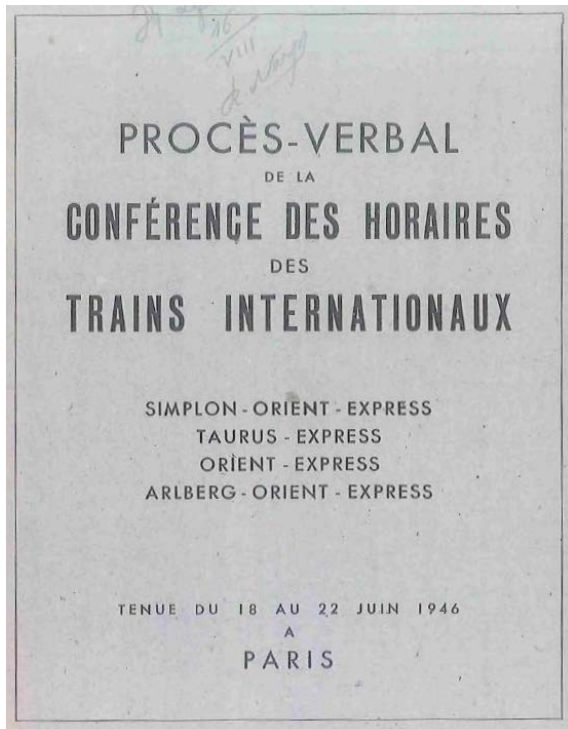
Livret Chaix : Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe et des principaux paquebots de la Méditerranée et de l'Océan / Chaix, N., Imprimerie centrale des chemins de fer : Paris, avril 1858

Le livret-Chaix contient environ 300 pages avec 5 cartes lithographiées, il paraît le premier de chaque mois. Sont consignés dans cet ouvrage tous les changements de service qui surviennent très fréquemment dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, les heures de correspondance de ces trains avec les messageries, les bateaux à vapeur, etc. Ce livret est «le Vademecum indispensable des voyageurs et des négociants» comme on peut lire en première page de ce livret.



Gares de voyageurs – Billetique et horaires

Timetables – Les indicateurs horaires



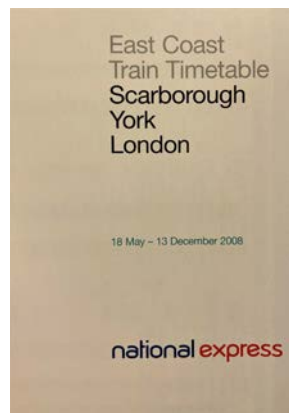
Minutes of the International Train Timetable Conference held from 18 to 22 June 1946 in Paris.

From 1872, the European Passenger Train Timetable Conference defined the times of passenger trains, particularly for cross-border operations, as well as the composition of international trains and connections with national services. Network representatives met each year with a view to ensuring fast, punctual, safe and comfortable passenger services.

Procès verbal de la Conférence des horaires des trains internationaux tenue du 18 au 22 juin 1946 à Paris.

Depuis 1872, la Conférence européenne des horaires des trains internationaux définit les horaires des trains de voyageurs, notamment pour les opérations transfrontalières, ainsi que la composition des trains internationaux et les correspondances avec les services nationaux. Les représentants des réseaux se réunissent chaque année dans le but d'assurer des services de transport de passagers rapides, ponctuels, sûrs et confortables.

Examples of timetables / Exemples de fiches horaires



Railway stations – Ticketing and timetables

Railway regulator pocket watch – Montre à gousset régulateur des chemins de fer

When a watchmaker speaks about a regulator, they think of a watch with separate hour and minute displays. This unstructured dial is characteristic of an exceptional timepiece in the history of watchmaking, as for a long time, the regulator remained the keeper of time and the mother of all clocks. It marked the beginning of a new era of precision, which saw the advent of to-the-second timekeeping. Useful in a world where time was becoming increasingly important, regulators were used, in particular, as watches for railway employees.

History: a real timepiece in the true sense of the word, the regulator served as a reference and standard for setting the time of watches. Appearing at the end of the 17th century, the regulator was the culmination of the quest for ultimate precision, for perfectly regular and linear time. The regulator was the philosopher's stone of mechanical watchmaking. [...] As marine chronometers became more precise, the watchmakers, railways and scientists who needed them had access to clocks capable of keeping time with daily deviations of fractions of a second, then hundredths of a second or even less at the end of the 19th century. Text: Hélène Béglarian – Service Archives Documentation du Groupe SNCF (SARDO)

Lorsqu'un horloger parle d'un régulateur, il pense à ces montres dont l'affichage des heures et des minutes est dissocié. Ce cadran déstructuré est caractéristique d'une montre exceptionnelle dans l'histoire horlogère, longtemps restée la gardienne du temps et la mère de toutes les horloges : le régulateur. Avec lui démarre une nouvelle ère de précision, qui voit l'avènement de la mesure du temps à la seconde près. Utiles dans un monde où le temps prenait une importance grandissante, les régulateurs servaient notamment de montres pour les employés des chemins de fer.

Historique : véritable garde-temps au sens propre du terme, le régulateur servait de référence et d'étalon pour la mise à l'heure des montres. Apparu à la fin du XVII^e siècle, le régulateur est l'aboutissement de la quête de la précision ultime, du temps parfaitement régulier et linéaire. Le régulateur, c'est la pierre philosophale de l'horlogerie mécanique. [...] Avec les progrès de la précision des chronomètres de marine, les horlogers, les chemins de fer ou les scientifiques qui en avaient besoin eurent accès à des horloges capables de conserver le temps avec des écarts quotidiens de fractions de secondes, puis de centièmes de secondes ou même moins à la fin du XIX^e siècle. Texte : Hélène Béglarian – Service Archives Documentation du Groupe SNCF (SARDO)



Old regulator
from 1925
Ancien
régulateur de
1925



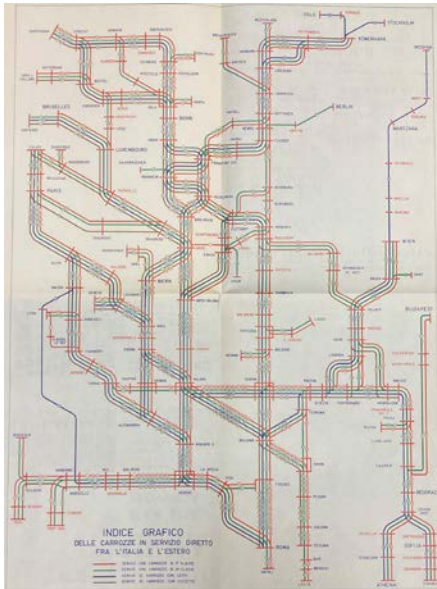
Old regulator
from 1925
Ancien
régulateur de
1925



Old 19th century
regulator
Ancien
régulateur du
19^e siècle

Gares de voyageurs – Billetique et horaires

Passengers offers – Offres voyageurs



COMUNICAZIONI FRA L'ITALIA E L'ESTERO CON
CARROZZE IN SERVIZIO DIRETTO

COMMUNICATIONS ENTRE L'ITALIE ET L'ETRANGER PAR
VOITURES EN SERVICE DIRECT

DIREKTE WAGENVERBINDUNGEN
ZWISCHEN ITALIEN UND DEM AUSLAND

THROUGH-SERVICES
BETWEEN ITALY AND ABROAD

ORARIO
1960
1961

CONSULTARE L'INDICE GRAFICO
IN FONDO AL FASCICOLO.

CONSULTER LE DIAGRAMME DES
LIGNES A LA FIN DE LA BROCHURE.

UNTERSUCHEN SIE AM ENDE DER
BROSCHÜRE NACHSCHLÜSSEL.

CONSULT DIAGRAM OF LINES
AT THE END OF BROCHURE.

EDIZIONE 29-V-1960

HORAIRE

TRAINS INTERNATIONAUX
AU DÉPART DE LA BELGIQUE

Valable jusqu'au 31 août 2016 inclus

Bien plus qu'un billet de train **B** SNCB
Europe

jeunes de moins de 21 ans

PARCOUREZ L'EUROPE
avec
INTER RAIL

engagez-vous
dans les gares et
agences de voyages

UIC
CINQUANTIENAIRE DE L'UNION
INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER

International high-speed services

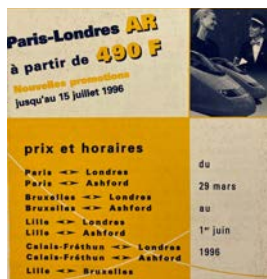
Eurostar: Inauguration of the Channel Tunnel and the EUROTUNNEL and EUROSTAR high-speed trains in the presence of François Mitterrand, President of the French Republic, and the Queen of England Elizabeth II, 6 May 1994.

Eurostar : Inauguration du tunnel sous la Manche et des TGV EUROTUNNEL et EUROSTAR en présence de François Mitterrand, Président de la République française et de la Reine d'Angleterre Élisabeth II, 6 mai 1994.



© SNCF Médiathèque – Baltz-Cambon-Youb-Bernard

Map and timetables / Carte et horaires



© SNCF Médiathèque – Baltz-Cambon-Youb-Bernard

Services internationaux à grande vitesse



© SNCF médiathèque – Eric Bernard

Thalys: a new train, with its special red and grey trains, now serves Paris, Brussels, Cologne and Amsterdam. The inauguration of the line took place in Brussels in the presence of King Albert II and Queen Paola of Belgium. 10 December 1997 – Photos taken at Paris Gare du Nord station

Thalys : un nouveau train, avec ses rames spécifiques parées de rouge et de gris, dessert désormais Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. L'inauguration de la ligne a eu lieu à Bruxelles en présence du roi Albert II, de la reine Paola de Belgique. 10 décembre 1997 – Photos prises à la gare Paris Nord



© SNCF médiathèque – Eric Bernard



International high-speed services

The Railteam Alliance: established on 2 July 2007 in Brussels, Railteam B.V. is a co-financed legal entity based in Amsterdam (Netherlands) and headed by two Directors. Railteam is a coalition of the leading high-speed train services in Europe. The alliance's vision is to combine the highest technical standards with a high-quality service, taking environmental and economic aspects into account, so that passengers can reach their destination quickly, comfortably, and safely.

Alliance Railteam : créée le 2 juillet 2007 à Bruxelles, Railteam B.V. est une entité juridique cofinancée ayant son siège à Amsterdam (Pays-Bas) et dirigée par deux Directeurs. Railteam est l'alliance des principaux services de trains à grande vitesse en Europe. La vision de cette alliance est d'allier les plus hautes normes techniques à un service de grande qualité, en tenant compte des aspects environnementaux et économiques, afin que les voyageurs puissent rejoindre leur destination rapidement, confortablement et en toute sécurité.



2. Quels sont les transporteurs de l'alliance ?

- TGV
- ICE
- Eurostar
- Thalys
- TGV Lyria

... et désormais Railjet entre l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse.

Ils seront rejoints par Fyra en 2011, le train à grande vitesse qui circulera entre Bruxelles et Amsterdam (partenariat SNCB / NS Hispeed).



ICE DB BAHN

TGV
TGV Lyria

eurostar



FYRA

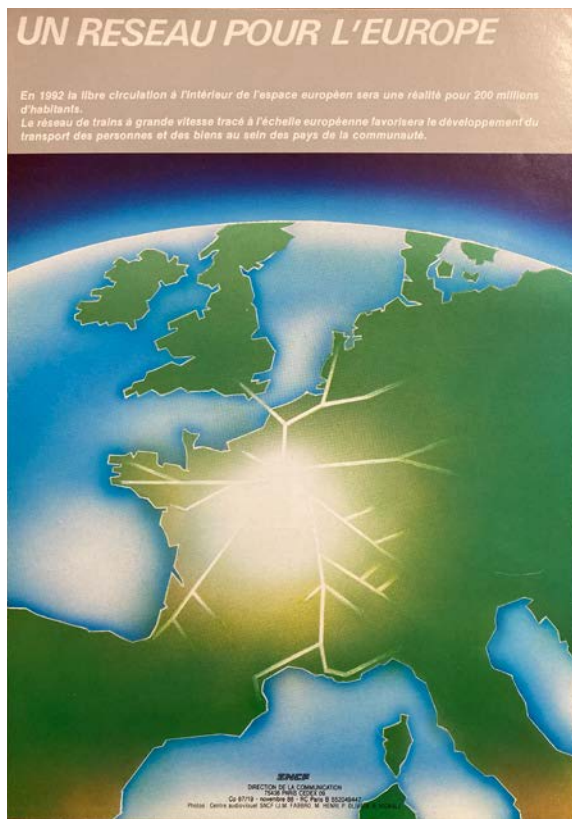
OBB railjet

THALYS

TGV, membre de Railteam

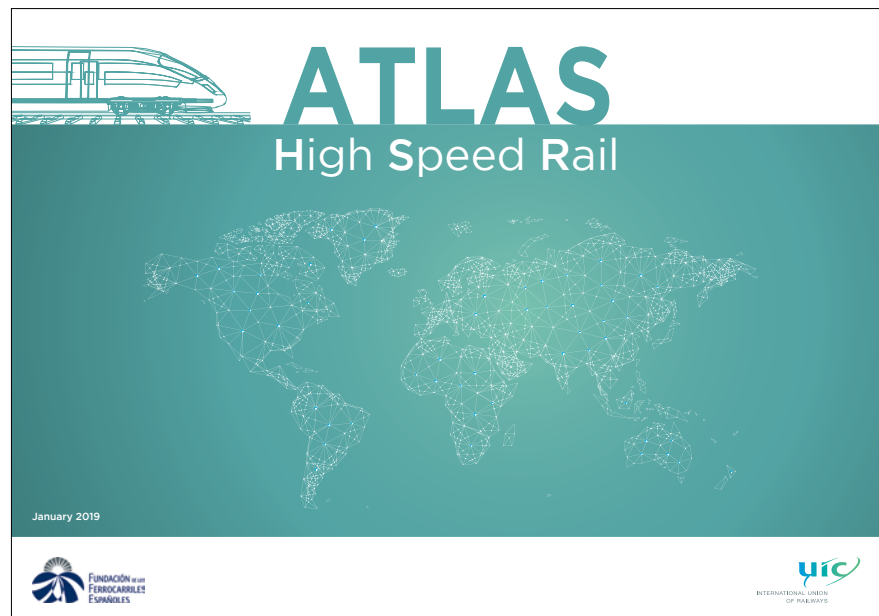
Railteam Pocket 2010 / 2

Services internationaux à grande vitesse



SNCF poster: a high-speed network for Europe, November 1988

Affiche SNCF un réseau à grande vitesse pour l'Europe, novembre 1988



High Speed Rail Atlas 2021

Atlas de la grande vitesse ferroviaire 2021

Passenger railway stations: accessibility



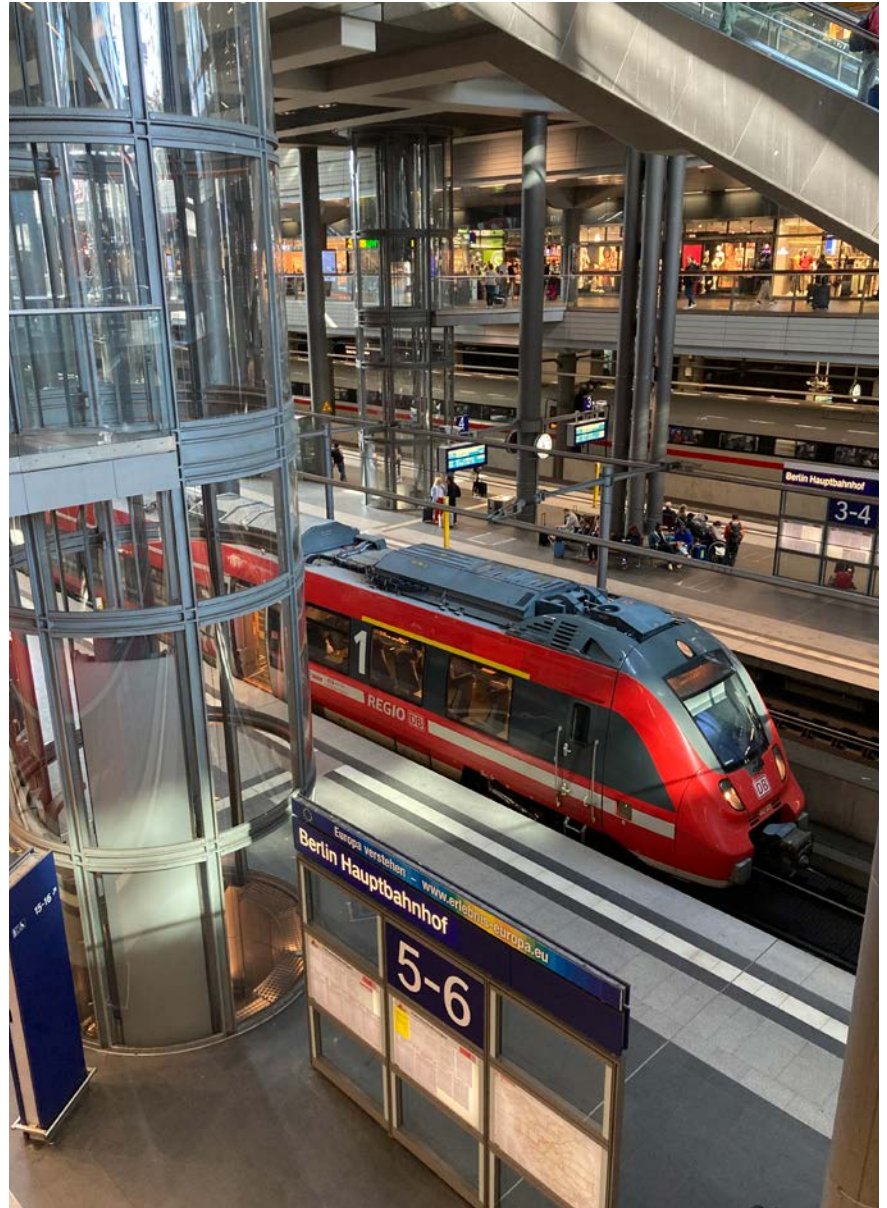
© SNCF – Géry Nolan



© SNCF – Géry Nolan – Gare de Atocha

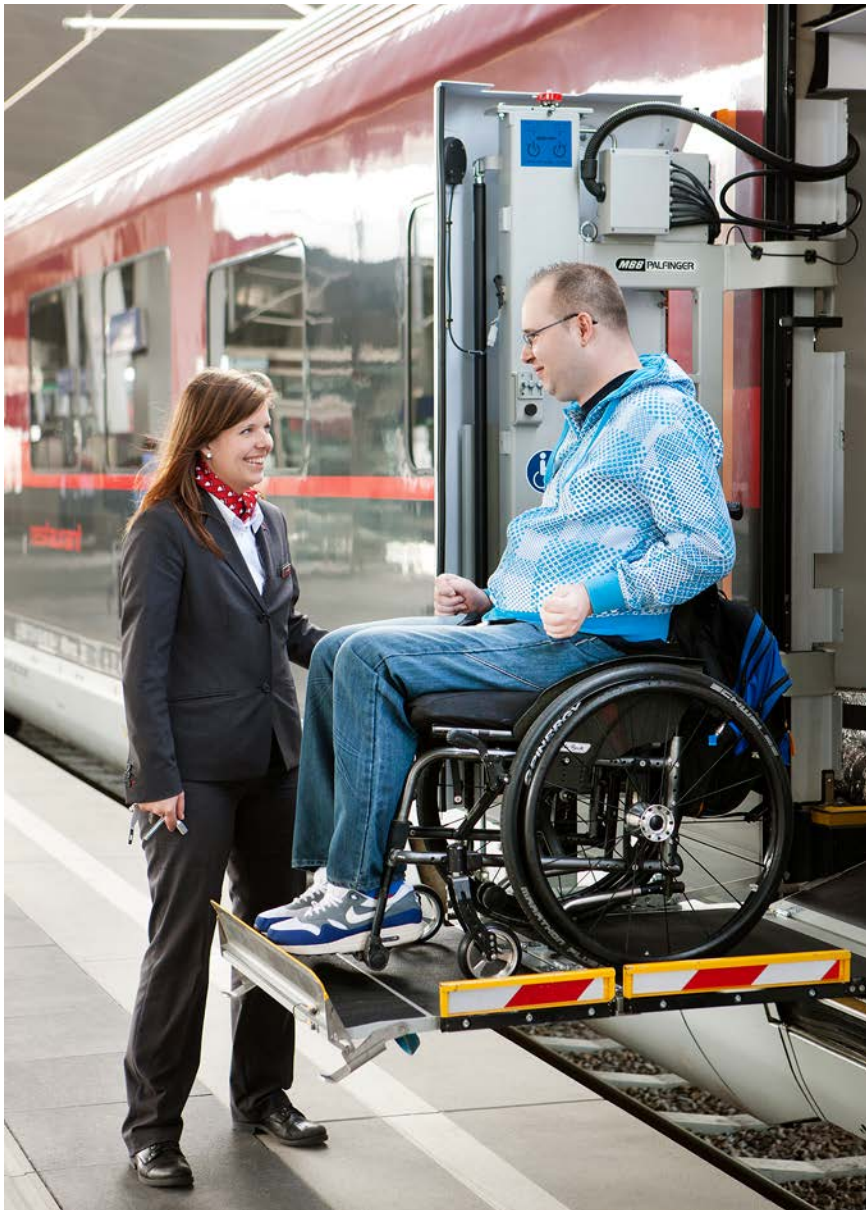


© SNCF – Géry Nolan



© SNCF – Géry Nolan – Gare de Berlin

Gare ferroviaire de voyageurs : accessibilité



© ÖBB / Harald Eisenberger



© SNCF – Géry Nolan



© SNCF – Géry Nolan

High-speed trains and speed records

Ceremony for the departure of the Tokaido Shinkansen at Tokyo Station on 1 October 1964.

Cérémonie à l'occasion du départ du Tokaido Shinkansen à la gare de Tokyo le 1er octobre 1964.



© JNR

Prototype of the Maglev train at 600 km/h
Prototype de la rame Maglev à 600 km/h



© DR

Trains à grande vitesse et records de vitesse



le rail — une histoire de vitesse

Le KTX entre en scène en Corée du Sud

2004

2003

Le HS1 entre en service au Royaume-Uni

1997

La grande vitesse ferroviaire s'invite en Belgique

1992

L'AVE est mis en service en Espagne

1989

Le TGV "Atlantique", premier train à circuler régulièrement à 300 km/h

1988

Avènement du "Pendolino" en Italie et de l'ICE en Allemagne

2007

574,8 km/h : record du monde de vitesse en France
Naissance de la Taiwan Railway High Speed Corporation

2008

Création de China Railway High Speed en Chine

2009

La grande vitesse ferroviaire se concrétise aux Pays-Bas et en Turquie

1981-2009 À la conquête du monde

Après le succès spectaculaire du TGV, de nombreux pays optent pour une nouvelle génération de trains performants à longue et moyenne distances. Soit en développant leur technologie propre, soit en important le matériel japonais. En Europe, des trains à grande vitesse sont mis en service en Italie et en Allemagne en 1988, en Espagne en 1992, en Belgique en 1997, au Royaume-Uni en 2003 et aux Pays-Bas en 2009. Entre temps, des évolutions identiques se concrétisent dans d'autres pays. En Chine à partir de 2003 (même si le déploiement le plus remarquable n'est effectif qu'à partir de 2008), en République de Corée du Sud en 2004, à Taiwan en 2007 avec la Taiwan High Speed Rail Corporation et en Turquie en 2009.



Train à grande vitesse chinois

Maintenant et demain

Le 1^{er} août 2008, la ligne de 120 km reliant Pékin à Tianjin marque la première étape de la transformation des modes de déplacement dans le pays le plus peuplé du monde. Depuis, la Chine a mis en service près de 20 000 km de lignes à grande vitesse. Grâce à

un parc gigantesque de plus de 1 200 trains, elle transporte 1 milliard de voyageurs par an (chiffres de 2016), soit plus de la moitié du volume de trafic à grande vitesse enregistré dans le monde. L'exemple de la Chine est suivi par d'autres : Maroc, Arabie

Saoudite, Émirats-Unis, etc. Malgré l'émergence d'autres modes de transport (par exemple le train Maglev à sustentation magnétique) et l'ordonnance 2020-2035, le réseau ferro à grande vitesse pourrait dépasser les 80 000 km.

Pour rester en phase avec la course des 50 années à venir, ou plus, la grande vitesse ferroviaire doit continuer à se développer et à évoluer. Un défi de taille pour les sociétés de chemin de fer, les industriels et les décideurs.



Futur TGV

2015 Les lignes à grande vitesse s'étendent sur près de 37 000 kilomètres dans le monde...

... En 2050, on en comptera plus de 80 000 km

En 1830 déjà...

Les 50 km/h atteints par la "Rocket" de George Stephenson en 1830 prouvaient, dès le départ, la notion de grande vitesse pour les chemins de fer. Très rapidement, différents patrons de vitesse sont fixés par 100 km/h avant 1850, 130 km/h en 1854, et même

200 km/h au début du 20^e siècle. Cela dit, il s'agit seulement de records de vitesse. La vitesse maximale des trains en service commercial est alors plus modeste mais cependant élevée. Elle atteint 180 km/h pour une vitesse moyenne de 135 km/h, entre deux villes dans les années 1930.

Que la traction soit à vapeur, électrique ou diesel. L'entrée en scène d'autres modes de transport, tels que l'aviation et l'automobile, va contraindre les compagnies ferroviaires à faire usage de tous leurs atouts pour affronter la concurrence.

1830

La "Rocket" de George Stephenson atteint 50 km/h

1981

La naissance du TGV

Après le succès du Shinkansen, les progrès techniques accomplis dans plusieurs pays européens, notamment en France en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni, permettent de développer de nouvelles technologies et d'innover. Ce sont les bases du transport ferroviaire de l'avenir.

Malgré les incertitudes pour l'avenir l'exploitation commerciale du super-séquent Concorde, la première crise pétrolière de 1973, et même si plusieurs autres modes de transport entraînaient concurrencer le chemin de fer, le TGV est mis en service le 27 septembre 1981 la première ligne France à grande vitesse entre Paris et Lyon. Des trains y circulent à une vitesse maximum de 260 km/h.

La Grande Vitesse européenne est née. À la différence du modèle Shinkansen, le système européen à grande vitesse est pleinement compatible avec le réseau existant et cela va fortement conditionner le développement ultérieur du système sur le Vieux Continent.



Prototypage du TGV, premier train à grande vitesse dans le monde, circulant en France à 360 km/h

1981

L'automotrice électrique de Siemens & AEG atteint 210 km/h

1903

Ce 1^{er} octobre 1964...



Après plusieurs records de vitesse établis en Europe (en Allemagne, Italie, Royaume-Uni) et en France avec un record à 211 km/h en 1955, le monde est surpris lorsque, ce 1^{er} octobre 1964, la compagnie nationale des chemins de fer japonais (JNR) met en service une ligne totalement nouvelle de 515 km reliant Tokyo à Osaka. Avec un écartement standard (1 435 mm) elle est différente des lignes classiques à écartement métrique construites jusqu'à la. Le président de la JNR, Shing Shogo, et le vice-président responsable de la technologie, Hideo Shima, n'ont pas pour seule ambition de créer une ligne nouvelle. Avant tout, ils entendent mettre en place un nouveau système de transport appelé à s'étendre ultérieurement au reste du pays. Le modèle Shinkansen est conçu pour circuler à 210 km/h avec un gabarit large, des unités de motorisation électrique alimentées à 25 kV en courant alternatif, un contrôleur commande automatique des trains, un système de gestion centralisée du trafic et autres mises à niveau. Ce 1^{er} octobre 1964, avec le Shinkansen, la Grande Vitesse ferroviaire est née.

1^{er} octobre, le "Shinkansen" entre en service au Japon

1964

Standardisation of coaches

Trans-Europ-Express (TEE)

The Trans-Europ-Express (TEE) were prestigious, fast and exclusively 1st class European passenger trains. They were introduced on 2 June 1957 and gradually disappeared from the mid-1980s onwards, replaced by the new InterCity (IC), EuroCity (EC) and high-speed trains.

Les Trans-Europ-Express (TEE) étaient des trains de voyageurs européens de prestige, rapides et exclusivement de 1^{re} classe. Mis en service à partir du 2 juin 1957, ils ont peu à peu disparu à partir du milieu des années 1980, au profit de nouveaux trains InterCity (IC), EuroCity (EC) et des trains à grande vitesse.



© SNCF Médiathèque / droits réservés, TEE FS



© photo SNCF - Ronzel, 1^{re} classe TEE PBA 1964



© photo SNCF - Denimal



© photo SNCF - Dewolf, bar TEE PBA 1964

Standardisation des voitures

Trans-Europ-Express (TEE)



Carte réseau TEE 1962



Collant bagage TEE



Affichage gare Paris TEE



Barrette contrôleur TEE

Standardisation of coaches

Eurocity



© SNCF – Géry Nolan



© SNCF – Géry Nolan



© SNCF – Géry Nolan
Eurocity à destination de Vienne, 2006



© SNCF – Géry Nolan
Eurocity en gare de Vienne, 2006



© SNCF – Géry Nolan
Eurocity Wawel en gare de Berlin Hbf, 2013



© SNCF – Géry Nolan
Plaque EC 104

Standardisation des voitures

TEN (Trans Euro Nuit) et TAC (Train Auto-couchettes)



© SNCF Médiathèque / droits réservés



© SNCF Médiathèque / droits réservés



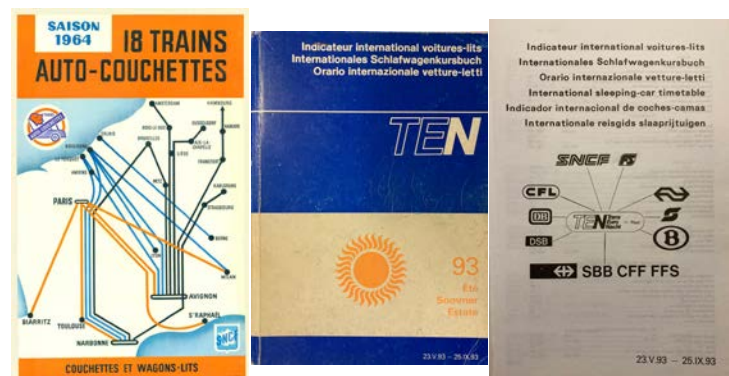
© SNCF Médiathèque / droits réservés



© SNCF Médiathèque – Michel Henri



© SNCF – Géry Nolan



Standardisation of passenger rolling stock

Berne Key – Clé de Berne

Meaning: A pair of square keys used for shunting passenger carriages.

This key is nicknamed a square by railwaymen.

Origin: A Berne key, named after the Swiss capital Bern, is a pair of square keys for the door locks of passenger train carriages and vans, standardised at the **International Conference for the Technical Unity of Railways held in Bern from 10 to 15 May 1886**.

These keys, although old, are still used by the staff of most European railway companies (drivers, conductors, etc.). The current text of this treaty dates from 1938. This key also allows the safety switches to be operated outdoors, service cabinets (level crossings, etc.) to be opened and, as mentioned above, carriages to be accessed, with the exception of drivers' cabs and locomotives.

It consists of a recessed square at one end and a raised square at the other.

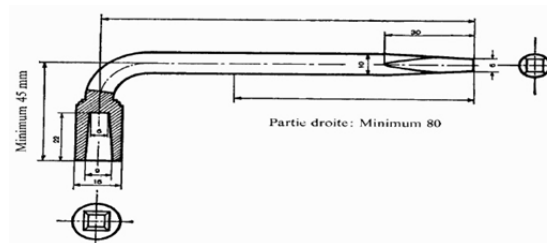
Signification : Paire de clés à tiges carrées servant à la manœuvre de voitures de voyageurs.

Cette clé est surnommée un carré par les cheminots.

Origine : Une clé de Berne, nommée ainsi d'après la capitale suisse Berne, est une paire de clés carrées destinées aux serrures des portières des voitures et des fourgons des trains de voyageurs, standardisées lors de la **Conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer tenue à Berne du 10 au 15 mai 1886**.

Ces clés bien qu'anciennes sont toujours utilisées par le personnel de la majorité des sociétés de chemins de fer en Europe (conducteurs, contrôleurs, etc.). Le texte actuel de ce traité date de 1938. Cette clé permet également la manœuvre des commutateurs de sécurité en plein-air, l'ouverture des armoires de service (passages à niveau...) et, comme indiqué plus haut, l'accès aux voitures à l'exception des cabines de conduite et locomotives.

Elle est constituée à un bout par un carré en creux, à l'autre par un carré en relief.



Official drawing, Treaty on Technical Unity, Annex B.

According to the drawing, the square key is pyramid-shaped, to accommodate lock edge lengths between 6 and 9 mm.

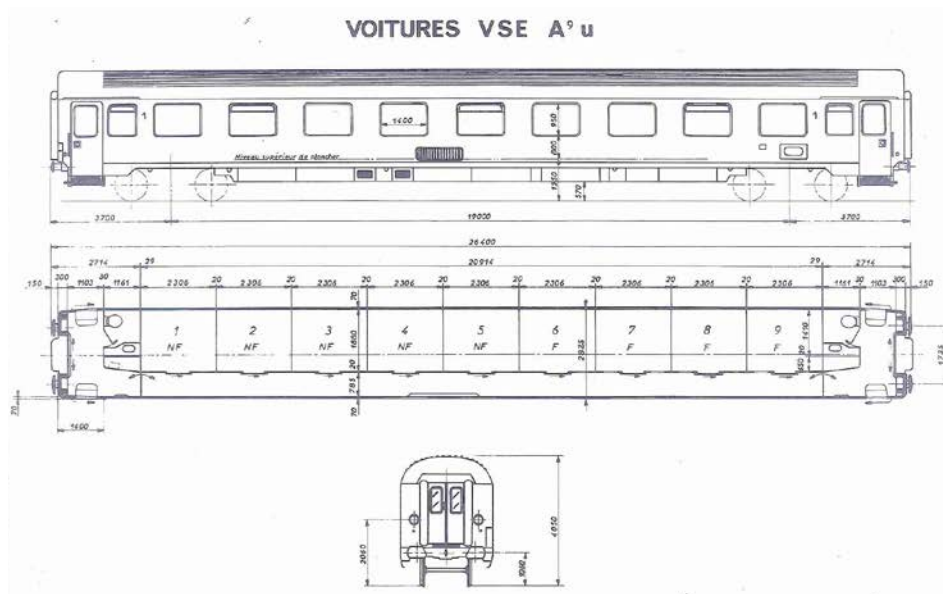
Dessin officiel, Traité sur l'unité technique, annexe B.

Selon le dessin, la clé carrée est de forme pyramidale, pour accommoder des longueurs d'arêtes (pans) des serrures entre 6 et 9 mm.



Standardisation du matériel roulant Voyageurs

Eurofima



The European Company for the Financing of Railways (Eurofima) is a transnational company based in Basel, Switzerland, whose (non-profit) purpose is to finance railway equipment for international use. It was created in 1956 with an international treaty signed by 25 sovereign states.

La Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima) est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but (non lucratif) est de financer l'équipement en matériel ferroviaire à vocation internationale. Elle a été créée en 1956 par un traité international signé par 25 états souverains.



© SNCF Médiathèque / Michel Henri



© SNCF Médiathèque / droits réservés

Standardisation of passenger rolling stock

RIC

Agreement on the exchange and use of coaches in international traffic or RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze) is a regulation for the reciprocal use of coaches and vans in international traffic, resulting from an agreement made between European countries in 1922.

Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international ou RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze) est un règlement pour l'utilisation réciproque des voitures et des fourgons en trafic international, suite à un accord entre pays européens en 1922.



© SNCF – Géry Nolan

Standardisation du matériel roulant *Voyageurs*

UIC coach type X or Y – Voiture UIC de type X ou Y



© SNCF Médiathèque / droits réservés



© SNCF – Mazo

In 1959 and 1960, the European administrations of the International Union of Railways (UIC) defined two types of carriages to be built with identical provisions and fittings. This would allow users to enjoy the same level of comfort in all European countries, regardless of which railway administration owned the coach. On 1 January 1961, UIC published official documents which defined the characteristics of the two types of unified second-class coaches with seating.

Les administrations européennes de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) définissent en 1959 et 1960 deux types de voitures à construire présentant des dispositions et des aménagements identiques. Ainsi les usagers pourront retrouver le même niveau de confort dans tous les pays européens, quelle que soit l'administration ferroviaire propriétaire de la voiture. Le 01 janvier 1961, l'UIC publie les documents officiels, définissant les caractéristiques des 2 types de voitures unifiées de seconde classe en place assises.



© SNCF Médiathèque / droits réservés



© SNCF – Dewolf



© SNCF – Dewolf



© SNCF – Jeaulmes

UIC standard

Interfrigo

Interfrigo is a refrigerated and temperature-controlled transport company founded in 1949.

Interfrigo est une entreprise de transport frigorifique et à température contrôlée fondée en 1949.



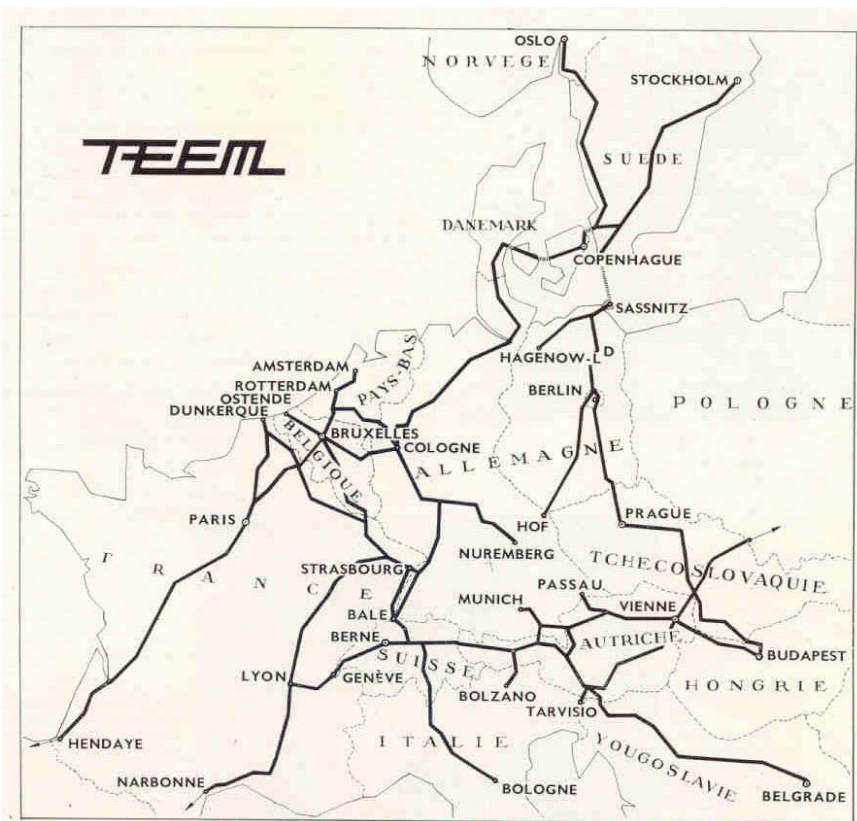
© SNCF Médiathèque – Bruno Vignal 1983



© SNCF Médiathèque SARDO – M. Kuhy 1966

Standard UIC

TEEM: Trans Europ Express Marchandises



In response to passenger and freight commercial committees, UIC designated train networks with a European quality seal, which offered customers standardised quality criteria on all the connections served by these trains. For freight, this was the Trans-Europe Express Freight network (TEEM, formed in 1961).

Sous l'impulsion de ses comités commerciaux voyageurs et fret, l'UIC a défini des réseaux de trains dotés d'un label de qualité européen, qui offraient aux clients des critères de qualité standardisés sur toutes les liaisons desservies par ces trains. Pour le fret, ce fut le réseau Trans-Europe Express Freight (TEEM, créé en 1961).

UIC standard

InterContainer – InterConteneur

InterContainer is an international combined transport company (today known as ICF: Intercontainer-Interfrigo), which was founded in 1967.

InterConteneur est une société internationale de transport combiné (connue aujourd'hui sous le nom d'ICF : InterConteneur-Interfrigo) qui a été créée en 1967.



© SNCF Médiathèque – COPPIN 1969 Paris



© SNCF Médiathèque – COPPIN 1969 Paris



Press Conference, Intercontainer Press Conference Louis Armand, UIC, 30 September 1970

Conférence de Presse, Conférence de Presse Interconteneur Louis Armand, UIC, 30 septembre 1970

© SNCF Médiathèque - MONTPERT

Standard UIC

EUROP Wagons Pool

Created in 1951, the EUROP WagonPool, a European operations pool, initially brought together the railways of France and Germany, and subsequently expanding to include a dozen or so networks.

L'EUROP WagonPool, pool d'exploitation européen regroupant initialement les chemins de fer français et allemands, pour s'étendre ensuite à une douzaine de réseaux, a été créé en 1951.



© SNCF Médiathèque – DELILLE 1958 Wagon Europ – D.B.S. – et DB. à Paris la Chapelle

© SNCF Médiathèque / droits réservés

Standardisation de l'infrastructure



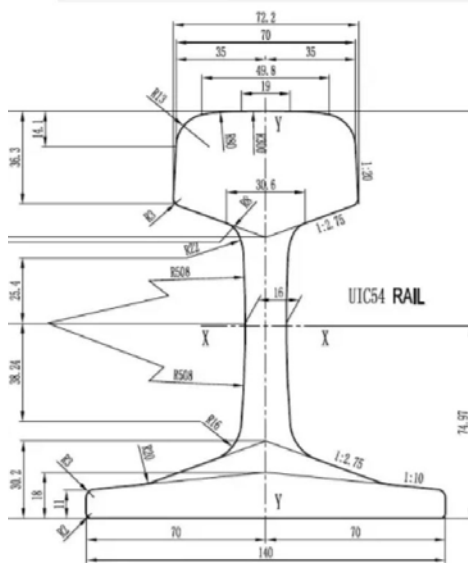
Cross-section of a track on a sleeper – Coupe d'une voie sur traverse



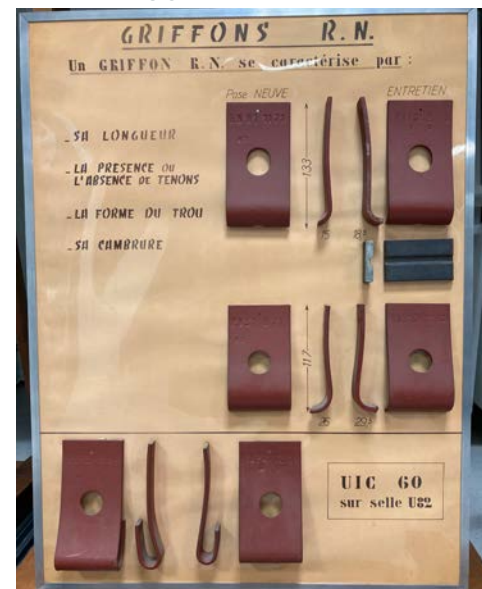
UIC 60 cross-section – Coupe UIC 60



Rail and wheel flange cross-section – Coupe rail et boudin de roue UIC



RATP UIC rail plate – Plaque sous rail RATP UIC

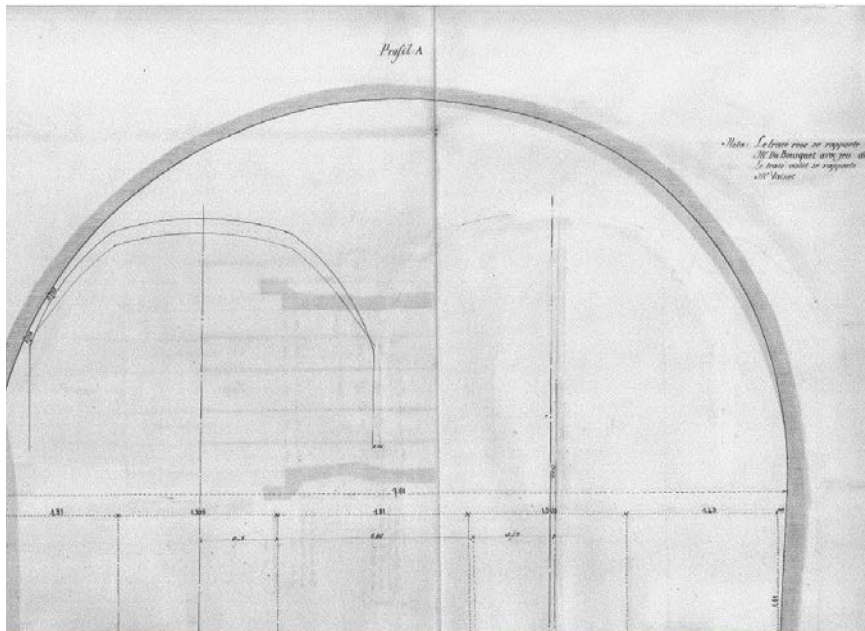


UIC 60 fixing claw – Griffon de fixation UIC 60

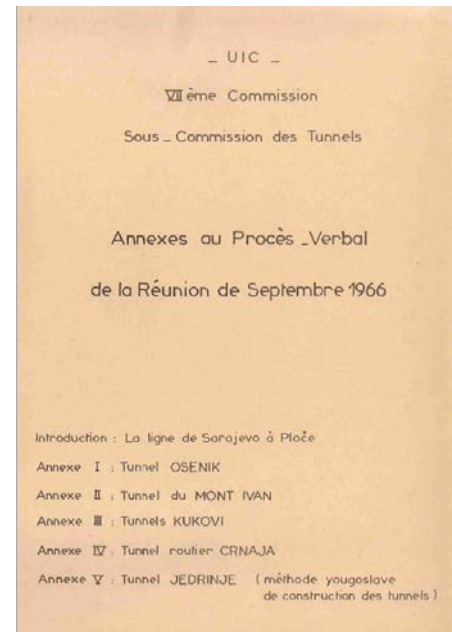
Tunnels

Annexes to the Minutes of the September 1966 meeting/
UIC – Tunnel Sub-Commission, 1966

*Annexes au Procès-Verbal de la réunion de septembre 1966 /
UIC – Sous-Commission des Tunnels, 1966*



© Service Archives Documentation Groupe SNCF – CNAH



Signalling – Signalisation

ERTMS



Driver in a TGV-DUPLEX DASYE (Asynchronous Duplex) ERTMS cab equipped with a Bi-standard TVM (Transmission Voie Machine) screen on a conventional line 07/02/2008.

Conducteur en cabine TGV-DUPLEX DASYE (Duplex Asynchrone) ERTMS équipé d'un écran Bi-standard TVM (Transmission Voie machine) sur ligne classique 07/02/2008.



© SNCF Médiathèque – Christophe Recoura

Sustainable development – Développement durable

The environment and communication campaigns – Environnement et campagne de communication

Train to Copenhagen and the climate express,
5 December 2009.

Guillaume Pepy, President of SNCF;
Francisco Cardoso dos Reis, President of CP;
Rüdiger Grube, CEO of DB, and Yoshio Ishida,
President of UIC

*«Train to Copenhagen» et le «climate express»,
5 décembre 2009*

*M. Guillaume Pepy, Président de la SNCF ;
M. Francisco Cardoso dos Reis, Président
de CP ; M. Rüdiger Grube, PDG de la DB et
M. Yoshio Ishida, Président de l'UIC.*



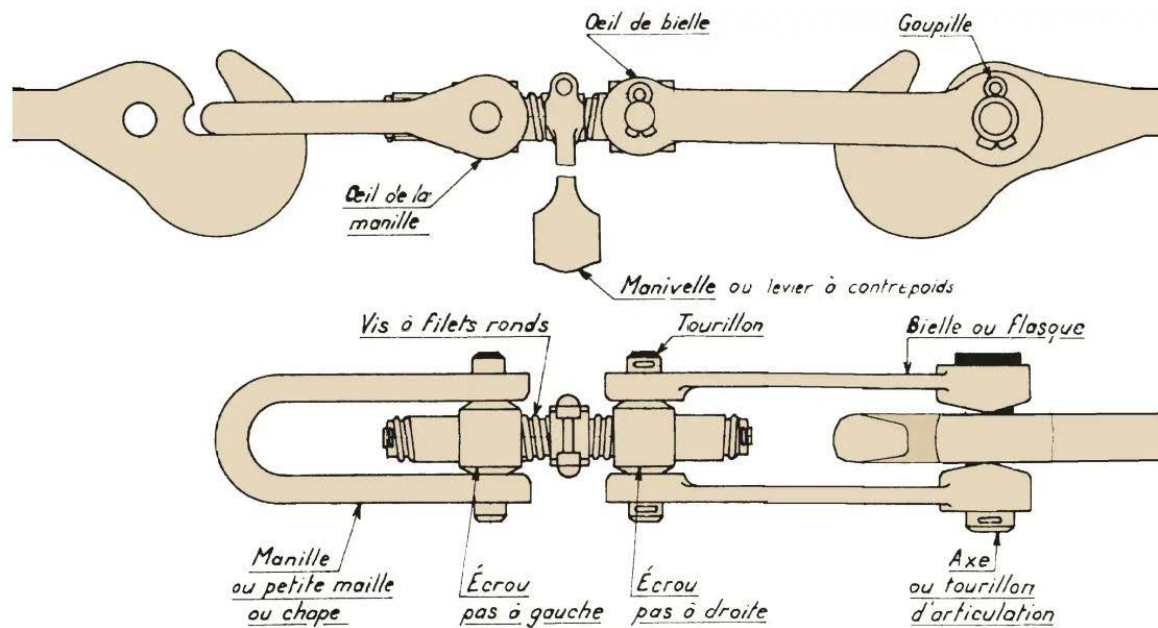
*UIC Train to Paris campaign,
on the occasion of COP21, in 2015*

*Campagne Train to Paris de l'UIC,
à l'occasion de la COP21, en 2015*



Freight standardisation – Standardisation fret

From automatic coupling to DAC – De l'attelage automatique au DAC



Attelage manuel à vis et tendeur. Document apprentissage SNCF.

© Service Archives Documentation Groupe SNCF



© SNCF – Géry Nolan

Major projects – Grands projets

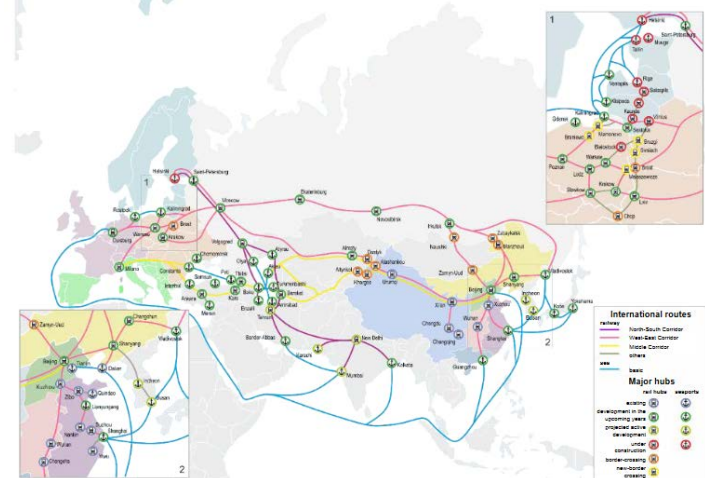
International corridors – Corridors internationaux



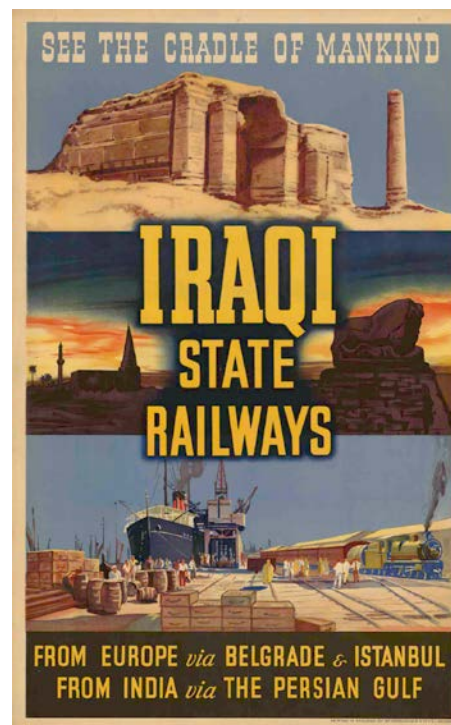
© Service Archives Documentation Groupe SNCF – VIDOK

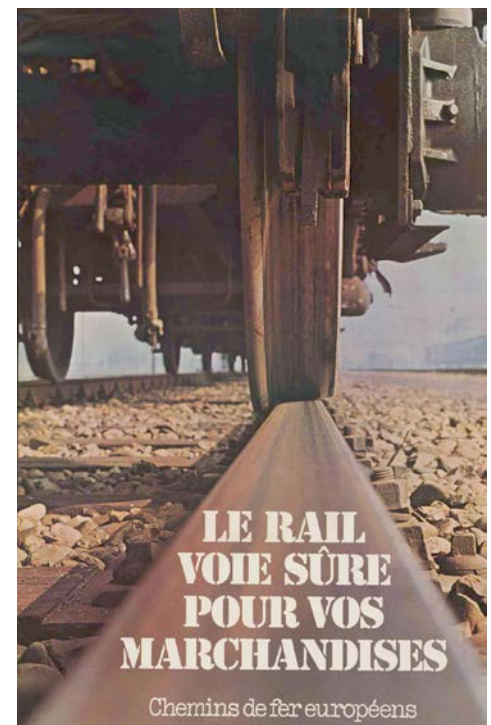
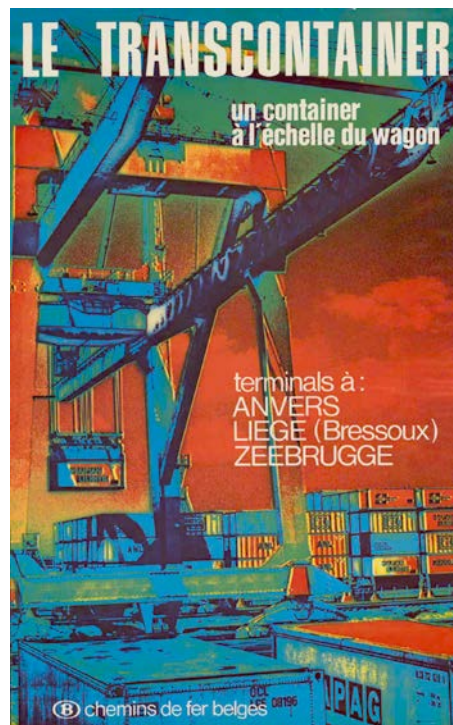
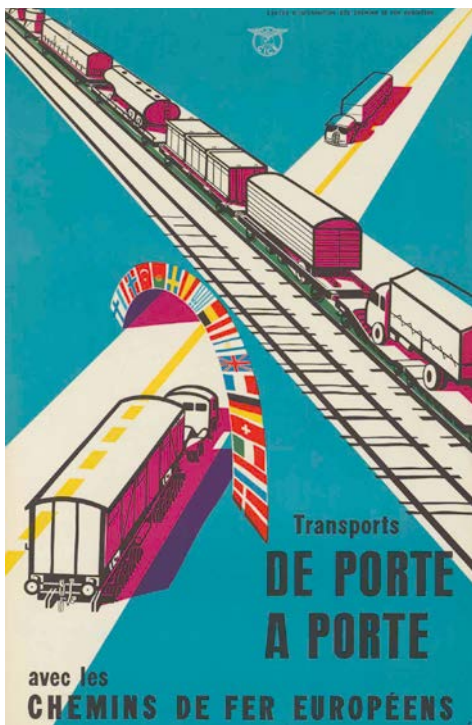
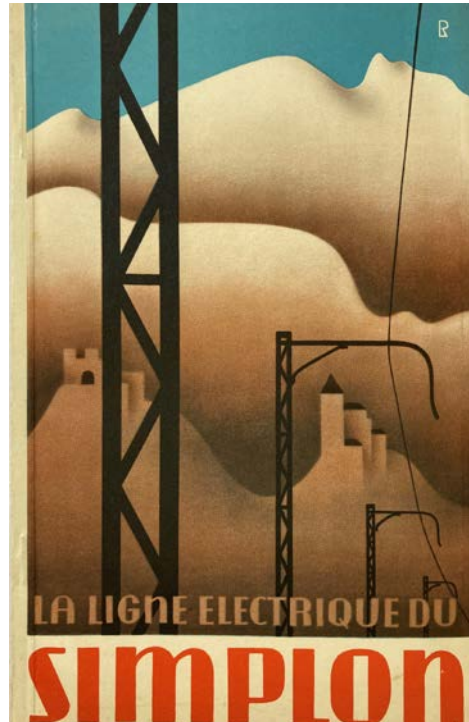


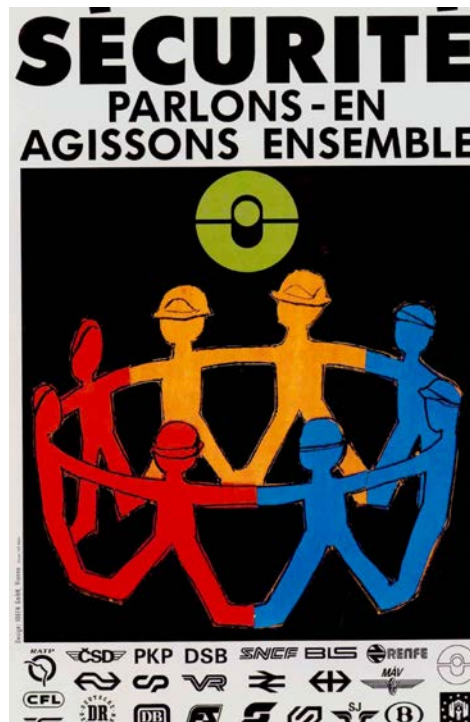
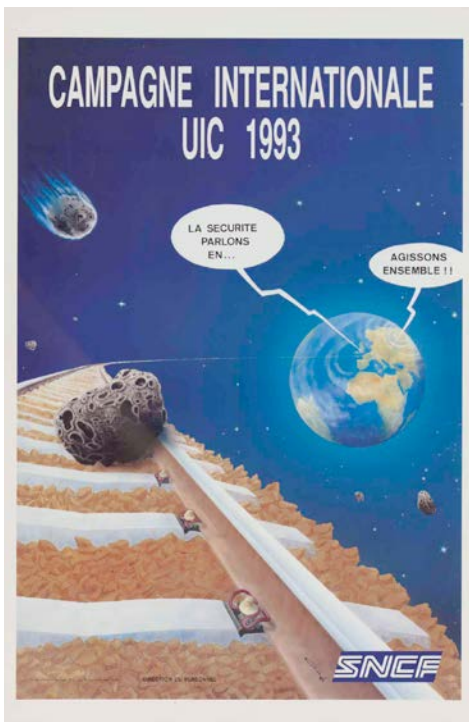
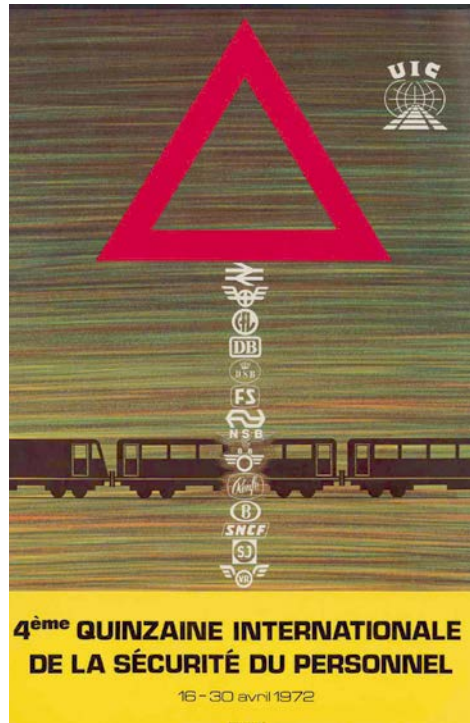
Figure 1. Major transit routes, existing and planned hubs in 2019.

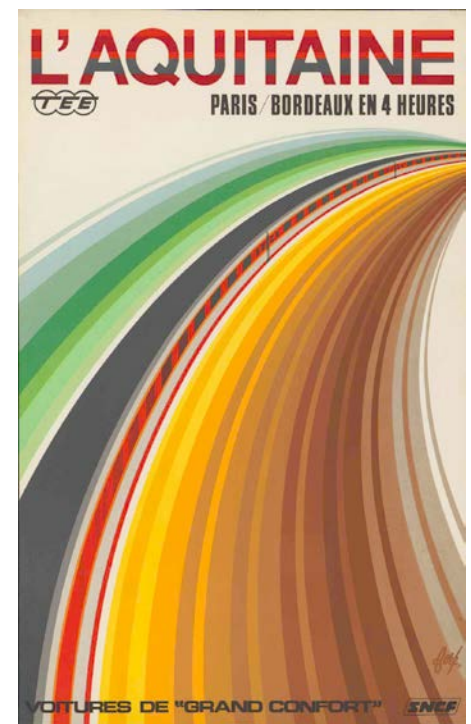
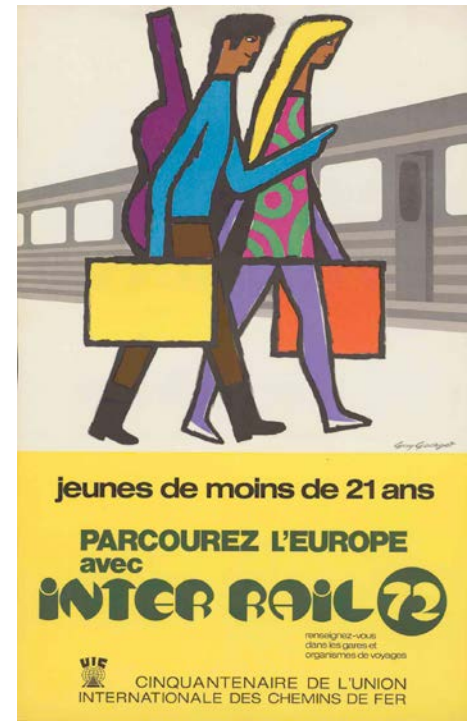
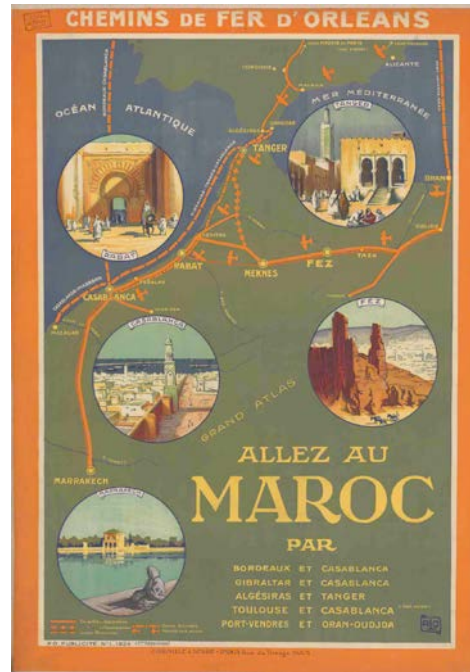


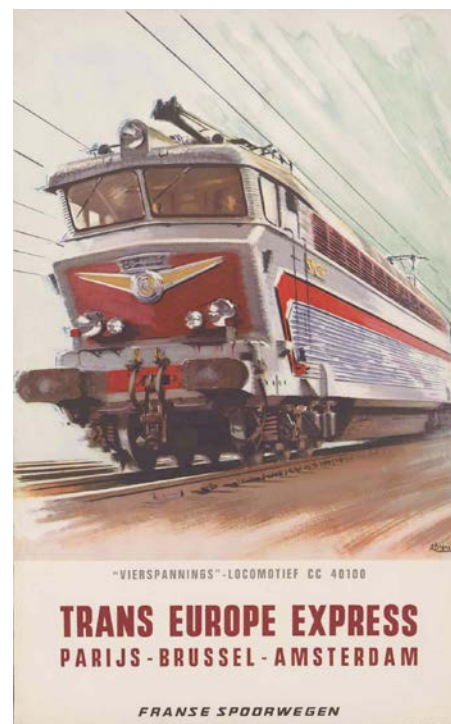
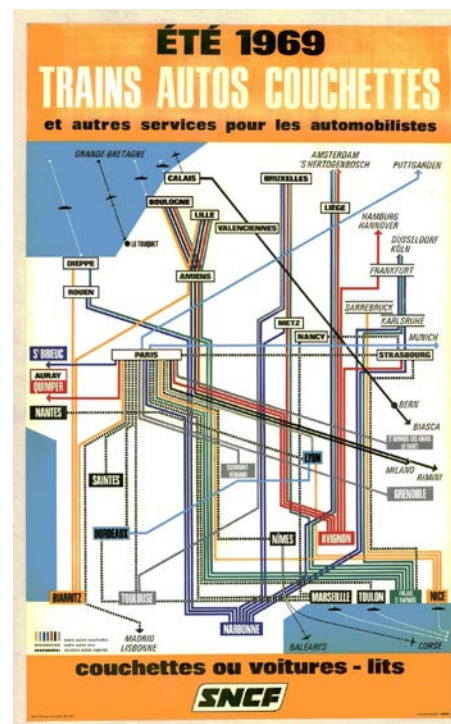
Source: IEC based on OSJD, CAREC, ECO, UIC, Middle Corridor Association information.

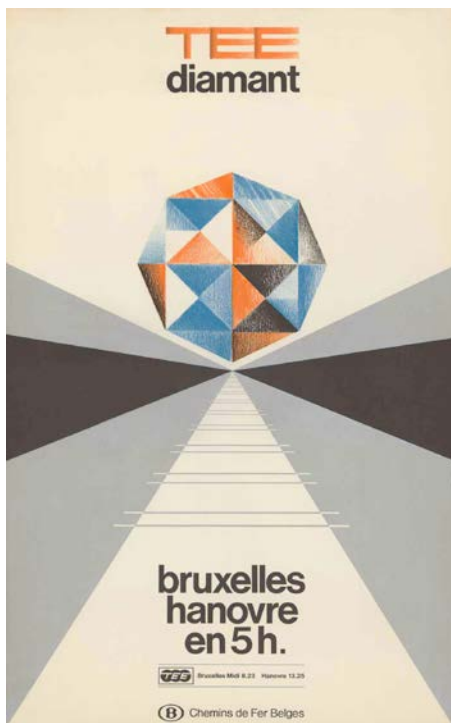
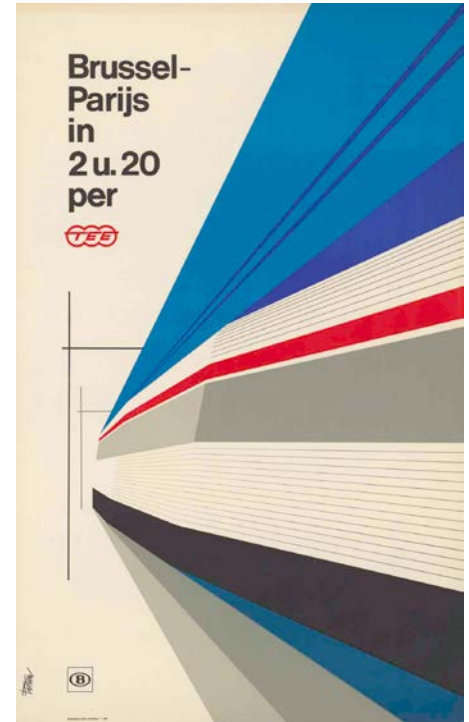
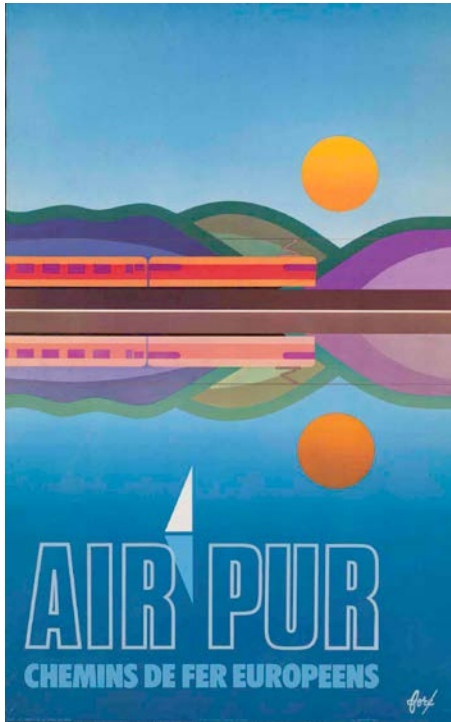














DONATIONS TO UIC
FROM THE WORLD'S RAILWAY COMPANIES

DONS FAITS À L'UIC
PAR LES COMPAGNIES FERROVIAIRES DU MONDE



“...but we’ve given this space some feeling, and since feeling should be free, we’ve simply asked for this to shown in the form of gifts. All the beautiful objects you see in this building are gifts which, thanks to patient and ingenious designers, have been blended in such a way that coloured Czech glass lights up white Italian marble, Hungarian fabric matches the décor of the Belgian room and a Lurçat wall hanging brightens up the German room, where the Management Committee will be meeting. A little spark of feeling, a little bit of heart to bring people together, is still a type of productivity.”
Louis Armand, during the inauguration of the UIC headquarters in May 1963.

«...mais on y a mis un peu de sentiment et, le sentiment devant être gratuit, nous avons demandé qu’il soit simplement apporté sous forme de cadeaux; tout ce que vous verrez de beau dans ce bâtiment, ce sont des cadeaux, qui ont été, grâce à des architectes patients et astucieux, mêlés de telle façon que ce sont des verres tchèques qui illuminent le marbre italien : le marbre est blanc, les verres sont colorés; un textile hongrois qui s’harmonise avec la décoration de la salle belge et c’est une tapisserie de Lurçat qui éclaire la salle allemande ou se tiendra le Comité de Gérance. Un peu d’étincelle de sentiment, un peu de cœur pour associer les hommes, c’est encore de la productivité.»
Louis Armand, lors de l’inauguration du siège de l’UIC en mai 1963.

Union Internationale des Chemins de fer



The inscription in steel letters “Union Internationale des Chemins de fer” above the main entrance was donated by the CFL (Luxembourg).

L'inscription en lettres d'acier «Union Internationale des Chemins de fer» au-dessus de l'entrée principale, a été offerte par les CFL (Luxembourg).

Donation – Luxembourg

*Exterior facade of the UIC building, rue Jean Rey
Façade extérieure de l'UIC, côté rue Jean Rey*



*Exterior facade of the UIC, 16 May 1963
Façade extérieure de l'UIC, 16 mai 1963*

Zodiac mosaic – Mosaïque du zodiaque

The 3.60x3.60m mosaic inlaid in the pavement of the lobby in front of the large windows is a copy of a work discovered in Israel in the 6th century and represents the contribution of the Israeli railways to the UIC headquarters.

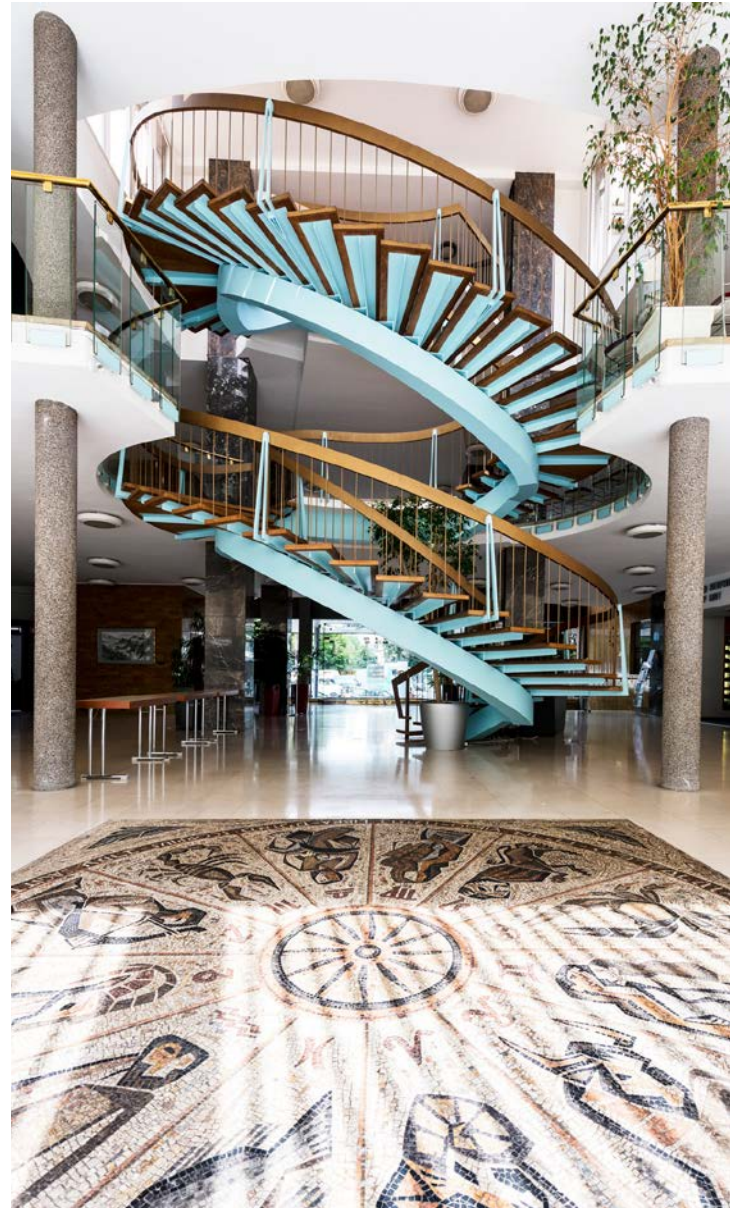
La mosaïque de 3,60 X 3,60 m incrustée dans le dallage du hall d'accueil devant les grandes baies vitrées est la copie d'une œuvre découverte en Israël au VI^e siècle et représente la contribution des Chemins de fer israéliens au siège de l'UIC.



Donation – Israel / Israël

*Lobby
Hall d'entrée*





Vasarely Mosaic – Mosaïque de Vasarely

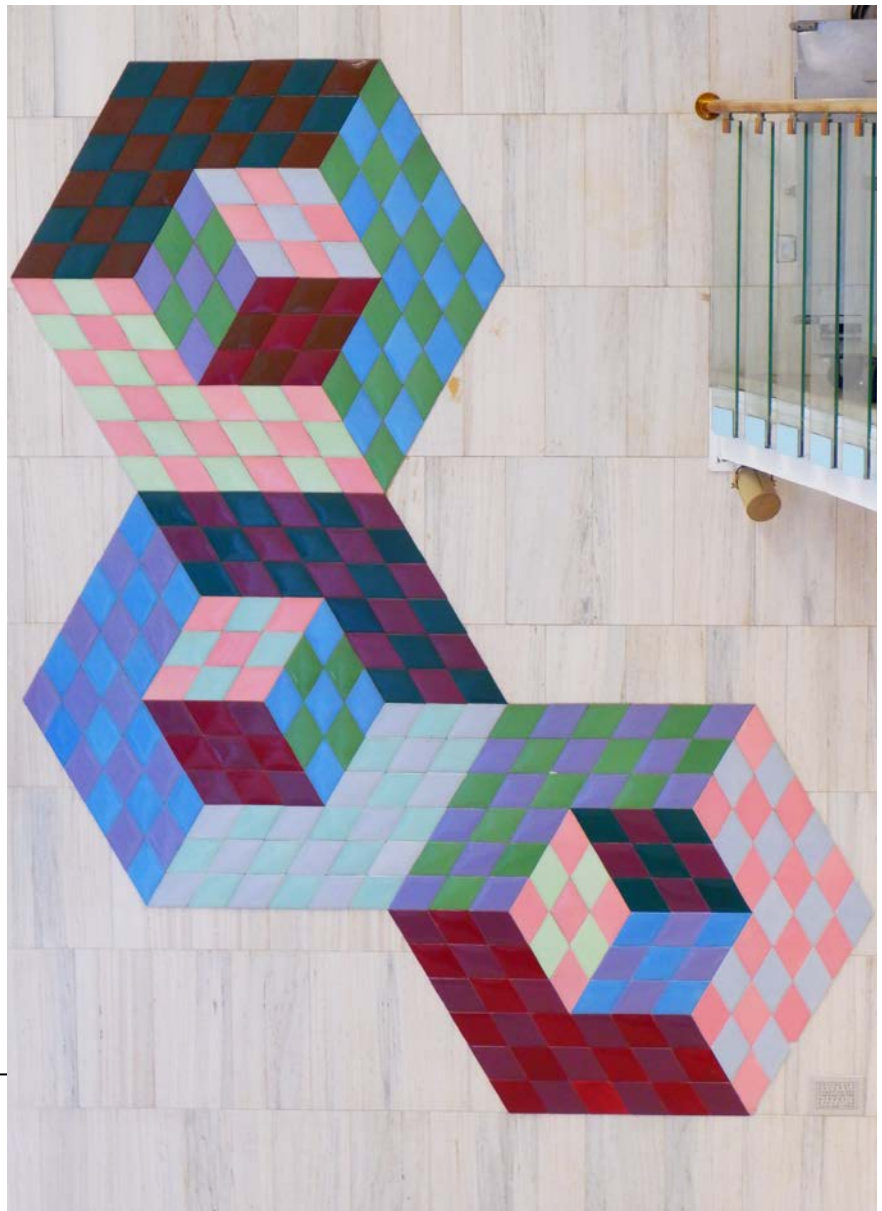
This monumental mosaic mural, on the right of the lobby, was designed especially for UIC by Victor Vasarely, at the request of the Hungarian Railways. The mural was produced by the Zsolnay factory in Pécs (Hungary), the artist's hometown, and mounted by a team of Hungarian specialists. Vasarely himself attended its unveiling on 16 December 1976.

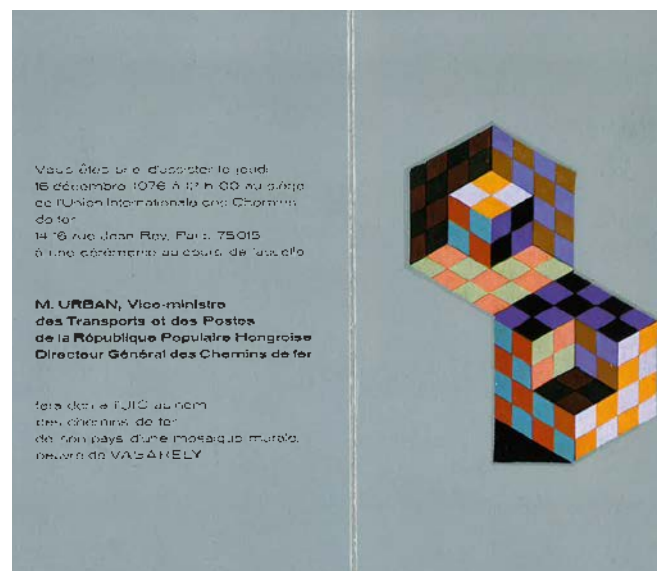
L'imposante mosaïque murale, à droite dans le hall d'accueil, fut conçue spécialement pour l'UIC à la demande des Chemins de fer hongrois par Victor Vasarely. L'œuvre a été réalisée par la fabrique Zsolnay à Pécs (Hongrie), ville natale de l'artiste, et montée à l'UIC par une équipe de spécialistes hongrois. Vasarely lui-même a assisté à l'inauguration, le 16 décembre 1976.



Victor Vasarely
Donation – Hungary / Hongrie

Reception hall
Hall d'entrée





Vous êtes bien invités le jeudi
16 décembre 1976 à 17 h 00 au siège
de l'Union Internationale des Chemins
de fer
14-16 rue Jean Rey, Paris 75015
à une cérémonie au cours de laquelle

**M. URBAN, Vice-ministre
des Transports et des Postes
de la République Populaire Hongroise
Directeur Général des Chemins de fer**

fera don à l'UIC au nom
des chemins de fer
de son pays d'une mosaïque murale
œuvre de VASARELY

"You are invited to attend a ceremony on Thursday 16 December 1976 at midday at the headquarters of the International Union of Railways, 14-16 rue Jean Rey, Paris 75015, during which

Mr. URBAN, Deputy Minister of Transport and the Post of the Hungarian People's Republic, Director General of Railways,

will donate a mosaic by VASARELY to the UIC on behalf of the railways of his country."

Hungarian artist Victor Vasarely at the official unveiling of his wall mosaic, alongside the then UIC Chair and Secretary-General, and the Director-General of Hungarian Railways (MAV), who donated the gift.

L'artiste hongrois Victor Vasarely lors de l'inauguration officielle de sa mosaïque murale, aux côtés du Président et du Secrétaire général de l'UIC de l'époque, et du Directeur général des Chemins de fer hongrois (MAV), qui ont offert ce cadeau.

Steam to electricity – De la vapeur à l'électricité

This tapestry on the wall was donated by the SNCF (France). The French painter Jean Lurçat illustrated the transition from steam to electric traction.

Cette tapisserie qui orne le mur est un don de la SNCF (France). Le peintre français Jean Lurçat a illustré le passage de la traction à vapeur à la traction électrique.



Jean Lurçat
Donation – France

Friedrich List meeting room
Salle Friedrich List





© SNCF Médiathèque – Droits réservés



© SNCF Médiathèque – ROGER, 29 May 1963

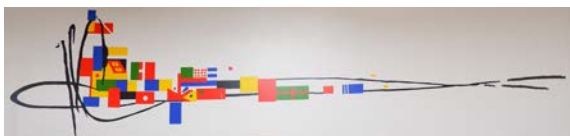
Louis Armand

Bas-relief cast of the face of Louis Armand
(UIC Chair from 1951 to 1959).

*Moulage en bas-relief du visage de Louis Armand,
Président de l'UIC de 1951 à 1959.*

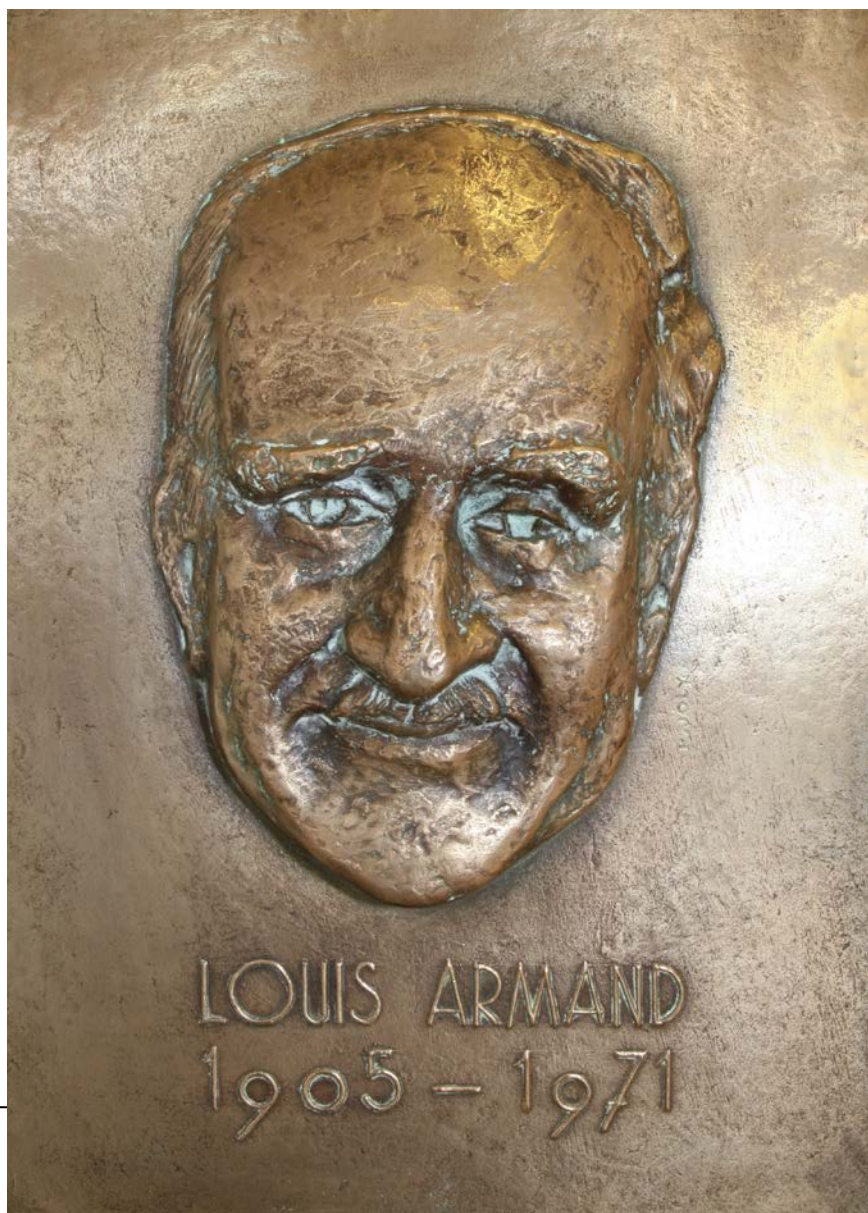


© SNCF Médiathèque – ROGER, 29 May 1963



Louis Armand

*Lobby
Hall d'entrée*



“Yugoslavian room” – La “salle yougoslave”



This work by Nebojsa Delja was donated by the Yugoslav Railways (JZ) for a meeting room when the headquarters was built.

Nebojsa Delja was a young artist at the time, and he was awarded a prize in 1965 at a biennial exhibition in Paris and at a Ceramic Triennial in Belgrade.

Cette œuvre de Nebojsa Delja a été offerte par les Chemins de fer yougoslaves (JZ) pour une salle de réunion lors de la construction du siège.

Nebojsa Delja était un jeune artiste à l'époque. Il a été primé en 1965 lors d'une biennale à Paris et d'une triennale de la Céramique à Belgrade.



Nebojsa Delja

*7th floor office
Bureau du 7^e étage*

Eskimo sculpture – Sculpture Esquimau

For its 50th anniversary in 1972, UIC received this small sculpture of an Eskimo from the Canadian National Railway.

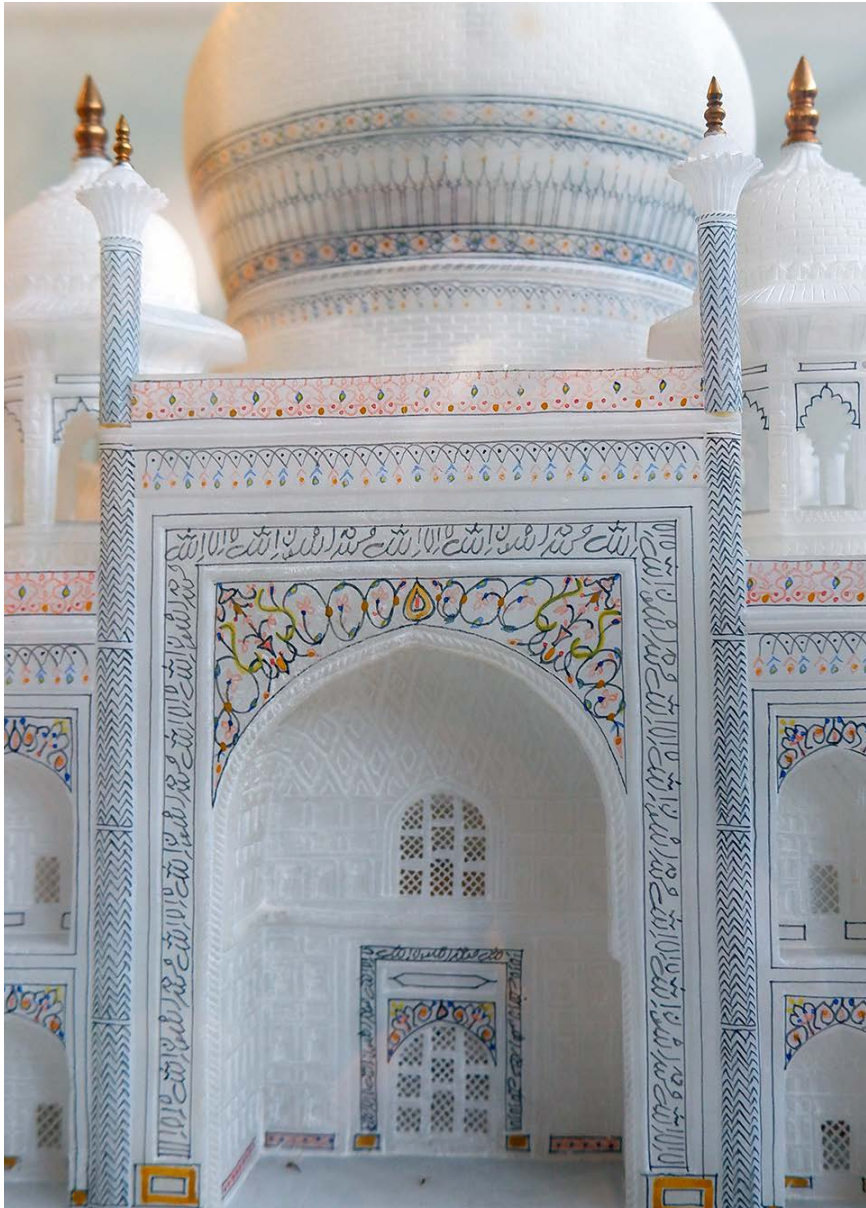
A l'occasion de son 50^e anniversaire – en 1972 – l'UIC a reçu du Canadian National cette petite sculpture stylisant un Esquimau.



Donation – Canada

*Lobby “Espace Lounge”
Hall d’entrée «Espace Lounge»*

Taj Mahal



This model of the Taj Mahal, which can be illuminated from the inside, was donated to UIC by the Indian Railways (IR).

Cette maquette du Taj Mahal, qui peut être éclairée de l'intérieur, a été offerte à l'UIC par les Chemins de fer indiens (IR).



Donation – India / Don – Inde

*Lobby "Espace Lounge"
Hall d'entrée «Espace Lounge»*

Colourful crystals – Cristaux colorés

Jaroslava Brychtová made these moulded glass panels from paintings and sketches by Stanislav Libenský. The set consists of twelve panels which are embedded in the walls of the lobby at the UIC headquarters. This is an artistic contribution from the Czechoslovak Railways.

Jaroslava Brychtová a réalisé ces panneaux de verre moulé à partir de peintures et esquisses de Stanislav Libenský. Le lot compte douze panneaux qui sont encastrés dans les murs du hall d'entrée du siège de l'UIC. Il s'agit d'une contribution artistique des Chemins de fer tchécoslovaques.



Stanislav Libenský, Jaroslava Brychtová
Donation – Czechoslovakia
Don – Tchécoslovaquie

Lobby
Hall d'entrée

Ceramic high relief – Haut relief en céramique



Ornamental ceramic high relief above the bar, donated by the NS (Netherlands).

Haut-relief ornemental en céramique, au-dessus du bar, offert par les NS (Pays-Bas).



Donation – Netherlands / Don – Pays-Bas

*1st floor (access via the main staircase)
1^{er} étage (accès par le grand escalier)*

Marble – Marbre

Greece donated 120 tonnes of four different types of rough marble to be used to clad the basement walls and pillars, part of the reception hall and the main staircase.

Italy also donated 300m² of marble slabs for the wall cladding in the lobby.

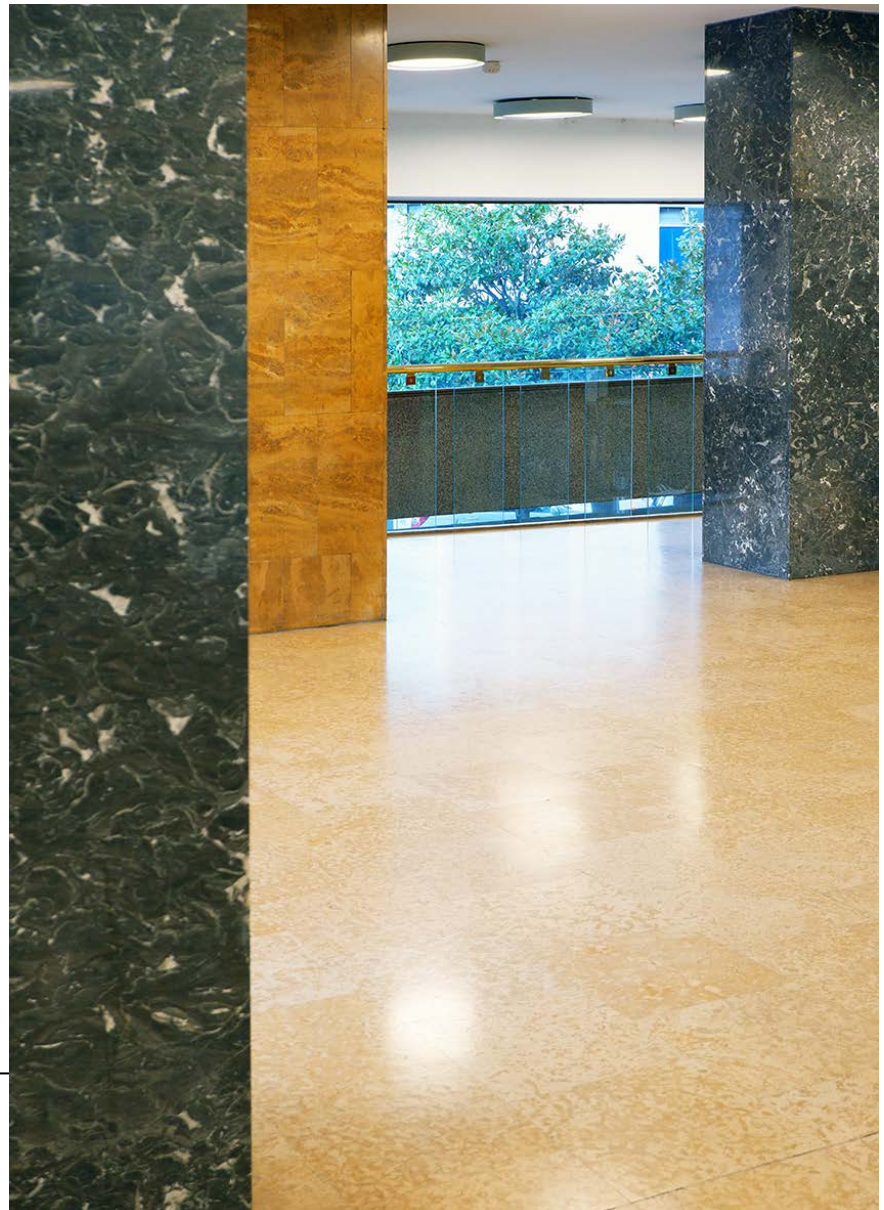
La Grèce a fait don de 120 tonnes de marbre brut de quatre types différents, destinés au revêtement des murs et piliers du sous-sol, d'une partie du hall d'accueil et de l'escalier d'honneur.

L'Italie a également fait don de 300 m² de plaques de marbre pour les revêtements muraux du hall d'accueil.



Donation – Greece and Italy
Don – Grèce et Italie

Lobby
Hall d'entrée



Porcelain vases – Vases en porcelaine

Two Meissen porcelain vases framing the large entrance door to the building donated by the DR (German Democratic Republic).

Deux vases en porcelaine de Meissen encadrant la grande porte d'accès au bâtiment légués par la RDA (République démocratique allemande).



Donation – Germany
Don – Allemagne

Lobby
Hall d'entrée

The railway caps – Les casquettes du monde ferroviaire

A collection of caps from different railway companies on display at the UIC headquarters.

Collection de casquettes de différentes compagnies ferroviaires exposées au siège de l'UIC.



The caps – Les casquettes

*Lobby
Hall d'entrée*





INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

16, rue Jean Rey
F – 75015 PARIS (France)
Tel.: + 33 (0) 1 44 49 20 20
Fax: + 33 (0) 1 44 49 20 29
E-mail: info@uic.org
Website: www.uic.org

Published by: UIC Communications Department
Director of publication: Alexandra Lefebvre
and special thanks to Géry Nolan,
Vincent Deloménie and Hélène Beglarian from
SNCF Service Archives Documentation (SARDO)
Médiathèque
Design and layout: Coralie Filippini
Photo credit: Coralie Filippini, Philippe Fraysseix,
Markus Fauvelle
Printing: UIC - 16 rue Jean Rey - 75015 Paris

Reproduction of the content is only authorised with
specific mention of the source (UIC).
ISBN: 978-2-7461-3301-3
Copyright Deposit: August 2023, Paris



100 YEARS
ANNIVERSARY

UIC

INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS