

CONTENTS

Editorial – Chris Elliott & Dirk Frielingsdorf	Page 1
The CIWL in the Baltic States by Toms Altbergs	Page 3
Immatriculation of CIWL cars in the Baltic States by Jean-Marc Dupuy	Page 15
The CIWL in Finland by Jean-Marc Dupuy – French & English with carriage lists	Page 23
New Edition of Javier Aranguren’s the book “Coches Camas, Restaurantes y Salones en los ferrocarriles de la Peninsula Inbérica” by Josep Calvera	Page 30
PLM Lits-Salon restoration is underway in Brittany by Chris Elliott	Page 32
Aller se Coucher – Time to go to bed - Zeit ins Bett zu gehen - hora de ir a la cama – Ora di andare a dormire – by Chris Elliott	Page 35
Post scriptum par Jos Geilen – French and English	Page 41
La création du « train des vainqueurs » en 1919 : le « Simplon-Orient-Express » by Jean-Marc Dupuy – French and English	Page 45
Mediterranean Lines of Communication – MEDLOC by Chris Elliott and Sebastian Lair	Page 66
Informations sur le « Fonds de Dotation Orient-Express » - Information on the “Orient-Express Endowment Fund” – by Chris Elliott	Page 75
Mails from our correspondents - Walter Rothschild, Adam Carpenter, Adrian Padley Marc Stegeman, Beat Muggli	Page 78
Les Services Pullman Isolés 1945-1950 – a magazine review by Chris Elliott	Page 81
VSOE to axe its UK London to Folkestone train – by Chris Elliott	Page 86
Preview of the next issue no. 19 – Pierre Birgé’s Reviews of new books	Page 87

Editorial

Just in case you are wondering about our publication timetable, well we do not set any rigid date.

What happens is that our regular contributors tell us about new articles that they are writing, so we offer a flexible date.

This edition has some extra interesting new articles about the CIWL and other night train articles and we hope that you enjoy reading them.

As you are aware night trains are now returning to the European network so we welcome any news and photos that you can send us. It is pleasing to note in this context that not only the WL AB30s ex P ex CIWL are still active with tourist train operators, now in their 67th year of life (and 30 years after their refurbishment)! Also a fleet of AB32s ex T2S, built in 1975 on the initiative of the Sleeping Car Pool Railways and financed by EUROFIMA and later rebuilt on behalf of ÖBB, recently found their way back onto the tracks and are mainly used in traffic to Sweden, where they replace the last CIWL WL of type MUn (1998/99), which are to return to the Hamburg-Lörrach car trains.

This time we are pleased to welcome articles from Jos Geilen in The Netherlands, Jean-Marc Dupuy based here in France, Josep Galvera in Spain, Toms Altbergs in The Baltic states and we have dug out some of Chris's notes about the Medloc Military trains. We have also included some interesting mails from our correspondents.

There is also some important updates about the whereabouts of the CIWL Archives which is of special importance to those who carry out research.

No surprise that the world of Luxury Trains announces new trains for 2024 – 2025. So the fleet of Alby Glatt's Nostalgie Istanbul Orient Express former 13 CIWL cars will get a new life.

The preservation world goes from strength to strength with news from a Heritage railway In Brittany, which has rescued a PLM couchette car.

For those who have read about both couchette and sleeping cars, there are a few paragraphs explaining the difference between these two types of cars that now feature prominently in most night trains.

We also welcome news from The World War Two Study Group and The Eastern Star that reports on Eastern Europe.

Chris & Dirk



Couchette coaches - in pre-war times almost first class and on the same level as the CIWL with bedding and washing facilities, in post-war times the means of transport of choice for night journeys by trampers and families. The picture shows a first class couchette car ex PLM A7c7 of the SNCF, now preserved by AJECTA.

CIWL in the Baltic States

by Toms Altbergs

Since Baltic states: Estonia, Latvia and Lithuania, was a part of Russian Empire in the 19th century, let start by admitting that it was not easy for CIWL to agree on cooperation with Russian railway officials. Apart from politics and corruption, the problem there was the different gauge. In the Russian Empire it was 1524 mm, as opposed to the standard 1435 mm. A paltry 9 centimeters created difficult technical problems. At that time, there was no other way to solve them than to build new carriages exactly for 1524 mm gauge. In 1887, this honorable task was primarily entrusted to the Russo-Balt wagon factory, located in Riga. In the same year, the first restaurant carriages were produced, and a year later also sleeping carriages, according to CIWL standards. These wagons were included in the St. Petersburg – Daugavpils – Warsaw train.

The first international CIWL route connected with Russian railways was called Nord Express and it was from 1896, connecting Paris with St. Petersburg, via Brussels, Cologne, Hanover, Berlin, Königsberg (Kaliningrad) and Daugavpils. The only transfer of passengers and luggage handling was organized in Virbalis (on the border of Germany and Russia – at the present Kibartai station in Lithuania). There, travelers had to change the 1435 mm gauge carriages to 1524 mm ones and vice versa.

Logically, the CIWL's plans were completely changed by the First World War. The greatest losses for CIWL were not caused by the war damages, but by war consequences. The change of state system in Russia was also fatal for the Russian-based CIWL carriages, which could not be taken out from there, due to the different gauge and military circumstances. By virtue of the decree of the Russian Soviet Federative Socialist Republic of 16 July 1919, all CIWL wagons on its territory were nationalized and handed over to the so-called Special Importance Sleeping Carriages Administration, which was later renamed the Direct Traffic Sleeping Carriages or SVPS Administration. It is believed they have taken over 161 CIWL carriages. In the own reports of the SVPS Administration, there is an even larger number – 267 carriages appear, but there, most likely, carriages already withdrawn are included. By the way, 161 or 10% of the carriages included in the pre-war CIWL inventory, that were stolen by Soviets, should be considered a significant loss of the company's assets.

Therefore, it was quite logical to start fight for the (at least partial) recovery of these wagons. The closest CIWL came to success was in 1926, when it was written in many Latvian newspapers almost every day that a larger number of CIWL carriages would be imported from Russia to Latvia. They were supposed to be repaired at the "Phoenix" (another in Latvia pre-war established) wagon factory in Riga and put into service between Riga and Vladivostok.

These plans did not come true, although CIWL carriages were really repaired at the "Phoenix" factory between 1924 and 1927. It was related to CIWL Riga section or branch later called "Starptautiskā guļamvagonu un Eiropas lieleksprešu sabiedrība" based at small open place in Riga Passenger station's Kalpaks yard.

Namely, as early as 1921, CIWL carriages resumed running on the territory of Lithuania, Latvia and Estonia. At first, they used between Riga and Virbalis on 1435 mm gauge, but already in the same year the route was extended to Berlin, Paris and Oostende. Initially, one carriage ran from Riga to each terminus several times a week, later to Paris every day, and it was again proudly called the Nord Express. In fact, this legendary Nord Express from the pre-war Paris – St. Petersburg train had transformed into individual carriages or groups of carriages, which changed trains at such junctions like Berlin, creating final routes such as Calais – Warsaw, Paris – Riga, etc.

In the Baltic States, CIWL was not limited to reanimation of the Nord Express. In the interwar period, CIWL carriages also ran on the 1524 mm route Tallinn – Riga – Zemgale (with continuation on 1435 mm gauge to Warsaw), as well as on the 1435 mm routes: Virbalis – Klaipeda, Riga – Liepaja, Riga – Zilupe and (Berlin) – Pagegiai – Daugavpils (with continuation possibilities to Moscow in SVPS carriages), etc. In order to have enough carriages and to replace the missing ones that remained in Russia, nine new carriages of reduced comfort of 3rd class (type '3' or 'III' for Baltic countries) were built in Czechoslovakia in 1925 by order of CIWL, which, by replacing the bogies, can be used on both 1435- or 1524-mm gauge. Thus, being aware of the limited purchasing power of the residents of the Baltic States, CIWL offered a slightly cheaper service on certain routes.

As before, this well-ordered system was disrupted by warfare, which once again took over Europe in 1939. However, as far as possible, CIWL continued its business, for which it once again paid dearly. This time also directly in Latvia, losing the remaining carriages and other equipment that were at the Riga passenger station. This was announced by the Soviet Latvia Trade People's Commissioner Jānis Pupurs with his order No. 251 of 20 December 1940.

The last tangible evidence of CIWL (type 'III' wagon) in Latvia was scrapped in 1996, but new historical photos are found from time to time, some of which you can get acquainted with here.

CIWL carriages of Riga section in 1930

Sleeping cars

1435 mm gauge:

No. 2681, 2682, 2683 – for Riga – Liepaja route

No. 682, 683, 684, 3007, 3008, 3009 – for Riga – Virbalis route

1524 mm gauge:

No. 685, 686, 882, 3001, 3002, 3003 – for Riga – Tallinn route

Restaurant cars

1435 mm gauge:

No. 1609, 1610, 1611 – for Riga – Virbalis route

1524 mm gauge:

No. 3224, 3229 – for Riga – Tallinn route

CIWL carriages of Virbalis section (only 1435 mm) in 1930

Sleeping cars

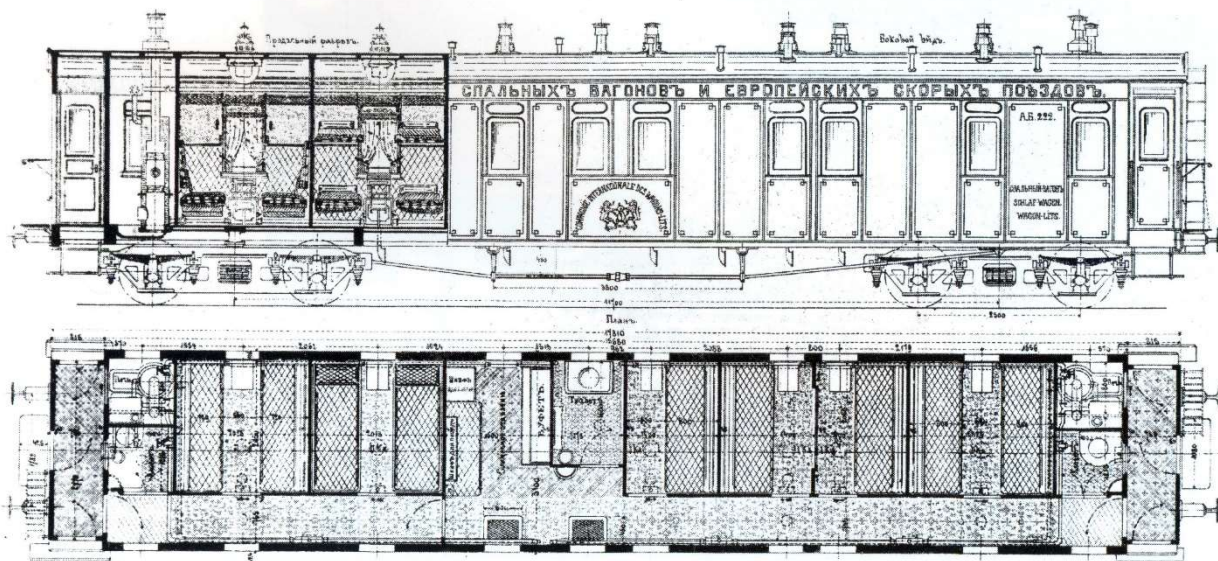
No. 946, 947, 966 – for Virbalis – Klaipeda route

Restaurant cars

No. 1642, 1646 – for Pagegiai – Daugavpils route

Photos:

РУССКО БАЛТИЙСКИЙ-ВАГОННЫЙ-ЗАВОДЪ вЪ РИГѢ.



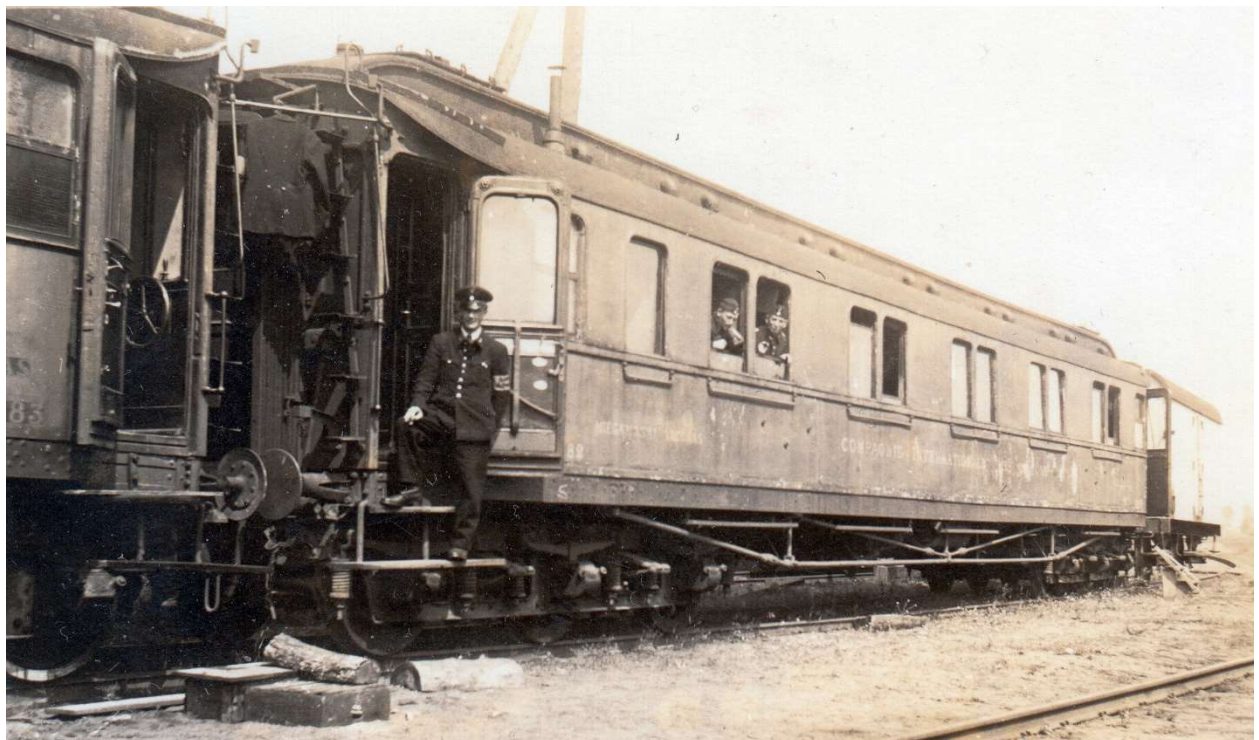
CIWL No. 222 sleeping car – built by Russo-Balt wagon works in Riga in 1888. Work's drawing, Toms Altbergs collection.



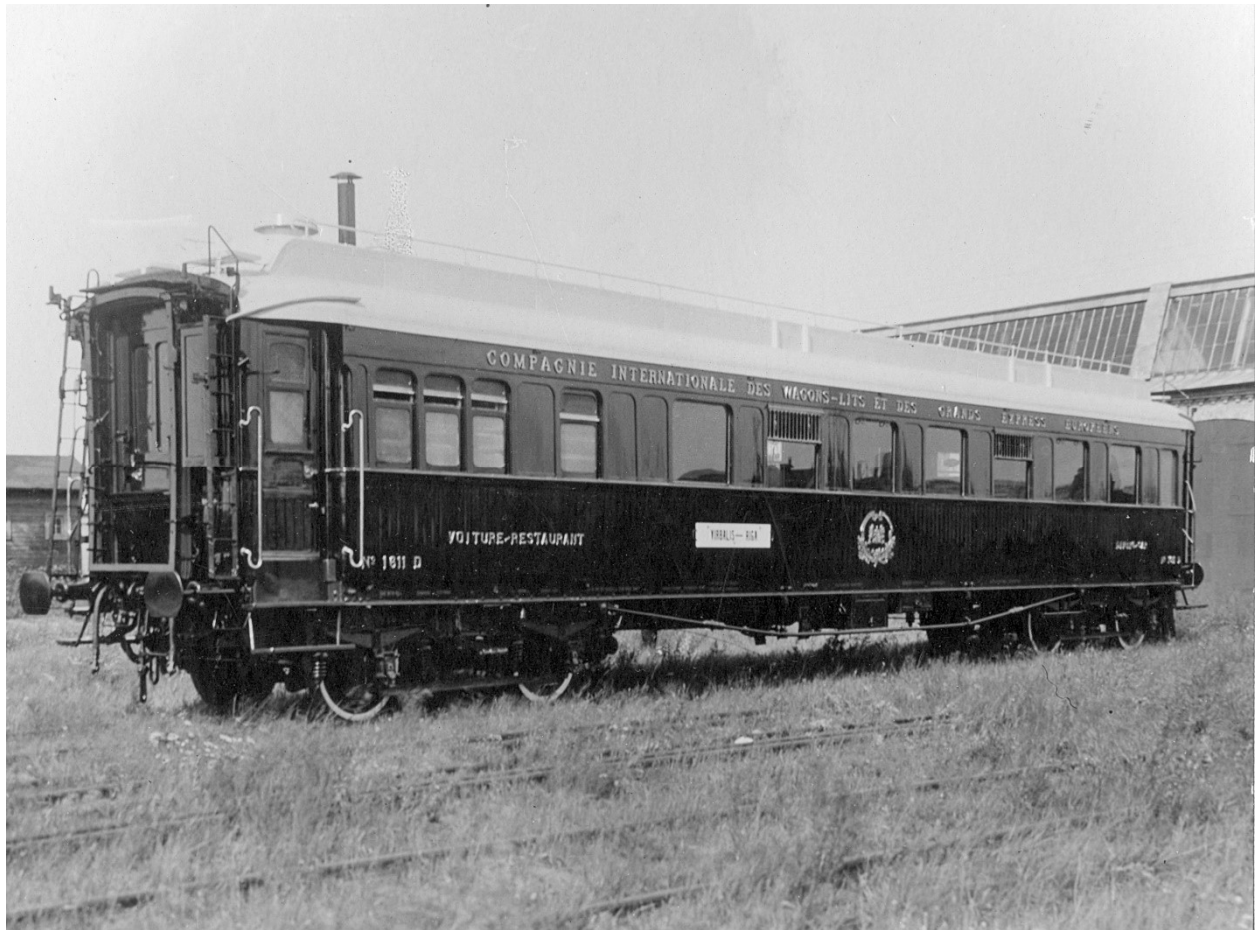
CIWL No. 3008 type III sleeping car – built by Ringhoffer wagon works in Prague-Smichov in 1925. Work's photograph, Toms Altbergs collection.



CIWL No. 682 and No. 3007 sleeping cars for Riga – Virbalis route in Riga Passenger station Kalpak's yard approx. 1930. Photographer Hugo Feldmanis, Latvian railway history museum collection.



No. 2682 and No. 2683 sleeping cars – (ex-CIWL and ex-Chemin de fer d'Alsace-Lorraine No. 170 and 171) as Soviet and later Nazi trophies in Liepaja in 1942 are used for household purposes. Toms Altbergs collection.



CIWL No. 1611 restaurant car after overhaul at “Phoenix” wagon works in Riga in 1920s. *Work’s photograph*, Latvian railway history museum collection.



CIWL No. 3224 or No. 3229 restaurant car in Tallinn before departure to Riga in 1920s-1930s. Latvian railway history museum collection.



Trial run of newly built (Henschel, 1938) Ct-315 from Riga Passenger station with passenger train included two of CIWL No. 2681-2683 (ex EL 169-171), Latvian railway history museum collection.



Group of youngsters in front of CIWL No. 3001 – 3003 in Zemgale station on Latvian – Poland border in 1920s-1930s. Latvian railway history museum collection.



One of No. 3001 – 3009 before scrapping in Šķirotava station's sidetrack in Riga in 1996. Photographer Toms Altbergs.



CIWL No. 1610 of Virbalis – Riga route restaurant car and LG No. 61 2nd class sleeping car in 1920s-1930s.
Toms Altbergs collection.



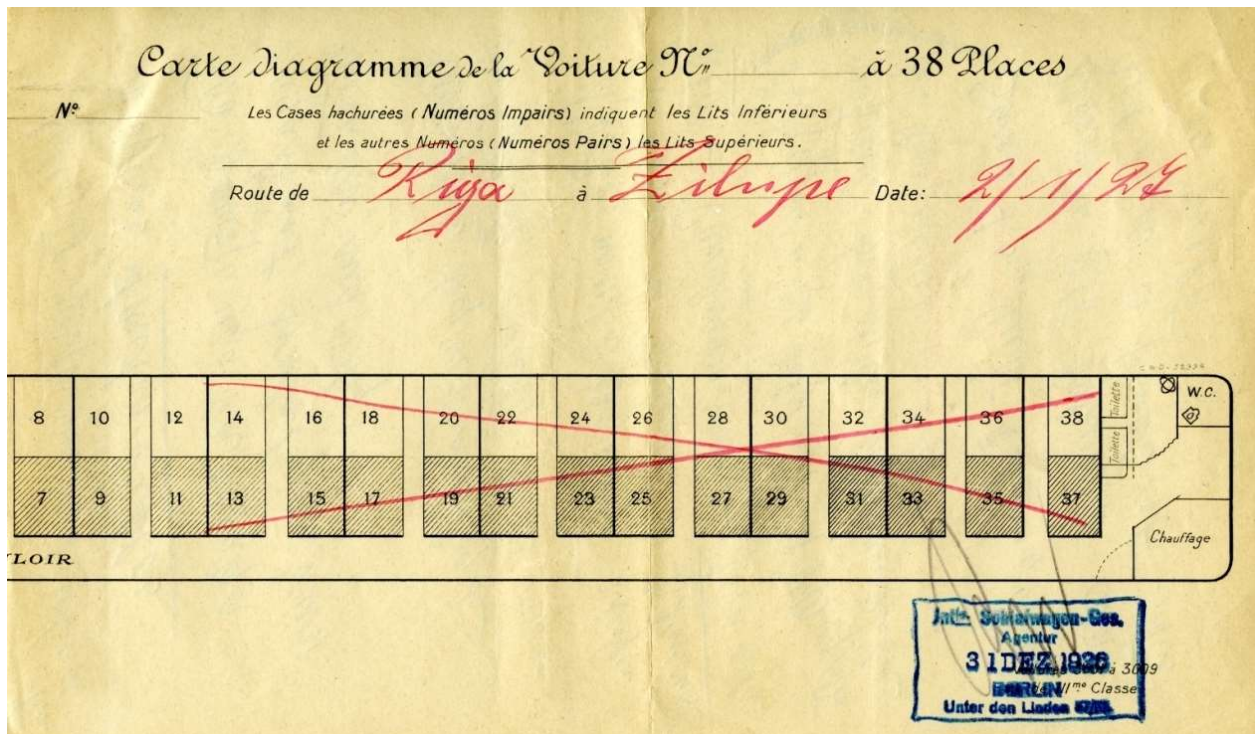
CIWL S1 type No. 2952 of Riga – Paris (Nord Express) route in Riga Passenger station Kalpak's yard approx. 1930. Photographer Hugo Feldmanis, Latvian railway history museum collection.

Satiksmē	Vilcienu numuri	Vajadzīgo sastāvu skaits	Tiešie vagoni katrā sastāvā	Kādas valstis, cik un kādus vagonus dod
Rīga—Virbalis—Berlin (caur Meiteni)	15./16. (18./17.*) (D 8./D 7.*)	Rīga—Berlin 3 sastāvi Rīga—Virbalis 2 sastāvi	1 Pw Rīga—Virbalis 1 ABC Rīga—Berlin 1 C " " 1 WL " " 1 WR Rīga—Virbalis	Lietava: 2 Pw Rīga—Virbalis 3 ABC Rīga—Berlin 3 C " " WR) Starpt. Guļamvag. S-ba.
Rīga—Radviliškis—Tilsit—Berlin (caur Meiteni)	15./16. (18./17.*) (14./13.*) (D 18./D 17.*)		3	1 BC " "
Rīga—Kaunas—Virbalis—Berlin	1./2. (12./11.*) (D 2./D 1.*)	Rīga—Berlin 3 sastāvi Rīga—Virbalis 2 sastāvi	1 Post Rīga—Virbalis 1 C " " 1 WR " " 1 Pw Rīga—Berlin 1 AB " " 1 C " " 1 WL Rīga—Paris	Lietava: 2 Post Rīga—Virbalis 2 C " " Vācija: 3 Pw Rīga—Berlin 3 AB " " 3 C " " WR) Starpt. Guļamvag. S-ba. WL)
Liepāja—Priekule—Klaipēda—Berlin	30./35. (235./232.*) (25./26.*) (D 18./D 17.*)	3	1 BC	Vācija: 3 BC

Apzīmējumi:
 AB — I/II kl. vagoni.
 ABC — I/II/III kl. vagoni.
 BC — II/III kl. vagoni.
 B — II kl. vagoni.
 C — III kl. vagoni.
 Pw — bagāžas vagoni.
 Post — pasta vagoni.
 WL — guļamvagoni.
 WR — vagoni-restorāns.

Piezīmes:
 1) Mazais cipars pa labi no vagona apzīmējuma norāda vagona asu skaitu. Četrus vagoniem šis cipars nav.
 Visi tiešie vagoni apgrozās ikdienas.
 2) Mazākie burti pa labi no guļamvagonu apzīmējuma norāda guļamvagona klasi, piem.: WL^{AB} = I/II kl. guļamvagoni.
 *) Arvalstu dzelzceļu vilcienu numuri.

Riga – Berlin and Liepāja – Berlin trains composition schemes from 1938 Latvian State Railways official timetable.



CIWL type 'III' car occupancy chart for Riga – Zilupe train of 2 January 1927 issued by CIWL Internationale Schlafwagen-Gesellschaft Agentur, Berlin. Latvian railway history museum collection.



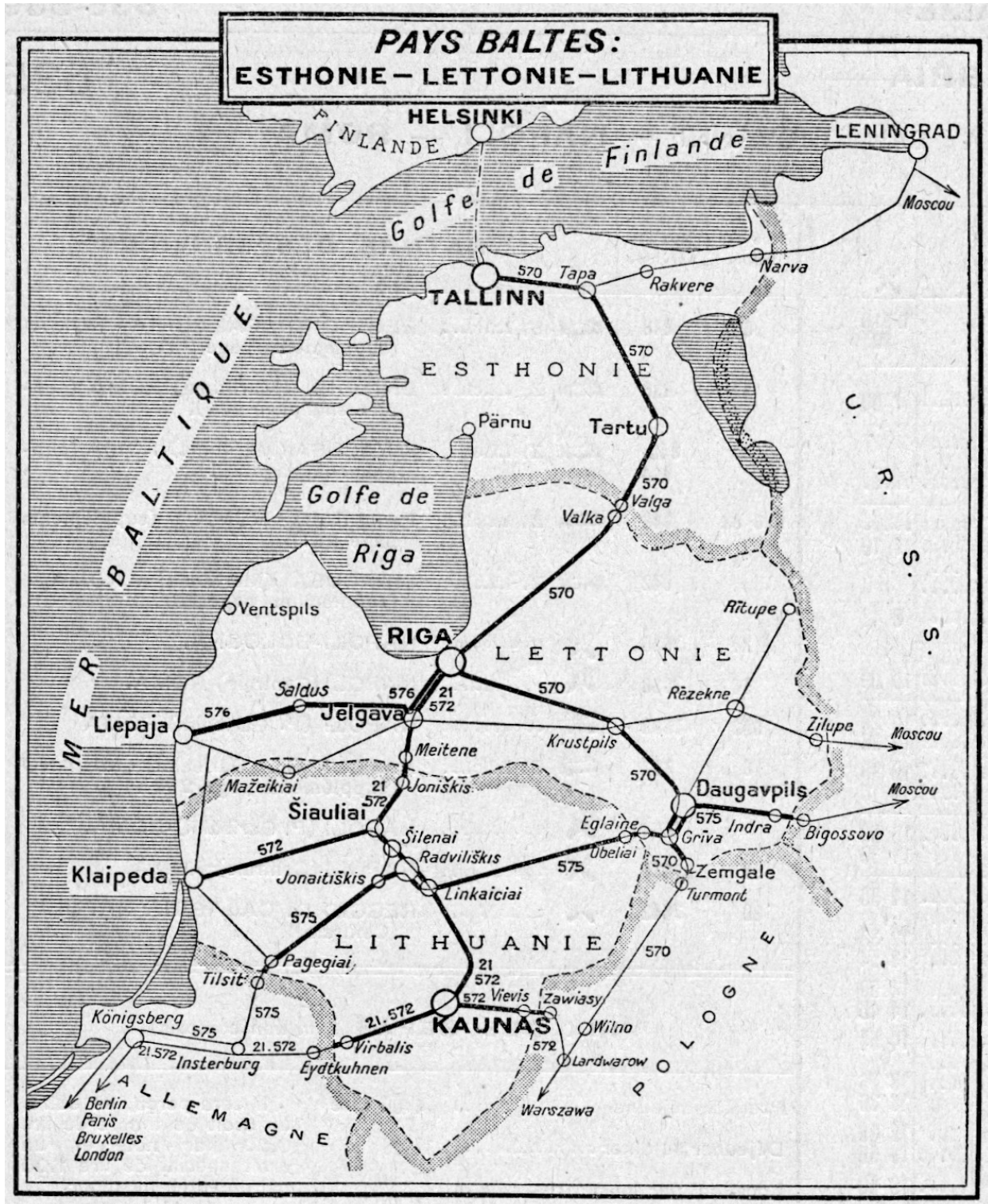
Riga – Berlin train with some CIWL cars, headed by LG No. 1 (ex-KPEV S 10 Münster 1001) in Lithuanian – Latvian border station Joniškis station approx. 1930.



Riga – Berlin train with some CIWL cars, headed by VLD Ct-315 specially built for Latvian railways with possibility to use it on both (1435 and 1524 mm) gauges in Torņakalns station in Riga in 1938. Latvian railway history museum collection.

Attālums km		Priekšrocība :	Maksimālais ātrums	P 1 2 3		Maksimālais ātrums
No sāk. stacijas	Starp. stacijām			1.	2.	
Rīga—Jelgava—Meitene						
P 1 2 3						
otrā						
A						
—		Rīga	50	—	6 25	
2,7	2,7	Torņakalns . . .	90	—	29	
12,8	10,1	Baloži		—	36,5	
22,0	9,2	Olaine		—	43	
28,6	6,6	Dalbe		—	—	
33,0	4,4	Cena <i>Br. 43. km</i>		—	50,5	
43,0	10,0	Jelgava	no 3.km 100	6 58	6 59	
57,1	14,1	Platone		—	7 10	
64,3	7,2	Brieži		—	—	
70,7	6,4	Meitene		7 20	7 27	
	22,7	Joniškis		6 45	6 50	
	65,5	Radviliškis . . .		7 50	7 51	
	135,1	Kaunas		9 39	9 45	
	87,0	Virbalis		10 58	11 03	
	1,0	Eydtkuhnen . . .		11 06	11 21	
	753	Berlin Schl. . . .		20 44	—	
Vilciena svars (ton.)					309	
Vidējais / komerciālais ātrums (techniskais)					77,0 78,5	
Lok. serija					Ct vai Bt 1., 2., 3. kl. vag. Rīga-Berlin. 1., 2. kl. gulamvagon. Rīga- Paris un restorānvag. Rīga- Virbalis.	

Riga – Berlin train schedule according 1938 Latvian State Railways official timetable.



CIWL car running scheme in the Baltic States according 1938 CIWL Railway guide.

Nord Express train schedule according 1938
CIWL Railway guide.

Nos des trains	Kms	Horaires	QUOTIDIEN	Horaires	Nos des trains
L 179	367	18 15 dép. 22 12 arr.	PARIS (Nord).....	arr. 9 55 ..	L 180
			LIEGE (Guillemins).....	dép. 5 50	
		14 00 dép.	LONDON (Victoria).....	arr. 15 21	
2279		17 30 dép.	CALAIS (Maritime).....	arr. 11 45	2280
159		18 40 " arr.	LILLE (Saint-André).....	dép. 10 38	↑
		19 14 " arr.	TOURNAI.....	" 10 05	158
L 52		20 26 " arr.	BRUXELLES (Nord).....	dép. 8 50	↑
		21 10 dép.	LIÈGE (Guillemins).....	arr. 7 37	↑
179		22 25 arr.	LIÈGE (Guillemins).....	dép. 6 25	L 51
	407	22 46 dép.	LIÈGE (Guillemins).....	arr. 5 30	6 21
L 11	423	0 43 dép.	HERBESTHAL (H. E. O.).....	dép. 4 51	5 41
	492	0 53 dép.	AACHEN (H. E. C.).....	arr. 4 33	↑
	614	1 46 arr.	KÖLN (Hbf).....	dép. 5 11	
	790	1 48 dép.	HAMM.....	arr. 4 59	
	1011	3 38 " arr.	HANNOVER.....	dép. 4 05	
		5 28 " arr.	BERLIN (Zool. Gart.).....	arr. 4 03	
		5 36 dép.	BERLIN (Friedstrf.).....	dép. 2 18	
		8 33 " arr.	BERLIN (Schles. Bhf.).....	dép. 0 25	
		8 45 " arr.	TCZEW.....	arr. 0 11	
D 1	9 00	dép.	KÖNIGSBERG.....	dép. 21 32	
902	14 15	arr.	INSTERBURG.....	arr. 21 28	
D 1	16 20	dép.	EYDTKAU.....	dép. 21 08	
	16 30	arr.	VIRBALIS.....	arr. 20 44	D 2
	17 33	dép.	KAUNAS.....	dép. 15 26	901
	17 22	arr.	JONIŠKIS (H. E. C.).....	dép. 13 16	↑
	18 35	dép.	MEITENE (H. E. Or.).....	arr. 13 06	D 2
	18 38	arr.	RIGA.....	dép. 12 09	↑
	18 43	dép.	BERLIN (Schles. Bhf.).....	arr. 11 21	↑
	18 49	arr.	FRANKFURT (Oder).....	dép. 11 06	↑
	19 54	dép.	NEU-BENTSCHEN.....	dép. 11 03	↑
	20 21	arr.	ZBASZYŃ.....	arr. 10 58	↑
	22 26	dép.	POZNAŃ.....	dép. 9 45	↑
	23 40	arr.	KUTNO.....	arr. 9 39	12
	23 48	dép.	WARZAWA (Główna).....	dép. 6 50	↑
	0 43	arr.	WARZAWA.....	arr. 6 45	↑
1133	9 12	dép.	STOLPCE (H. E. C.).....	dép. 7 27	↑
1227	10 04	" arr.	NIEGOROŁOJE (H. de Moscou).....	arr. 7 20	↑
	11 14	arr.	MOSCOU.....	dép. 6 25	↑
1237	11 29	dép.			
	11 35	arr.			
1311	11 49	dép.			
	12 38	arr.			
1611	12 39	dép.			
	15 05	" arr.			
	16 38	arr.			
	16 45	dép.			
	22 37	arr.			
	1 22	arr.			
	16 15	arr.			



Berlin – Daugavpils train with CIWL carriage in Latvian – Lithuanian border station Eglaine in 1930s. Latvian railway history museum collection. (Editors Note: The type Y/mét sleeper is one of the cars 3709-3712 out of the batch 3703-3722 built by Credé 1931.)



Specially for pulling trains in Riga – Berlin (section Joniškis – Virbalis) and Berlin – Daugavpils (section Pagegiai – Eglaine) routes in Škoda designed and in 1939 built 4-6-2 Pacific (Vmax – 130 km/h) never pulled Nord Express, because delivered few months after the war begins. Škoda Plzeň archive collection.

Effectifs CIWL Pays Baltes 1922-1942 – Immatriculation of CIWL cars in the Baltic States

par Jean-Marc Dupuy

Eté 1922 :

Section de Reval

Disponibles WL n° 471, 472, 684, 685, 686,

Reval - Riga à prolongé vers Kalkouny WL n° 470, 474, 682, 882,

Les WL n° 470, 471, 472, 474, 682, 684, 685, 686 transférées de Finlande

Section de Riga

Riga - Libau WL n° 946, 947, 966, 1753,

Section de Virbalis

Virbalis - Kowno - Memel WL n° 1754, 2681 à 2684,

Virbalis - Chavli WR n° 1609, 1610, 1611,

Hiver 1922-1923 :

Section de Reval

Reval - Riga - Kalkouny WL n° 471, 682, 684, 685, 686, 882,

Reval - Narva WL n° 470, 472, 474,

Disponibles à transférer de Finlande WL n° 475, 683,

Section de Riga

Riga - Libau WL n° 966, 1753, 1754,

Section de Virbalis

Virbalis - Kowno - Memel WL n° 976, 947, 2681 à 2683,

Virbalis - Šiauliai WR n° 1609, 1610, 1611,

Hiver 1923-1924 :

Division de Memel

Memel - Kowno WL n° 946, 947, 966,

Section de Memel

(Tilsitt) - Memel - Libau WL n° 470, 471, 474 à transformer de voie large à voie normale,
Memel - Libau WR n° 1390, 1392 transférées de Zössen à ouvrir le 1^{er} novembre,
Section de Reval

Reval - Riga (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 684, 685, 686, 882,

Reval - Riga (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,

Reval - Narva (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 472,

Section de Riga

Riga - Libau (2^{ème} classe) WL n° 682, 683,

Riga - Virbalis n° 11-12 (1^{ère} classe) WL n° 2681 à 2683,

Riga - Virbalis n° 11-12 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,

Riga - Zilupe (3^{ème} classe) WL n° 3004 à 3006 matériel voie large,

Riga - Virbalis WR n° 1609, 1610, 1611, 1394 (après réparations des WR n° 1609 à 1611 à Zössen, le WR n° 1394 est à transférer à Memel),

Hiver 1924-1925 :

Section de Memel

Memel - Kowno WL n° 946, 947, 966,

Disponibles WL n° 470 (à transférer vers Riga), 474,

Memel - Pagegiai WR n° 1390,

Memel - Mažeikiai WR n° 1392,

Section de Reval

Reval - Riga (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 474, 684, 685, 686, 882,

Reval - Riga (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,

Section de Riga

Riga - Libau (2^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,

Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 471, 682, 683,

Riga - Virbalis (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,

Riga - Zilupe voie large (3^{ème} classe) WL n° 3004 à 3006,

Riga - Virbalis WR n° 1609, 1610, 1611, 1394,

Eté 1928 :

Section de Riga voie normale

Riga - Liepaja n° 3-4 WL n° 2681 à 2683,

Riga - Virbalis n° 1-2 WL n° 471, 682, 683, WL n° 3007 à 3009,

Riga - Virbalis n° 22-21 WR n° 1609 à 1611,

Section de Riga voie large

Riga - Tallinn - Reval n° 2/3-1/4 WL n° 472, 684 à 686, 882, WL n° 3001 à 3003,

Riga - Zilupe n° 6-5 WL n° 3004 à 3006,

Hiver 1928-1929 :

Section de Riga voie normale

Riga - Libau WL n° 2681 à 2683,

Riga - Virbalis WL n° 682 à 684, WL n° 3007 à 3009,

Riga - Virbalis n° 22-21 WR n° 1609 à 1611,

Section de Riga voie large

Riga - Tallinn WL n° 472, 685, 686, 882, WL n° 3001 à 3003,

Riga - Zilupe WL n° 3004 à 3006,

Eté 1929 :

Section de Riga voie normale

Riga - Libau WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis WL n° 682 à 684, WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis n° 22-21 WR n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn WL n° 685, 686, 882, WL n° 3001 à 3003,
Riga - Zilupe WL n° 3004 à 3006,
WL n° 472 réformée en prévision
Riga - Tallinn WR n° 3224, 3229 ex Saint-Denis,
Riga - Indra WR n° 1646, 1978 ex Ostende,

Hiver 1929-1930 :

Section de Riga voie normale
Riga - Libau WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis WL n° 682 à 684, WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis WR n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn WL n° 685, 686, 882, WL n° 3001 à 3003,
Riga - Zilupe WL n° 3004 à 3006,
Riga - Tallinn WR n° 1646, 3224, 3229,

Eté 1930 :

Section de Riga
Riga - Liepaja (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 683, 684,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis WR n° 1609, 1610, 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
WL n° 3004 à 3006 à transférer à Varsovie,
Riga - Tallinn WR n° 3224, 3229,
Section de Virbalis
Virbalis - Klaipeda WL n° 946, 947, 966,
Pagegiai - Daugavpils à partir du 15 mai WR n° 1642, 1646, limité à Rokiškis à partir du 1^{er} juillet,

Hiver 1930-1931 :

Section de Riga
Riga - Liepaja (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 683, 684,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis WR n° 1609, 1610, 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Riga - Tallinn WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai
Pagegiai - Rokiškis WR n° 1642, 1646,

Eté 1931 :

Section de Riga voie normale

Riga - Liepaja (2^{ème} et 3^{ème} classe) n° 3-4 WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 682, 683, 684,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis n° 15/22-21/16 WR n° 1609, 1610, 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 3001 à 3003,
Section de Virbalis
Virbalis - Klaipeda WL n° 946, 947, 966, 3151 (ex Berlin),
Section de Tallinn voie large
Tallinn - Tartu WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai
Pagegiai - Daugavpils WR n° 1642, 1646, 1978 (ex Ostende),

Hiver 1931-1932 :

Section de Riga voie normale
Riga - Liepaja (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 683, 684,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Riga - Virbalis WR n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Tartu WR n° 3224, 3229, prolongé sur Walk à partir du 22 décembre,
Section de Virbalis
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 WL n° 946, 947, 966, 3151 (transférée à Berlin),
Tallinn - Tartu WR n° 3224, 3229, prolongé sur Walk à partir du 22 décembre,
Section de Pagegiai
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Hiver 1932-1933 :

Section de Riga voie normale
Riga - Liepaja (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 683, 684,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Riga - Kaunas WR n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Walk WR n° 3224, 3229,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 WL n° 2076, 2077, 2080,
WL n° 946, 947, 966 à réformer,
Section de Pagegiai
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Eté 1933 :

Section de Riga voie normale
Riga - Libau (2^{ème} et 3^{ème} classe) n° 73-74 WL n° 2681 à 2683,

Riga - Virbalis (3^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 3007 à 3009,
Garées WL n° 682, 684, 2083,
Riga - Kaunas n° 36/15-16/35 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-3 WL n° 3001 à 3003,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL
n° 2082,
Section de Tallinn voie large
Tallinn - Walk WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Hiver 1933-1934 :

Section de Riga voie normale
Riga - Libau (2^{ème} et 3^{ème} classe) n° 73-74 supprimé le 10 mars WL n° 2681 à 2683,
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 3007 à 3009,
Garées (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 684, 2083,
Riga - Kaunas n° 36/15-16/35 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-3 WL n° 3001 à 3003,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL
n° 2082,
Section de Tallinn voie large
Tallinn - Walk WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Eté 1934 :

Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 3007 à 3009,
Garées (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 684, 2083, (3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Kaunas n° 36/15-16/35 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-3 WL n° 3001 à 3003,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Tallinn voie large
Tallinn - Walk WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Hiver 1934-1935 :

Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis (3^{ème} classe) n° 1-2 WL n° 3007 à 3009,

Garées (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 684, 2083, (3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Riga - Kaunas n° 36/15-16/35 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Riga voie large
Riga - Tallinn (1^{ère} et 2^{ème} classe) n° 2/3-1/4 WL n° 685, 686, 882,
Riga - Tallinn (3^{ème} classe) n° 2/3-3 WL n° 3001 à 3003,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Tallinn voie large
Tallinn - Walk WR n° 3224, 3229,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Daugavpils n° 2-1 WR n° 1642, 1646, 1978,

Eté 1935 :

Section de Tallinn voie large
Express-Baltique Tallinn - Zemgale n° 1-2 (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 684, 686, 882,
Tallinn - Riga n° 11-2 (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga n° 3-4 (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Walk WR n° 1978 (voie large), 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 11-12 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Garées (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 685, 2083,
Riga - Kaunas n° 36/15-16/35 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Panevėžys n° 13-14 WR n° 1642, 1646,

Hiver 1935-1936 :

Section de Tallinn voie large
Express-Baltique Tallinn - Zemgale n° 1-2 (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 682, 684, 686, 882,
Tallinn - Riga n° 11-2 (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga n° 1-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 12-11 (3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Garées voie normale WL n° 685, 2083 (1^{ère} et 2^{ème} classe), WL n° 2681 à 2683 (3^{ème} classe),
Riga - Virbalis n° 15/22-21/16 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Panevėžys n° 13-14 WR n° 1642, 1646,

Eté 1936 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Zemgale n° 1-2 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga n° 11-2 (3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Réformées Tallinn WL n° 682, 684, 686, 882,
Tallinn - Riga n° 1-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 11-12 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,

Garée Lettonie WL n° 2083,
Réformée Riga WL n° 685,
Riga - Virbalis n° 15/22-21/16 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaïpeda n° 23/7-8/24 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Panevėžys n° 13-14 WR n° 1642,
Kaunas - Klaïpeda WR n° 1646,

Eté 1936-1937 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga n° 11-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga n° 1-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 11-12 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2681 à 2683,
Garée Lettonie WL n° 2083,
Riga - Virbalis n° 15/22-21/16 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaïpeda n° 23/7-8/24 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Panevėžys n° 13-14 WR n° 1642, 1646,

Eté 1937 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga n° 11-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga n° 1-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 11-12 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2312, 2313, 2316 (ex Varsovie),
Riga - Virbalis n° 15/22-21/16 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaïpeda n° 23/7-8/24 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080, (2^{ème} classe) WL n° 2082,
Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Panevėžys n° 13-14 WR n° 1642,
Kaunas - Klaïpeda WR n° 1646,

Hiver 1937-1938 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Riga n° 11-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga n° 1-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 11-12 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2312, 2313, 2316,
Garée WL n° 2083,
Riga - Virbalis WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaïpeda n° 23/7-8/24 (2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 2076, 2077, 2080,
WL n° 2082 non disponible,

Section de Pagegiai voie normale
Pagegiai - Riga WR n° 1642, 1646,

Eté 1938 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Riga n° 11-12 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Daugavpils n° 11-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie large
Tallinn - Riga - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Garée à Riga voie normale (1^{ère} et 2^{ème} classe) WL n° 2083,
Transferts à Budapest WL n° 2312, 2313, 2316,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 25/22-21/26 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Virbalis - Klaipeda WL n° 2076, 2077, 2080,
Garée à Riga WL n° 2082,
Virbalis - Riga n° 11/2-1/12 WR n° 2423, 2424,

Hiver 1938-1939 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Riga n° 11-12 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga - Daugavpils n° 11-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 25/22-21/26 WR bar n° 1609 à 1611,
Section de Virbalis voie normale
Kaunas - Klaipeda WL n° 2076, 2077, 2080,
Virbalis - Riga n° 11/2-1/12 WR n° 1646 (ex Helsinki), 2178 (ex Vienne), 2423,
Transfert WR n° 2424 à Helsinki,

Eté 1939 :

Section de Tallinn voie large
Tallinn - Riga n° 11-12 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3007 à 3009,
Tallinn - Riga - Zemgale n° 1-2 (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) WL n° 3001 à 3003,
Tallinn - Riga - Daugavpils n° 11-12 WR n° 1978, 3224, 3229,
Section de Virbalis voie normale
Kaunas - Memel n° 23-24 WL n° 2076, 2077, 2080,
Virbalis - Riga n° 11-12 WR n° 2178, 2423,
Section de Riga voie large
Riga - Daugavpils n° 60-5 WR n° 1646,
Section de Riga voie normale
Riga - Virbalis n° 25/22-21/26 WR bar n° 1609 à 1611,

Hiver 1941-1942 :

Virbalis WL M n° 2076, 2077, 2080,
Riga WL Y n° 3711, 3740,
Riga voie large WL P n° 3001 à 3003, 3007 à 3009,
Réformées à Riga WL n° 685, 2681 à 2683,
Tallinn voie large WR n° 1978, 3224, 3229,
Riga voie large WR n° 1646

Riga voie normale WR n° 1609 à 1611,
Virbalis voie normale WR n° 2416, 2423,
WR n° 2178 transférée à Paris.

Les services de la CIWL en Finlande

Par Jean-Marc Dupuy

Sur les voies ferrées du Grand-Duché de Finlande (pays alors rattaché à l'Empire russe), les services de restauration ferroviaire assurés par la CIWL débutent en mai 1912. Sur le réseau finlandais, les trains devaient jusque-là s'arrêter dans certaines gares du parcours afin de faire bénéficier leurs voyageurs de pauses déjeuner ou dîner, ces haltes obligées dans des buffets débordés par l'afflux d'hommes et de femmes pressés augmentant naturellement les temps de parcours.

Grâce à l'adjonction de voitures-restaurant dans les express, les passagers peuvent alors satisfaire leur faim et leur soif, même lors de longs trajets. Pour beaucoup, et en particulier ceux qui fréquentent les compartiments de 3^{ème} classe, ces repas en train constituent même des instants inoubliables. On les compare à ceux des meilleures tables de la capitale finlandaise. Les journaux de l'époque soulignent que les chefs de cuisine, russes pour la plupart, ont été presque tous formés dans des établissements parisiens les plus renommés. La CIWL apportent ainsi le luxe et le raffinement européen dans les relations entre Saint-Pétersbourg et Helsinki.

En mai 1912, le Rédacteur en chef du quotidien « Matkailulehti » raconte ses expériences dans les nouvelles voitures-restaurant. Le journaliste décrit comment l'intérieur de l'ensemble du wagon-restaurant, la nourriture et le personnel dégagent une atmosphère internationale. Les serveurs en livrée parlent couramment plusieurs langues. Les délices du menu ont été créés par un chef russe. Le journaliste décrit la nourriture qu'il a reçue :

- « *Le repas quotidien m'était servi à l'européenne, sur une table recouverte d'une jolie nappe blanche. Dieu merci pour cela ! Un bouillon d'artichauts m'a été proposé dans une tasse de porcelaine, si lourde et si forte qu'elle aurait pu écraser le front d'un jeune bœuf musqué. Authentiques tasses à café parisiennes ! Ah, qu'il faisait chaud et bon de pouvoir poser ses pieds sur le sol tiède et profiter de cette merveilleuse manne, alors que la tempête de neige faisait rage dehors.* »

Dans les voitures-restaurant, l'annonce du début des repas était annoncée par le passage d'un agent de la CIWL dans les couloirs du train ; une clochette tintait, tandis que l'on entendait « *1^{er} service ou 2^{ème} service* ».

Au début de l'exploitation, seuls les voyageurs des classes supérieures pouvaient toutefois accéder aux deux salles de restauration. Ceux ayant des billets de 3^{ème} classe étaient acceptés en fonction des places disponibles et moyennant aussi le paiement d'un supplément dans le prix des repas (cette règle ne fut abandonnée qu'en 1929).

Jusqu'en août 1914, le parc CIWL à voie large affecté à ce service se compose de huit unités (WR). Il s'y ajoute huit voitures-lits (WL).

La déclaration de la guerre bouleverse les missions de la CIWL dans l'Empire russe. La révolution d'octobre 1917 entraîne ensuite la spoliation des nombreux matériels présents dans ce pays. Grâce à l'indépendance de la Finlande en 1919, ceux présents sur le territoire finlandais échappent toutefois à ces mesures.

Dans les inventaires établis en octobre 1919, la nouvelle Division de Helsinki rassemble alors dix voitures-lits (WL n° 470 à 472, 474, 475, 682 à 686) et neuf voitures-restaurant (WR n° 517, 552, 598, 692 à 696, 807). Seules trois WR sont en service commercial, les WL étant toutes garées. Compte tenu du marché des transports dans ce jeune pays, la CIWL décide du transfert des WL vers Tallinn (Reval) en Estonie, nouvel Etat Balte également indépendant.

En plus de leur numéro CIWL, les voitures-restaurant en reçoivent un second qui est propre aux inventaires des chemins de fer finlandais. Cette particularité va exister jusqu'à la fin des services en 1959.

Le monopole de la CIWL prend fin dès 1936 et diverses relations sont confiées à la compagnie nationale avant d'autres transferts.

A Helsinki, l'entretien de ces matériels est effectué dans l'atelier CIWL. Le fourgon F n° 1109 rescapé de Russie y sert de lieu de stockage des pièces de rechange.

Un effort de renouvellement des inventaires est constaté en 1927 grâce à l'arrivée de six véhicules modernisés (WR n° 3224 à 3229 ex WR n° 950 à 955 reconstruits) et dotés de bogies adaptés aux circulations sur les voies larges. En 1936 et 1937, trois autres mutations depuis Paris ont lieu, les WR n° 2425 à 2427 rejoignant la Finlande ; elles sont suivies en 1938 par la WR n° 2424 arrivant des Pays Baltes.

A la fin des années 1950, la CIWL estimant que cette activité n'est plus rentable pour elle décide d'arrêter l'exploitation de ses huit voitures-restaurant, la législation finlandaise très stricte sur l'alcool servi dans les restaurants n'étant peut-être pas étrangère à cette fin. Une société privée reprend toutefois leur emploi jusqu'en 1964.

CIWL services in Finland – English translation

Rail catering services provided by the CIWL on the railways of the Grand Duchy of Finland's railways (a country then attached to the Russian Empire), began in May 1912. On the Finnish network, trains had, until then, to stop in certain stations on the route in order to give their passengers lunch or dinner breaks, these obligatory stops in buffets overwhelmed by the influx of men and women in a hurry naturally increasing journey times.

Thanks to the addition of restaurant cars in express trains, passengers could satisfy their hunger and thirst, even on long journeys. For many and in particular those who frequented the 3rd class compartments, these meals in the train were even unforgettable moments. They were compared to those of the best restaurants in the Finnish capital. The newspapers of the time point out that the chefs, mostly Russian, were almost all trained in the most renowned Parisian establishments. The CIWL thus brought European luxury and refinement to relations between Saint Petersburg and Helsinki.

In May 1912, the Editor-in-Chief of the daily "Matkailulehti" recounts his experiences in the new dining cars. The reporter describes how the interior of the entire dining car, the food and the staff gave off an international feel. The waiters in livery are fluent in several languages. The menu delicacies were created by a Russian chef. The journalist describes the food he received:

- "The daily meal was served to me in the European style, on a table covered with a pretty white tablecloth. Thank goodness for that! I was offered an artichoke broth in a porcelain cup, so heavy and strong it could have crushed the forehead of a young musk ox. Authentic Parisian coffee cups! Ah, how warm and good it was to be able to put your feet on the warm ground and enjoy this wonderful windfall, while the snowstorm was raging outside. »

In the restaurant cars, the announcement of the start of meals was made by the passage of a CIWL agent along the train's corridors; a bell rang, while we heard "1st or 2nd service".

The declaration of war upset CIWL's missions in the Russian Empire. The October 1917 revolution then led to the spoliation of the many materials present in this country. Thanks to the independence of Finland in 1919, those present on Finnish territory, however, escaped these measures.

In the inventories drawn up in October 1919, the new Helsinki Division then included ten sleeping cars (WL nos. 470 to 472, 474, 475, 682 to 686) and nine dining cars (WR nos. 692 to 696, 807). Only three WRs were in commercial service, with the WLs all parked. Given the transport market in this young country, the CIWL decided to transfer the WLs to Tallinn (Reval) in Estonia, a new Baltic State which is also independent.

In addition to their CIWL number, dining cars receive a second one which is specific to the inventories of the Finnish railways. This particularity existed until the end of the services in 1959.

The CIWL monopoly ended in 1936 and various relationships were entrusted to the national company before other transfers.

In Helsinki, the maintenance of this equipment was carried out in the CIWL workshop. Van F No. 1109, which survived from Russia, was used as a storage place for spare parts.

An effort to renew inventories was noted in 1927 thanks to the arrival of six modernized vehicles (WR n° 3224 to 3229 ex WR n° 950 to 955 rebuilt) and equipped with bogies adapted to traffic on wide tracks. In 1936 and 1937, three other transfers from Paris took place, the WR n° 2425 to 2427 joining Finland; they were followed in 1938 by WR n° 2424 arriving from the Baltic States.

At the end of the 1950s, the CIWL, considering that this activity was no longer profitable, decided to stop operating its eight restaurant cars, the very strict Finnish legislation on alcohol served in restaurants not being perhaps not unrelated to this end. However, a private company took over their employment until 1964.

Services assurés en Finlande par la CIWL

Hiver 1914-1915 :

Situation au 4 mars 1915 Parc de Finlande

Petrograd - Helsinki (3 WL) WL n° 468, 469, 471, 472, 475, 682, 683, 684,

Petrograd - Helsinki WR n° 693, 695, 807, 808, 809,

Oléaborg – Karoungui WR n° 517,

Hiver 1919-1920 :

Helsinki 10 WL en réserve, 3 WR en service, 1 WR en réserve, 5 WR en ateliers,

WL n° 470 à 472, 474, 475, 682 à 686,

WR n° 517, 552, 598, 692 à 696, 807,

Eté 1922 :

Helsinki - Abo WR n° 517/2009, 552/2007, 598/2006,

Helsinki - Rajajoki WR n° 692/2004, 696/2005, 694/2008, 807/2003,

Helsinki - Seinäjoki WR n° 693/2001, 695/2002, à partir du 15 mai,

Ateliers F n° 1109,

WL n° 475 et 683 en réparation et à transférer à Reval (Tallinn),

WL n° 470, 471, 472, 474, 682, 684, 685, 686 à transférer à Reval (Tallinn),

Hiver 1922-1923 :

Helsinki - Abo WR n° 517/2009, 552/2007, 598/2006,
Helsinki - Rajajoki WR n° 692/2004, 696/2005, 694/2008, 807/2003, 693/2001, 695/2002,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1923-1924 :

Helsinki - Viborg et Viborg - Rajajoki WR n° 692/2004, 696/2005, 694/2008,
Helsinki - Abo n° 111-112 trihebdomadaire WR n° 807/2003,
Helsinki - Abo n° 115-114 WR n° 517/2009, 552/2007, 598/2006,
Sans affectation pour remise en état WR n° 693/2001, 695/2002,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1924-1925 :

Helsinki - Viborg - Rajajoki WR n° 692/2004, 696/2005,
Helsinki - Tammerfors WR n° 694/2008,
Helsinki - Abo n° 125-124 WR n° 517/2009, 552/2007,
Helsinki - Abo n° 121-122 WR n° 693/2001,
En réparation WR n° 807/2003, 695/2002,
Réserve générale WR n° 598/2006,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1928 :

Helsinki - Viipuri WR n° 3224/2011, 3225/2012,
Helsinki - Turku (Abo) WR n° 3226/2013, 3227/2014, 3228/2015,
Helsinki - Karjaa WR n° 3229/2016,
Helsinki - Tempere - Seinäjoki WR n° 692/2004, 693/2001, 694/2008,
En attente de décision WR n° 517, 552, 598, 607, 695, 696,
A réformer WR n° 517, 552, 598, 692, 694, 807,

Hiver 1928-1929 :

Helsinki - Viipuri WR n° 693, 3224, 3225,
Helsinki - Turku (Abo) WR n° 3226, 3227, 3228,
Helsinki - Tempere - Seinäjoki WR n° 695, 696, 3229,
Helsinki - Karjaa WR n° 517, 694,

Eté 1929 :

Helsinki - Viipuri WR n° 693, 695,
Helsinki - Turku (Abo) WR n° 3226, 3227,
Helsinki - Tempere WR n° 3225, 3228,
Helsinki - Karjaa WR n° 696,
En instance de réforme WR n° 694,

Hiver 1929-1930 :

Helsinki - Viipuri WR n° 693, 695,
Helsinki - Turku (Abo) WR n° 3226, 3227,
Helsinki - Tempere WR n° 3225, 3228,
Helsinki - Karjaa WR n° 696,
En instance de réforme inutilisable WR n° 694,

Eté 1930 :

Helsinki - Viipuri WR n° 693, 695,

Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3226/2013, 3227/2014,
Helsinki - Turku du 15 mai au 15 septembre WR n° 3225/2012,
Helsinki - Tempere WR n° 3228/2015, 696,
WR n° 694 réformée mais peut-être utilisée exceptionnellement,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1930-1931 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 693, 695,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3226, 3227,
Helsinki - Tempere WR n° 3225,
Helsinki - Karjaa WR n° 695, 3228,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1931 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 693, 695,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 3227,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 3228, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1931-1932 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 693, 695,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 3227,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 3228, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1932-1933 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 693, 3225, 3226,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1933 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 693,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1933-1934 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 693,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1934 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 693,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1934-1935 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,

Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 693,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1935 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 693,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695, 696,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Hiver 1935-1936 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 696,
Réserve à Helsinki WR n° 693, 695,
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien,

Eté 1936 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 695 (réformée),
Réserve à Helsinki WR n° 693, 696 (réformées),
Ateliers F n° 1109 pour petit entretien vendu,

Hiver 1936-1937 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 2425/2016, 2427/2018,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 3227,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 3228,
Atelier petit entretien WR n° 695,
Transferts depuis Paris WR n° 2425, 2427,
Fourgons-cuisine appartenant aux cf Finlandais (avec fourneau CIWL) Helsinki - Turku n° 2051, 2052,

Eté 1937 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 2425, 2426, 2427,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226, 3227,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 3228,
Atelier petit entretien WR n° 695,
Transfert depuis Paris WR n° 2426,
Fourgons-cuisine appartenant aux cf Finlandais (avec fourneau CIWL) :
Helsinki - Viipuri n° 11-12 n° 2051,
Helsinki - Turku n° 37-38 n° 2052,

Hiver 1937-1938 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 2426, 2427,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Tempere n° 61-62 WR n° 2425,
Réserves WR n° 3227, 3228,
Atelier petit entretien WR n° 695,
Garées WR n° 693, 696,

Eté 1938 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 2425, 2426,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Turku n° 37-38 à partir du 30 avril WR n° 3227,
Helsinki - Haspanaki n° 61-62 WR n° 3228, 2427,
Réserve Helsinki WR n° 1642, 1646 mutées des Pays Baltes,
Atelier petit entretien WR n° 695,

Hiver 1938-1939 :

Helsinki - Viipuri n° 1-2 WR n° 2425, 2426,
Helsinki - Turku n° 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Turku n° 37-38 WR n° 2427,
Helsinki - Haspanaki n° 61-62 WR n° 3227, 3228,
Réserve Helsinki WR n° 1642, 2424,
WR n° 1646 mutée vers les Pays Baltes,
WR n° 2424 transfert depuis les Pays Baltes,
Atelier petit entretien WR n° 695,

Eté 1939 :

Helsinki - Viipuri n° 13/2- 1/14 WR n° 2425, 2426,
Helsinki - Turku n° 29-30 et 31-32 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Turku n° 37-38 WR n° 2427,
Helsinki - Haspanaki n° 61-62 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Tempere n° 49-50 WR n° 1642,
Réserve Helsinki WR n° 2424, 2429,
WR n° 2429 transfert envisagé depuis Prague,

Hiver 1941-1942 :

Helsinki - Turku I WR n° 1642,
Helsinki - Turku III WR n° 2427,
Helsinki - Tempere WR n° 2426,
Helsinki - Haspanaki n° 61-62 WR n° 3225, 3227,
Helsinki - Pori WR n° 2424, 2425,
Réserves Helsinki et ateliers WR n° 3226, 3228,

Hiver 1946-1947 :

Helsinki - Virasoja WR n° 2427, 3227,
Helsinki - Haspanaki WR n° 1642, 3225,
Helsinki - Turku WR n° 2425, 2426,
Helsinki disponibles WR n° 2424, 3226, 3228,

Eté 1948 :

Helsinki - Kouvola - Virasoja - Savonlinna n° 1-2 WR n° 3225, 3226,
Helsinki - Tempere - Haspanaki - Seinäjoki n° 61-62 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 29-30 WR n° 2425, 2427,
Helsinki disponibles WR n° 2424, 2426,
En réparation WR n° 1642 réformée et à reprendre au parc après travaux,

Hiver 1948-1949 :

Helsinki - Kouvola - Virasoja n° 1-2 WR n° 3225, 3226,

Helsinki - Seinäjoki n° 61-62 WR n° 3227, 3228,
Helsinki - Turku n° 29-30 WR n° 2425, 2427,
Helsinki disponibles WR n° 2424, 2426,
En réparation WR n° 1642 réformée et à reprendre au parc après travaux,

Eté 1952 :

Helsinki - Kouvola - Imatra n° 1-2, Helsinki - Tempere - Haspanaki n° 61-62, Helsinki - Tempere n° 41-42 ou 43-48, Helsinki - Turku n° 29-30, réserve WR n° 3225 à 3228, 2424 à 2427, 1642 réformée en 1946,

Hiver 1952-1953 :

Helsinki - Kouvola - Imatra n° 1-2, Helsinki - Tempere - Haspanaki n° 61-62, Helsinki - Tempere n° 43-48, Helsinki - Turku n° 29-30, réserve WR n° 2424 à 2427, 3225 à 3228,

Hiver 1953-1954 :

Helsinki - Imatra n° 1-2, Helsinki - Haspanaki n° 61-62, Helsinki - Tempere n° 43-48, Helsinki - Kouvola n° 11-12, réserve WR n° 2424 à 2427, 3225 à 3228,

Eté 1954 :

Helsinki - Imatra n° 1-2 et 11-12, Helsinki - Haspanaki n° 61-62, Helsinki - Tempere n° 43-48, réserve WR n° 2424 à 2427, 3225 à 3228,

Hiver 1955-1956 :

Helsinki - Imatra n° 1-2 et 11-12 (remplacé par Helsinki - Turku n° 31-32 au 1^{er} janvier), Helsinki - Haspanaki n° 61-62, Helsinki - Tempere n° 43-48, réserve WR n° 2424 à 2427, 3225 à 3228,

Hiver 1956-1957 :

Helsinki - Imatra n° 1-2, Helsinki - Tuku n° 31-32, Helsinki - Haspanaki n° 61-62, réserve WR n° 2424 à 2427, 3225 à 3228,

New Edition of Javier Aranguren's the book "Coches Camas, Restaurantes y Salones en los ferrocarriles de la Peninsula Inbérica"

by Josep Calvera

Gestión Ferroviaria, empresa dedicada al mundo del ferrocarril y más concretamente a la edición de libros ferroviarios, acaba de publicar la segunda edición, ampliada y actualizada, del libro editado y escrito en el año 1996 por Javier Aranguren: "Coches Camas, Restaurantes y Salones en los ferrocarriles de la Península Ibérica".

Gestión Ferroviaria, a company dedicated to the world of railways and more specifically to the publication of railway books, has just published the second edition, expanded and updated, of the book edited and written in 1996 by Javier Aranguren: "Coches Camas, Restaurantes y Salones en los ferrocarriles de la Península Ibérica".

Esta segunda edición, a todo color, es un amplio estudio de la historia de la Compañía Internacional Wagons Lits, su introducción en España y Portugal, su evolución y sus diferentes etapas a lo largo de sus más de 140 años.

This second edition, in full colour, is an extensive study of the history of the Wagons Lits International Company, its introduction in Spain and Portugal, its evolution and its different stages throughout its more than 140 years.

Esta nueva publicación, consta de 460 páginas a color, 520 fotografías, 232 planos a color, 89 esquemas, documentos y cuadros y por último 176 fichas técnicas de todos los coches que han circulado por la red.

This new publication consists of 460 colour pages, 520 photographs, 232 colour plans, 89 diagrams, documents and tables and finally 176 technical sheets of all the cars that have circulated on the net.

Como hemos comentado, este libro escrito por el investigador y gran conocedor del ferrocarril, Javier Aranguren, estudia detalladamente toda la evolución y explica todos los coches que en algún momento prestaron servicio por la red de la península Ibérica. Se desglosa las diferentes etapas, los coches de madera, de caja de metal, sus diferentes colores y los servicios que prestaban. También se explicaba las últimas adquisiciones y servicios de los modernos trenes Talgo, tanto en sus servicios interiores como de conexión con Europa. El índice y desglose del libro, no deja ninguna duda de que en él, podremos encontrar todo el parque motor y sus diferentes transformaciones y modificaciones.

As we have commented, this book written by the researcher and great connoisseur of the railway, Javier Aranguren, studies in detail all the evolution and explains all the cars that at some point provided service on the network of the Iberian Peninsula. The different stages are broken down, the wooden cars, metal box cars, their different colours and the services they provided. The latest acquisitions and services of the modern Talgo trains were also explained, both in their internal services and in connection with Europe. The index and breakdown of the book leaves no doubt that in it, we can find the entire motor park and its different transformations and modifications.



En esta segunda edición, basada en el libro original, su coordinador Josep Calvera Pi, amplía y moderniza estos 26 años de diferencia entre las dos ediciones, completando una obra única, por su contenido e información sobre los coches cama, restaurantes y salones. En esta nueva edición, se añade un capítulo con todo el parque de los coches de los Trenes Turísticos Españoles, ya que estos últimos años han tenido un gran auge y el número de coches transformados y modificados ha sido importante.

In this second edition, based on the original book, its coordinator Josep Calvera Pi, expands and modernizes these 26 years of difference between the two editions, completing a unique work, due to its content and information on sleeping cars, restaurants and lounges. In this new edition, a chapter has been added with the entire fleet of Spanish Tourist Train cars, since in recent years they have had a great boom and the number of transformed and modified cars has been significant.

En definitiva, este trabajo que ha contado con la colaboración de expertos e investigadores en este tema, ha motivado que el trabajo de coordinación a cargo de Josep Calvera haya sido importante y que ha ayudado a completar una gran obra ferroviaria.

In short, this work, which has had the collaboration of experts and researchers on this subject, has motivated the coordination work carried out by Josep Calvera to have been important and has helped to complete a great railway project.

Para poder solicitar este libro, dirigirse al correo electrónico: comercial@gestionferroviaria.es.

To request this book, contact the email: comercial@gestionferroviaria.es.

El precio de este libro es de 57'- €, más gastos de envío.

The price of this book is €57, plus shipping.

PLM Lits-Salon restoration is underway in Brittany

by Chris Elliott

Thanks to our contact **J-P Ravanelli** who told us about a recent article that appeared in La Vie du Rail we were alerted about the restoration of a PLM car at the Brittany Station of Guisriff



Now whereas this is not an ex CIWL car It is a very important car worthy of restoration and even better than that, it will be used as a witness of these cars that operated on the PLM between Paris and the South East, Alps and the French Riviera.

As Arthur Mettetal (SNCF's research director) says in his recent Thesis, it is imperative that these cars be kept in use so that their passengers can learn more about the Heritage of CIWL and other companies pre –SNCF rather than let them languish in a railway museum where they are kept and cared for but not offering the many visitors an insight into the history of their operating life.



L'association Ar Marc'h Du, gestionnaire du site touristique et culturel LOISIRS EN GARE de Guiscriff, situé au bord de la voie verte n°7 « Concarneau Roscoff » a pour objectif de restaurer une voiture lits-salon PLM de 1926 (caisse bois) revue en 1930 avec coque métal à rivets apparents afin d'y proposer un hébergement insolite pour les cyclotouristes empruntant la voie verte et visiteurs du territoire. Cette authentique voiture PLM, numéro 597, a été construite par Horme et Buire. Elle a roulé jusqu'en 1995. Elle a été amenée par camion en 1996 à Sailly-sur-la-Lys pour faire office de wagon hôtel. Cette voiture de type présidentiel présente un intérieur luxueux en bois de sycomore gris, marqueterie en nacre et acajou, liseuses de lit en acier poli, miroirs et lavabos d'angles. Elle est également l'une des toutes premières voitures en tôle à rivets apparents. Cette voiture, aujourd'hui sur le site du musée de la Gare de Guiscriff, est en cours de réhabilitation pour un coût estimé à 80 000 € ou plus.

The Ar Marc'h Du association, manager of the LOISIRS EN GARE tourist and cultural site in Guiscriff, located on the edge of the Voie Verte no. 7 "Concarneau Roscoff", aims to restore a 1926 PLM Wagon Lits -Salon car (wooden body) revised in 1930 with metal shell with visible rivets in order to offer unusual accommodation for cyclists using the 'Voie Verte' and visitors to this area. This genuine PLM car, number 597, was built by Horme et Buire. It ran until 1995. It was brought by lorry in 1996 to Sailly-sur-la-Lys to serve as a hotel car. This presidential-type car has a luxurious interior in grey sycamore wood, mother-of-pearl and mahogany marquetry, polished steel bed reading lights, mirrors and corner washbasins. It is also one of the very first sheet metal cars with exposed rivets. This car, now on the site of the Musée de la Gare de Guiscriff, is being refurbished at an estimated cost of €80,000 or more.

LE LIEU ET SON HISTOIRE Il ne reste plus que deux exemplaires de cette voiture dont celle de Guiscriff qui a servi de base de campement au Maréchal De Lattre De Tassigny lors de la seconde guerre mondiale. La seconde se trouve au musée du train à Mulhouse. Elle est composée de 5 compartiments couchettes qui pourraient accueillir 11 voyageurs avec une salle commune pour partager les repas, deux WC, ainsi que deux douches. Cette authentique voiture sera restaurée en respectant au mieux les caractéristiques d'origine. Elle permettra de compléter les offres de services actuelles du site LOISIRS EN GARE de Guiscriff : musée, Escape Game, location vélos, aire naturelle de camping avec une yourte pour 6 personnes. Elle pourra être mise à disposition d'entreprises, associations ou privés, pour des shootings photos et divers événements.

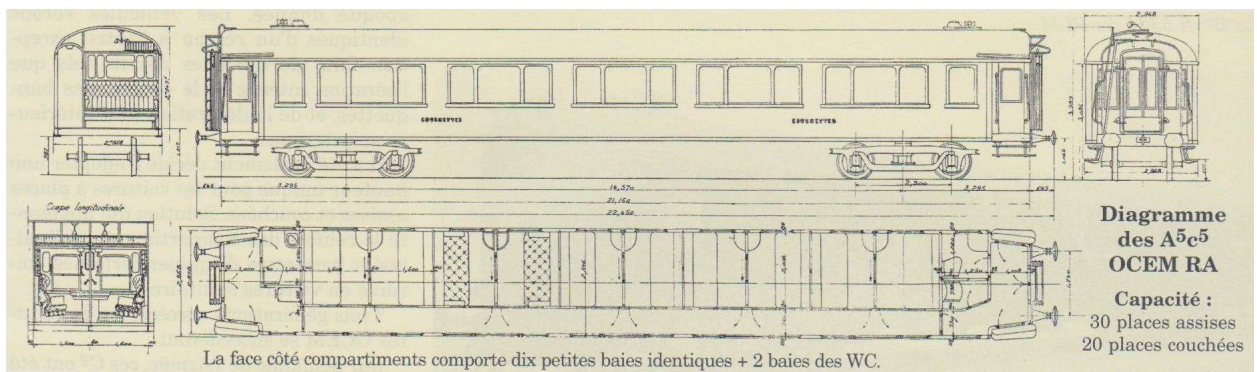
THE PLACE AND ITS HISTORY There are only two examples of this car left, including that of Guiscriff, which served as a base camp for Marshal De Lattre De Tassigny during the Second World War. The second is in the railway museum in Mulhouse. It is composed of 5 sleeping compartments which could accommodate 11 travellers with a common room to share meals, two toilets, as well as two showers. This authentic car will be restored respecting the original characteristics as much as possible. It will complement the current

service offerings of the LOISIRS EN GARE site in Guisriff: museum, Escape Game, bike rental, natural camping area with a yurt (a round nomad tent) for 6 people. It can be made available to companies, associations or private individuals, for photo shoots and various events.



Collection J. TASMA

Former PLM Car 586 as Voiture – Lits in its CIWL livery



LA MOBILISATION L'association Ar Marc'h Du, va faire appel à différents professionnels locaux (menuiserie, électricité, plomberie, tissus, revêtement de sol, peinture, grenailage, soudure...) et bénévoles pour sa remise en état. Tous ont à cœur l'envie de mener à bien cette réhabilitation. Depuis son arrivée sur le site Guisriffite, la voiture couchettes suscite un vif intérêt des visiteurs du musée et habitants du territoire, ravis de sa présence et impatients de sa réhabilitât

MOBILIZATION The Ar Marc'h Du association will call on various local professionals (carpentry, electricity, plumbing, fabrics, flooring, painting, shot-blasting, welding, etc.) and volunteers for its restoration. All have at heart the desire to carry out this rehabilitation. Since its arrival on the Guisriffite site, the sleeping car has aroused keen interest from visitors to the museum and local residents, delighted with its presence and impatient for its rehabilitation.



Montant des travaux 85 000 € Objectif de collecte 40 000 € Début des travaux Juin 2022.

Cost of the work €85,000 Fundraising target €40,000 Start of work June 2022.

We are grateful to Solenn LE FERREC - Chargée de mission tourisme et culture for allowing us to reproduce the photographs and text.

Contact : ASSOCIATION AR MARC'H DU LOISIRS EN GARE DE GUISCRIF

117 rue de la Gare 56560 Guiscriff

02 97 34 15 80 armarchdu.guiscriff@orange.fr

Aller se Coucher – Time to go to bed - Zeit ins Bett zu gehen - hora de ir a la cama - Ora di andare a dormire

by Chris Elliott

A short tale about Couchettes – ***aller se coucher*** in French means to go to bed, so little surprise that a couchette might just mean a bed, but in railway terminology it means a bunk with a pillow, blanket and a bottom sheet. The big difference is that whereas couchette cars offer compartments with 6 bunk beds in second class and only four in first class they are naturally are a lot cheaper than a sleeping berth in a Wagon Lits.

A Wagons Lits is a sleeper car and during the long history of the CIWL, beds were on offer as single persons per compartment, or for two passengers and three berth compartments and during many years they were enjoyed almost as a luxury when travelling by train. In the early days most were just on offer in 1st class then as the years advanced 2nd class in then in the last years third class sleeping berths were on offer



Papyan Anatoly Lazarevich (1924-2007), 1953 Oil on canvas National Gallery of Armenia.

Austria led the way in the mid-1950s offering their 'Sport Liegewagen' for Tour Operator's trains and the writer worked on these trains for several years. They are now enjoying a new life, refits and they form part of the Euro Night Trains that connect the Balkans, Central Europe and Scandinavia, so do not dismiss them and it is highly unlikely that low cost flights will ever offer any competition and certainly not if you are bringing your heavy luggage with you.

On the following pages are a few of the many types of couchette cars seen from the outside and their latest interiors:



View of ÖBB [Nightjet](#) train no. NJ 491/NJ40491, as it awaits departure from Hamburg-Altona bound for Innsbruck and Vienna with Bcmz 59-90 041 Couchette on 8 Oct 2022, Photo: DF.



A second view of NightJet train no. NJ 491/40491 to Innsbruck an Vienna in Altona with a modern Couchette type Bbcmvz 59-91 305, Photo DF.



Two compartments in french UIC Couchettes (see below), left side a first class compartment with four an on the reight side a second class compartment with six couches, Photo: SNCF, Coll. DF.



French (SNCF) UIC-Y Couchette car A4c4B5c5 44-70 341 with first and second class compartments in Paris Massena on 3 July 1996, Coll. DF.



Belgian (SNBCB-NMBS) UIC-Z Couchette car 14 601 in Cologne on BTE pilgrim "Omega" train to Rome on 14 Oct 2018, Foto DF.



BTE Couchette car Bcvmh 05-90 108 in Hamburg-Altona on 1 Jun 2018. These cars first belong to "TUI Ferien-Express" and were used afterwards in the Dutch night trains of NS Internationaal, Foto: DF.



Bvcmz248 no. 50-91 043 Couchette car (ex Bcm 243, see below) in RDC 1310 Car train for Lörrach at Hamburg-Altona in Germany on 8 Oct 2022, Photo: DF.



Bcm 243 DB UIC-X Couchette car no. 50-80 094 in Stuttgart Hbf in 1984, coll. DF.

Post-scriptum

par Jos Geilen

Dans la Newsletter n°17 de janvier 2023, en légende des photos du Rapport en Bilan pour l'exercice 1884 de l'Assemblée Générale Ordinaire de la CIWL du 21 Avril 1885 en page 31, j'ai mentionné avoir mis à jour le calendrier pour le service avec des voitures Pullman entre Amsterdam et Amersfoort n'ont pas été trouvés.

Lors de nos recherches pour nos articles sur les trains Pullman pour le magazine belge Journal du Chemin de Fer (Spoorweg Journaal), mon co-auteur belge Willy Pattyn a trouvé dans les numéros du décembre 1946 et février 1947 du mensuel Op de Rails de le NVBS, l'Association néerlandaise des parties intéressées dans le chemin de fer et les tramways, cependant, les informations très intéressantes suivantes.

La page 25 du numéro de février 1948 montre deux ordres de service du H.IJ.S.M. de la collection de M. J.H. Otto, selon lesquels, dans l'ordre de service n° 468 du 19 mai 1884, il est indiqué qu'à partir du mercredi 21 mai 1884, des voitures-salons circuleront dans quelques trains entre Amsterdam et Rotterdam et visa versa. Dans l'ordre de service n° 479 du 26 juin 1884, il est indiqué qu'à partir du samedi 28 juin 1884, des voitures-salons circuleront dans les trains sur l'Oosterspoorweg entre Amsterdam et Amersfoort et visa versa.

Hollandsche IJzeren Spoorweg	Amsterdam,
Maatschappij	19 mai 1884
Service Ordre No. 468	
Nouvelle Série	

VOITURES-SALONS

Un accord a été conclu avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, établie à Bruxelles, pour l'exploitation de voitures-salons dans les trains de voyageurs Amsterdam-Rotterdam et inversement.

Tout voyageur muni d'un billet Première Classe ou d'un billet gratuit pour cette Classe peut prendre place dans les Voitures-Salons visées, moyennant le paiement d'un supplément et la prise d'un Billet Supplémentaire au prix :

Pour l'itinéraire Amsterdam-Rotterdam ou vice versa à partir de 50 centimes.

Pour des trajets plus courts, par exemple Amsterdam-Schiedam, La Haye-Rotterdam, etc. à partir de 30 centimes.

Les BILLETS Supplémentaires sont délivrés dans les Voitures-Salons par un Conducteur de la Compagnie des Wagons-Lits, donc sans intervention de la Compagnie des Chemins de fer.

Le Chef de train ou le Conducteur chargé du Contrôle du train peut entrer dans les Voitures-Salons pour effectuer le contrôle des billets, mais doit causer le moins de gêne possible aux passagers.

Aux gares intermédiaires, le Contrôle doit avoir lieu dans la mesure

Aux gares intermédiaires, le Contrôle doit avoir lieu dans la mesure du possible à l'embarquement.

Seuls les marque-places doivent être découpés et collectés.

Les Billets Supplémentaires n'ont pas besoin d'être vérifiés.

Les Conducteurs n'ont pas non plus à se convaincre que les voyageurs qui utilisent les Voitures-Salons ont reçu des Billets Supplémentaires.

Le Conducteur de la Compagnie des Wagons-Lits est transporté librement.

Il doit être habillé en uniforme et ne peut prendre place dans une autre voiture. Il n'a pas besoin d'être muni d'un billet.

Les Inspecteurs de la Compagnie, étant en uniforme, sont transportés librement dans les Voitures-Salons et n'ont pas besoin d'être munis d'un billet.

Ces Voitures-Salons circuleront dans quelques trains à partir du mercredi 21 mai.

La désignation des trains dans lesquels ils doivent circuler est confiée au Chef des Routes & Travaux et Mouvement.

L'Administrateur

Hollandsche IJzeren Spoorweg
Maatschappij
Service Ordre No. 479
Nouvelle Série

Amsterdam,
26 juin 1884

WAGONS-SALONS

A partir du samedi 28 juin, un wagon-salon de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits circulera dans quelques trains voyageurs sur l'Oosterspoorweg entre Amsterdam et Amersfoort et inversement.

Les dispositions relatives à ces voitures contenues dans les Service Ordres 468 et 475 NS s'appliquent également à cette voiture.

Le parcours de ces voitures sera organisé par le service du Département Mouvement et annoncé par courrier.

L'Administrateur

UIT DE HISTORIE

Salonrijtuigen in de vorige eeuw. Uit een carnet-guide van de Compagnie Internationale des Wagon-Lits, winterdienst 1884-1885, blijkt dat er toen salonrijtuigen van de W.L. hebben geloopt tusschen Amsterdam-Rotterdam en Amsterdam-Amersfoort. De dienstregeling luidde als volgt:

Amsterdam V 9.50; 11.55 v.m.; 3.25; 7.45; 9.50 n.m.

Rotterdam V 6.00; 8.10 v.m.; 1.23; 2.45; 6.23 n.m.

Amsterdam V 10.15 v.m.; 5.13; 10.30 n.m.

Amersfoort V 8.36 v.m.; 2.51; 8.20 n.m.

Cet horaire pour le service d'hiver 1884-1885 indique les heures de départ des voitures-salons de la CIWL pour Amsterdam-Rotterdam vice versa et Amsterdam-Amersfoort vice versa.

Malheureusement, nous n'avons pas encore pu trouver de documents confirmant que des voitures-salons de la CIWL ont également circulé aux Pays-Bas pendant l'été 1885 et l'hiver 188-1886.

À notre connaissance, en raison du succès modéré, la carrière des voitures-salons aux Pays-Bas s'est terminée prématurément en novembre 1885.

Post-scriptum (engl. translation)

In Newsletter n°17 of January 2023, in the caption of the photos of the Bilan Report for the 1884 financial year of the Ordinary General Assembly of the CIWL of April 21, 1885 on page 31, I mentioned having updated the calendar for service with Pullman cars between Amsterdam and Amersfoort but they were not found.

While researching our articles on Pullman trains for the Belgian magazine Journal du Chemin de Fer (Spoorweg Journaal), my Belgian co-author Willy Pattyn found in the December 1946 and February 1947 issues of the monthly Op de Rails de le NVBS, the Dutch Association of Stakeholders in Railways and Trams, however, the following very interesting information.

Page 25 of the February 1948 issue shows two service orders from H.IJ.S.M. from the collection of M. J.H. Otto, according to which, in service order No. 468 of May 19, 1884, it is stated that from Wednesday May 21, 1884, lounge cars will run in some trains between Amsterdam and Rotterdam and vice versa. In service order No. 479 of June 26, 1884, it is stated that from Saturday June 28, 1884, lounge cars will run on trains on the Oosterspoorweg between Amsterdam and Amersfoort and visa versa.

**Hollandsche IJzeren Spoorweg Amsterdam,
Maatschappij May 19, 1884
Service Order No. 468
New Serie**

LOUNGE CARS

An agreement has been concluded with the Compagnie Internationale des Wagons-Lits, established in Brussels, for the operation of lounge cars on Amsterdam-Rotterdam passenger trains and vice versa.

Any traveller with a First Class ticket or a free ticket for this Class can take a place in the Lounge Cars concerned, subject to the payment of a supplement and the taking of a Ticket

Additional to the price:

For the Amsterdam-Rotterdam route or vice versa from 50 cents.

For shorter journeys, for example Amsterdam-Schiedam, The Hague-Rotterdam, etc. from 30 cents.

Additional Tickets are issued in Lounge Cars by a 'A 'Conducteur' of the Compagnie des Wagons-Lits, therefore without involvement of the Railway Company.

The Chef de Train or the Conducteur in charge of Train Control may enter the Lounge Cars to check the tickets, but must cause the least possible inconvenience to passengers.

At intermediate stations, the control must take place as far as possible possible at the time of boarding.

Only ticket stubs need to be cut out and collected.

Supplementary Tickets do not need to be checked.

Nor do Drivers need to satisfy themselves that passengers using the Lounge Cars have received Supplementary Tickets.

The Conductor of the Sleeping Car Company is carried freely. He must be dressed in uniform and may not take a seat in another carriage. He does not need to be in possession of a ticket.

The Company's Inspectors, being in uniform, are carried freely in the Lounge Cars and do not need to have a ticket.

These Lounge Cars will run on some trains from Wednesday 21 May.

The designation of the trains in which they are to run is entrusted to the Head of Roads & Works and Movement.

The Administrator.

Hollandsche IJzeren Spoorweg Amsterdam,

Maatschappij June 26, 1884

Service Order No. 479

New Serie

LOUNGE CARS

From Saturday 28 June, a saloon car of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits will run in some passenger trains on the Oosterspoorweg between Amsterdam and Amersfoort and vice versa. The provisions relating to these cars contained in Service Orders 468 and 475 NS also apply to this car. The route of these cars will be organized by the service of the Movement Department and announced by mail.

UIT DE HISTORIE

Salonrijtuigen in de vorige eeuw. Uit een carnet-guide van de Compagnie Internationale des Wagon-Lits, winterdienst 1884-1885, blijkt dat er toen salonrijtuigen van de W.L. hebben geloopt tusschen Amsterdam-Rotterdam en Amsterdam-Amersfoort. De dienstregeling luidde als volgt:

Amsterdam V 9.50; 11.55 v.m.; 3.25; 7.45; 9.50 n.m.

Rotterdam V 6.00; 8.10 v.m.; 1.23; 2.45; 6.23 n.m.

Amsterdam V 10.15 v.m.; 5.13; 10.30 n.m.

Amersfoort V 8.36 v.m.; 2.51; 8.20 n.m.

This timetable for the winter service 1884-1885 shows the departure times of the CIWL saloon cars for Amsterdam-Rotterdam vice versa and Amsterdam-Amersfoort vice versa.

Unfortunately, we have not yet been able to find any documents confirming that CIWL saloon cars also operated in the Netherlands during the summer of 1885 and the winter of 188-1886.

As far as we know, due to the moderate success, the saloon car career in the Netherlands ended prematurely in November 1885.

La création du « train des vainqueurs » en 1919 :

le « Simplon-Orient-Express »

by Jean-Marc Dupuy

Après l'Armistice signé à Rethondes près de Compiègne et applicable le 11 novembre 1918 (à 11 h 00), consacrant la victoire des alliés sur les deux monarchies allemande et autrichienne, la carte d'Europe redessinée avait amené les responsables politiques à reconsidérer les dessertes ferroviaires du continent. Les deux empires vaincus allemand et austro-hongrois n'étaient alors plus en mesure de s'opposer aux décisions des Etats vainqueurs.

La création d'un grand train international reliant la France et l'Angleterre aux nouveaux Etats danubiens, notamment par la Serbie devenue le royaume des Serbes, des Croates et des Slovènes puis la Yougoslavie, et surtout ne passant plus par les pays de langue allemande, s'imposait naturellement. Le convoi transitant par le tunnel du Simplon et vainement proposé dès 1906 par Gustave Noblemaire (Directeur du PLM), constituait sans doute la meilleure formule ; elle fut de ce fait exigée cette fois par le pouvoir politique. Pour les puissances victorieuses, il était en effet vital de contourner les territoires jugés peu sûrs des anciens empires. En ne transitant plus par les réseaux ferroviaires de l'Allemagne et de l'Autriche, la sécurité des acheminements vers les Balkans restait ainsi mieux garantie.

Pendant les pourparlers du Traité de paix qui se déroulèrent à Versailles durant les premiers mois de 1919, les divers Etats intéressés purent passer des conventions pour la création de cette nouvelle relation appelée dans les projets : « la ligne du 45^{ème} parallèle ».

La Commission technique interalliée s'était même réunie en conférence pour se consacrer aux modalités de fonctionnement de ce nouveau convoi. Se déroulant du 19 au 26 mars 1919 dans l'un des salons du ministère des Travaux publics et des Transports, elle rassemblait divers techniciens français, anglais, belges, italiens, yougoslaves (serbes), roumains et grecs. La première séance avait été présidée par Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports dans le cabinet dirigé par Georges Clemenceau. Il était à noter que les représentants de la Bulgarie et de l'ex empire Ottoman n'y avaient pas été conviés et que ceux des empires centraux étaient simplement informés des décisions. Parmi les participants ayant été conviés à ces négociations, on relevait les présences de Messieurs :

- Fonan, Chef du service central de l'Exploitation des chemins de fer au ministère des Travaux publics,
- Politis, Directeur des chemins de fer helléniques,
- Cabello, Directeur général adjoint et deux autres fonctionnaires supérieurs des chemins de fer de l'Etat italien (FS),
- Caracostéa, Directeur du service commercial et Carmassin Contrôleur principal des chemins de fer roumains,
- Voukovitch, Chef de l'exploitation et deux fonctionnaires supérieurs des chemins de fer serbes,
- Gaudard, Conseiller fédéral et deux fonctionnaires supérieurs des chemins de fer suisses,
- trois délégués du ministère français des Travaux publics,
- un représentant de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans,
- un représentant de la Compagnie des chemins de fer du Nord,
- Noblemaire, Directeur de la CIWL.

Les tractations furent même facilitées, puisque le nouveau Directeur du PLM n'était autre que Maurice Margot, ancien Directeur des transports au ministère des Travaux publics durant la Première Guerre mondiale.

Lorsqu'en parallèle, les pourparlers intéressaient les textes du futur article XII du traité de paix de Versailles, traitant des questions des transports, les réunions plénières se tenaient dans une salle du ministère de la Guerre, située boulevard Saint-Germain à Paris. Les représentants des Etats allemands et autrichiens, placés de par leur défaite en état d'infériorité, ne pouvaient ainsi plus contester la réalisation de ce projet de train. Bien que restés neutres durant le conflit et du fait de leur situation géographique, des délégués suisses invités à certaines séances, donnèrent leur aval pour cette réalisation. Une motion concernant l'éventuel rétablissement de l'ancien « Orient-Express » avait même été adoptée ; elle prévoyait toutefois sa limitation à Vienne pour confirmer la priorité absolue donnée au « Simplon-Orient-Express » pour l'acheminement du trafic vers les capitales des pays d'Europe centrale, cette relation étant désignée par certains comme le « Train Drapeau » ou le « Train Interallié », voire même le « Train des Vainqueurs ». Le 26 mars 1919, la convention relative à cette relation était adoptée et confirmée par le procès-verbal du 1^{er} avril suivant : le nouveau grand train pouvait naître.

[Le nouveau « Grand Express »](#)

Sans attendre donc les conclusions des traités de paix et sous la pression du gouvernement français, les participants étaient tous tombés d'accord sur la définition de l'itinéraire qui devait permettre les dessertes d'un grand nombre de métropoles et même de stations touristiques.

Partant la capitale française depuis la gare de Paris-Lyon, il y relevait plusieurs correspondances, notamment celles en provenance de Londres et de Calais. Après avoir franchi la Bourgogne et le massif jurassien, il arrivait en Suisse à Vallorbe, profitant ainsi du raccourci ouvert depuis 1915 entre Frasné et ce point frontière. Il atteignait alors Lausanne et les stations estivales s'échelonnant sur les berges du lac Léman, dont Vevey et Montreux. Remontant la vallée du Rhône, il gagnait alors Brig (Brig) pour finalement franchir les Alpes dans le tunnel foré sous le col du Simplon. Après avoir longé un temps les rives du lac Majeur pour desservir notamment la cité de Stresa, le train entrant en Lombardie passait à Milan avant de rallier ensuite Vérone, Padoue, Venise et Trieste, dernière grande ville italienne rencontrée avant la frontière yougoslave (actuelle Slovénie et ancienne Carniole). Il abordait alors des reliefs tourmentés avant son arrivée à Ljubljana (Laibach devenue la capitale de la Slovénie), puis à Zagreb (l'ancienne Agram et capitale de nos jours de la Croatie). Le train traversait alors la Slavonie, riche région qui avait longtemps été une province hongroise.

A Vinkovci dans la vallée de la Save, le convoi se séparait en deux branches distinctes. On relevait une première ramification pour les destinations de Bucarest et Constanza, voire Odessa sur la mer Noire, port alors occupé par des troupes françaises jusqu'au début des années 1920 et soutenant les russes blancs luttant contre les bolchéviques. La tranche principale approchait d'Indija, endroit où se greffait la ligne venant de Budapest et de Vienne, l'ancienne route empruntée par l'« Orient-Express ». Le train desservait ensuite Belgrade, ville sur le Danube désignée comme capitale du nouvel Etat Yougoslave. Depuis cette cité, la voie ferrée suivie par la rame de la CIWL remontait la vallée de la Morava en traversant la vieille Serbie. A Niš (Nisch), on rencontrait la bifurcation pour les directions de Thessaloniki (Salonique) et d'Athènes, tandis que le train s'enfonçant dans une contrée des plus montagneuses se dirigeait vers Sofia. Après avoir desservi la capitale de la Bulgarie, le convoi traversait la chaîne du Balkan, qui donna son nom à la région. Passant ensuite par Plovdiv, puis Edirne, le train atteignait enfin Istanbul (Constantinople) au terme d'un parcours long de 3 028 km.

Remplaçant celle provisoire signée le 26 mars 1919, la convention intergouvernementale définitive pour ce train fut paraphée le 22 août suivant par les représentants de neuf Etats (France, Belgique, Grèce, Italie, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse, Roumanie et Yougoslavie) ; le PLM en était naturellement désigné comme administration gérante. Pour la CIWL, consciente du caractère plus politique que commercial de cette relation, les insuffisances de recettes des premières années se trouvaient compensées par des subventions comblant les déficits d'exploitation. Suite au manque de matériel CIWL pouvant y être affecté, les missions allaient être progressivement effectuées. A cette date, de nombreuses unités étaient en cours de restitution par l'Allemagne (ex Mitropa), leurs révisions étant en cours dans divers ateliers. Dans le courant du mois de mai 1919, le royaume belge avait demandé le rattachement du pays à l'une de ces ramifications. La tranche de ces voitures partait depuis le port d'Ostende pour se diriger vers Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg, Bâle, le Saint-Gothard et Milan ; dans cette dernière gare, elle pouvait être remise sur les éléments en provenance de Paris, une organisation identique étant opérée lors des retours vers la Belgique.

[Une mise en exploitation progressive vers les Balkans](#)

Sans attendre cette signature, la mise en fonctionnement anticipée de ce convoi recevant rappelons-le le nom de « Simplon-Orient-Express » (L 33-L 34 dans les indicateurs de la CIWL), fut décidée en conformité avec les articles de la convention définitive. On le mit en route en tant que train de luxe sur les tronçons situés entre Paris, Lausanne, Milan et Trieste dès le 11 avril 1919. Pour faciliter les missions des diplomates et des militaires alliés, des correspondances furent également offertes à Paris pour les personnes venant de Londres via les ports de la Manche. Il en était de même à Milan pour celles venant de Bordeaux et

transitant par un Express assez lent passant par Limoges, Lyon, la vallée de la Maurienne et Turin. La poursuite au-delà de Trieste pour Belgrade pouvait déjà se faire par un Express ordinaire qui proposait, outre des voitures italiennes Az de 1^{ère} classe jusqu'à Zagreb, ainsi que des véhicules serbes de 1^{ère} classe allant jusqu'à Belgrade, une voiture-lits directe partant de Paris et se rendant théoriquement jusqu'à Bucarest, une seconde unité allant vers Belgrade.

L'état des voies ferrées danubiennes transformait parfois le voyage dans les Balkans en véritable expédition, avec des parcours sur route ou même en péniche sur le Danube au passage de certaines sections endommagées (notamment des grands ponts). Ainsi, la voiture-lits pour Belgrade avait un terminus provisoire à Semmlin. La reconstruction d'un ouvrage détruit sur la rivière Save n'étant pas encore terminée, les voyageurs devaient la traverser sur un pont provisoire de bateaux, avant de reprendre un autre train Rapide en attente sur la rive opposée et pour rejoindre Belgrade. En liaison avec les différents traités de paix, l'instabilité politique régnant alors dans la région compliquait aussi l'établissement de liaisons commerciales circulant à l'heure.

Si l'inauguration officielle avait eu lieu dès le 11 avril 1919, avec la circulation d'un train spécial pour les quelques invités, la mise en place définitive du « Simplon-Orient-Express » en direction des Balkans dut cependant attendre le 1^{er} janvier 1920, date de son prolongement en tant que convoi de luxe jusqu'à Belgrade.

Le traité ferroviaire concernant la circulation de ce grand train international avait été paraphé le 15 octobre 1919. Il avait été passé entre les administrations ferroviaires suivantes :

- Chemins de fer néerlandais,
- Chemins de fer de l'Etat belge (signature M. Beckers),
- Chemins de fer d'Alsace-Lorraine (signature M. Cathusier),
- Chemin de fer de Paris à Orléans (signature M. Jacquot),
- Chemin de fer du Nord (signature M. Schoeller),
- Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (signature M. Eugène Mugniot),
- Chemins de fer fédéraux suisses (signatures MM. E. Gorjat et Roud),
- Chemins de fer de l'Etat italien (signature MM. Fiosi et Germano),
- Chemins de fer de l'Etat serbe-croate-slovène (signature M. RM. Avramovitch),
- Chemins de fer de l'Etat roumain (signature M. Caracostea),
- Chemins de fer de l'Etat hongrois (signature en attente),
- Chemins de fer du Sud de l'Autriche (signature en attente),
- Chemins de fer hellénique (signature M. Politis),
- Chemins de fer de l'Etat bulgare (signature M. Morfoff),
- Chemins de fer ottomans (signature M. Labrunie),
- CIWL (signature André Noblemaire).

Prévu pour une durée de dix ans, cet acte signé à Paris avait pour objet de définir ses conditions particulières de circulation et d'exploitation, notamment les compositions des rames devant toujours être exclusivement effectuées grâce à des matériels (uniquement de 1^{ère} classe) fournis par la CIWL. Outre des précisions sur l'itinéraire suivi par le convoi et les futures extensions de ses services envisagées à court terme, la CIWL était autorisée à limiter voire à supprimer les courses de voitures-lits dont l'occupation moyenne en places offertes sur deux années était inférieure à 40 %.

La CIWL devait rassembler un parc conséquent pour les formations des diverses rames en circulation. Au sortir de la guerre, elle éprouva cependant des difficultés pour cette mission. Les besoins pour ces convois étaient estimés à plus de vingt voitures-restaurant, quatre-dix voitures-lits du type R et quarante

fourgons. Un parc disparate de près de 150 véhicules fut donc réservé par la Direction parisienne aux diverses tranches du train. Pour l'été 1920, ces répartitions sont les suivantes :

- Paris - Constantinople 1 WL trihebdomadaire (WL n° 821, 823 à 827, 829, 830, 1713),
- Boulogne - Constantinople 1 WL trihebdomadaire (WL n° 1714, 1716, 1718, 1744 à 1747, 1783, 1822),
- Paris - Athènes 1 WL trihebdomadaire (WL n° 1835 à 1837, 1868, 1986 à 1988, 1996, 2067),
- Paris - Belgrade 1 WL quadrihebdomadaire (WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083),
- Paris - Bucarest 1 WL quotidien et 1 WL quadrihebdomadaire (WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1761, 2169, 2291, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 à 2452, 2454, 2496),
- Boulogne - Bucarest 1 WL quadrihebdomadaire (WL n° 1762 à 1764, 2311 à 2316),
- Paris - Trieste 1 WL quotidien (WL n° 2317 à 2322),
- Paris - Brigue 1 WL quotidien (WL n° 2323 à 2326),
- Lyon - Trieste 1 WL quotidien (WL n° 2327 à 2330),
- Paris - Bucarest 1 WR (WR n° 919 à 921, 1784, 1799, 2100, 2101, 2137, 2138),
- Paris - Constantinople 1 WR (WR n° 2385 à 2387, 2389, 2391 à 2393, 2395, 2396),
- Bordeaux - Lyon 1 WR (WR n° 668, 673 à 675),
- Paris - Constantinople F n° 1073 à 1077, 1079, 1081, 1087, 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1166,
- Paris - Bucarest F n° 1167, 1168, 1179, 1188 à 1198, 1212 à 1215, 1217, 1220, 1235.

Dans cette longue énumération, il manque cependant les effectifs affectés par la Direction de Rome pour la tranche de Milan à Trieste, notamment les quelques voiture-salon, les archives romaines n'ayant pas été retrouvées.

Au départ de la gare de Paris-Lyon, sa composition de base comprenait déjà deux fourgons, une voiture-restaurant et trois voitures-lits du type R pour Bucarest ; elle comportait aussi un autre fourgon et une voiture-lits du type R pour Belgrade, ainsi qu'une voiture-lits du type R pour Milan et une autre limitée à Brigue. Lors du rebroussement en gare de Milan-Centrale, la rame recevait encore en renfort une voiture-lits Lyon - Trieste et une autre venant d'Ostende et à destination de Bucarest. Sur le parcours entre Milan et Trieste, le convoi acceptait aussi une voiture-salon de la CIWL ; ce véhicule (parc italien WS n° 911, 1677, 1678) ne fut toutefois proposé que jusqu'au 30 novembre 1920.

Avec un tel total de matériels de la CIWL, c'était sans doute le plus lourd train de voitures-lits du continent européen. Durant l'été 1920, une seconde voiture-salon lui fut aussi ajoutée en Roumanie entre Temesvar et Bucarest. La saison suivante, ce véhicule était proposé entre Zagreb et Temesvar ; faute d'une rentabilité suffisante, ce service cessa à l'automne 1921.

La clientèle du « Simplon-Orient-Express », comme celle des autres grands trains de luxe circulant sur le continent européen, était exonérée de l'obligation de présenter ses passeports et d'assister à la visite de ses bagages dans les salles des gares-frontière affectées à l'accomplissement de ces formalités. La vérification des passeports s'effectuait dans la plupart des cas dans les rames ou à défaut lors de l'arrêt en gare, voire même en cours de route, cas des bagages à main.

Suite à la pénurie de charbon en Suisse pendant la Première Guerre mondiale, les CFF avaient procédé à l'extension du triphasé de Brigue à Sion, la mise en service des caténaires ayant eu lieu le 31 juillet 1919 ; le train bénéficiait alors de plus en plus de parcours effectués en traction électrique. Les premiers horaires observés étaient les suivants :

- *SO : Paris-Lyon 19 h 30, Lausanne 7 h 35, Brigue 10 h 13 - 10 h 40, Iselle 11 h 13, Domodossola 11 h 35 - 12 h 00, Pallanza 12 h 30, Baveno 12 h 39, Stresa 12 h 47, Arona 13 h 06 - 13 h 11, Milan Centrale 14 h 25 - 14 h 55, Brescia 16 h 15 - 16 h 18, Desenzano 16 h 47 - 1 h 48, Vérone 17 h 35 - 17 h 50, Vicenza 18 h 33*

- 18 h 36, Padoue 19 h 03 - 19 h 08, Venise 19 h 45 - 20 h 00, Trieste 23 h 45 - 0 h 15, San Pietro del Carso 2 h 25 - 2 h 28, Longatino 3 h 22.

- OS : Longatino 3 h 00, San Pietro del Carso 3 h 58 - 4 h 00, Trieste 5 h 30 - 7 h 30, Venise 11 h 15 - 11 h 30, Padoue 12 h 09 - 12 h 14, Vicenza 12 h 45 - 12 h 48, Vérone 13 h 38 - 13 h 53, Desenzano 14 h 41 - 14 h 42, Brescia 15 h 15 - 15 h 18, Milan 16 h 45 - 17 h 25, Arona 18 h 50 - 18 h 52, Stresa 19 h 14, Baveno 19 h 21, Pallanza 19 h 29, Domodossola 20 h 02 - 20 h 20, Iselle 21 h 20, Brigue 21 h 52 - 22 h 20, Lausanne 0 h 47, Paris 11 h 15.

A l'automne 1919, un différend entre la Yougoslavie et la Roumanie avait déjà interrompu les circulations ferroviaires entre ces deux pays. Comble de malchance, le 4 novembre de cette année, le L 33 subissait un grave tamponnement près de Villeperrot, sur la section de Pont-sur-Yonne à Sens. Le Rapide Paris - Genève l'avait violemment heurté, entraînant le déraillement de la locomotive ; s'il n'y eut pas à déplorer de morts ni de blessés graves, dans le Simplon-Orient-Express comportant quatre voitures-lits, une voiture-restaurant et deux fourgons, on dénombra hélas une vingtaine de morts et une soixantaine de blessés dans l'autre convoi, la WR n° 2428 étant toutefois jugée non réparable.

La date du 1^{er} juillet 1920 marqua l'aboutissement du programme prévu avec l'arrivée du train à Istanbul (3 342 km depuis Calais). Obtenue par le prolongement de la tranche Belgrade, sa périodicité pour la Corne d'Or était, dans un premier temps, trihebdomadaire (départs de Paris les dimanches, mardis et jeudis). Diverses autres modifications avaient été effectuées à cette occasion. Ainsi, la tranche pour Bucarest n'était plus mise en route que quatre fois par semaine depuis Paris, en alternance avec la tranche Istanbul (départs les lundis, mercredis, vendredis et samedis). Tous les jours, une voiture-lits était également proposée à partir de Boulogne pour Bucarest avec un retour sur Calais ; il en était de même pour un second véhicule allant de Boulogne jusqu'à Istanbul avec là-encore un retour sur Calais. La périodicité des tranches de Paris pour les capitales roumaines et turques devint quotidienne pour le 1^{er} juin 1921. Suite à une accalmie dans la vie politique grecque, la route vers Athènes (3 170 km) était aussi ouverte à cette date grâce à une voiture-lits trihebdomadaire circulant au départ de Paris les lundis, mercredis et vendredis. Le royaume de Belgique n'était pas oublié avec une ramification supplémentaire partant d'Ostende (les mardis, jeudis et dimanches) et se dirigeant vers Athènes et Istanbul.

- SO : (Londres 8 h 20, Calais-Maritime 12 h 35, Paris-Nord 16 h 45), Paris-Lyon 19 h 30 (jour A), Laroche-Migennes 21 h 54, Dijon 0 h 28 (jour B), Frasne 3 h 00 - 4 h 15, Vallorbe 4 h 50 - 6 h 35 (heure Europe continentale), Lausanne 7 h 25 - 7 h 35, Vevey 7 h 55, Montreux 8 h 05, Martigny 8 h 49, Sion 9 h 22, Brigue 10 h 18 - 10 h 40, Domodossola 11 h 35 - 11 h 55, Pallanza 12 h 27, Baveno 12 h 35, Stresa 12 h 42, Arona 13 h 00, Milan Centrale 14 h 20 - 14 h 55, Brescia 16 h 13 - 16 h 16, Desenzano 16 h 49 - 16 h 50, Vérone 17 h 35 - 17 h 50, Vicenza 18 h 33 - 18 h 35, Padoue 19 h 03 - 19 h 08, Venise SL 19 h 45 - 20 h 00, Trieste 23 h 55 - 0 h 15 (jour C), San Pietro del Carso (Pivka) 2 h 25 - 2 h 28, Ljubljana 3 h 15 - 3 h 50, Zagreb 8 h 30 - 9 h 00, Vinkovci 15 h 27, Bucarest 20 h 20 (heure Europe orientale), Vinkovci 15 h 52, Belgrade 20 h 20 - 20 h 50, Nis 9 h 10 (jour D), Sofia 19 h 30 (jour E), Istanbul 20 h 00 (jour F), Nis 10 h 00, Salonique 17 h 30 (jour E), Athènes 10 h 41 (jour F) (Bordeaux 7 h 53, Lyon 21 h 45 - 21 h 51, Milan 13 h 35).

- OS : Athènes 16 h 00, Salonique 8 h 00 (jour B), Nis 18 h 00, Belgrade 7 h 02 (jour C), Istanbul 20 h 30, Sofia 22 h 20, Nis 5 h 50, Belgrade 19 h 02 - 22 h 20, Vinkovci 2 h 50 (jour D), Bucarest 23 h 00 (heure Europe orientale), Vinkovci 6 h 14, Zagreb 12 h 30 - 13 h 20, Ljubljana 17 h 55 - 18 h 30, San Pietro del Carso (Pivka) 19 h 28 - 19 h 30, Trieste 21 h 00 - 0 h 30 (jour E), Venise 5 h 40 - 6 h 20, Padoue 7 h 01 - 7 h 06, Vicenza 7 h 37 - 7 h 38, Vérone 8 h 30 - 8 h 45, Desenzano 9 h 33 - 9 h 34, Brescia 10 h 07 - 10 h 10, Milan Centrale 11 h 40 - 12 h 40, Arona 14 h 12, Stresa 14 h 34, Baveno 14 h 41, Pallanza 14 h 48, Domodossola 15 h 22 - 15 h 50, Brigue 17 h 22 - 17 h 50, Sion 18 h 43, Montreux 19 h 50, Vevey 20 h 00, Lausanne 20 h 20 - 20 h 35, Vallorbe 21 h 40 - 21 h 40 (heure Europe occidentale), Frasne 22 h 30 - 23 h

20, Dijon 1 h 40 (jour F), Laroche-Migennes 4 h 40, Paris-Lyon 8 h 40, (Paris-Nord 11 h 50, Calais-Maritime 16 h 00, Londres 20 h 20 et Milan 18 h 00, Bordeaux 20 h 20).

Avec ces derniers développements, les projets de 1919 devenaient réalité et le « Simplon-Orient-Express » possédait alors le quasi-monopole des relations ferroviaires depuis l'Europe occidentale vers les Balkans. Circulant au cœur des nouveaux Etats nés du démembrement de l'empire des Habsbourg et sur les ruines de l'empire Ottoman, ses premières années de circulation furent parfois entravées. Moins de huit jours après son lancement vers Istanbul, le déclenchement d'un conflit entre la Grèce et l'Etat turc provoqua son arrêt intempestif. Il en ressortit de nouvelles modifications des frontières, la ville grecque d'Andrinople redevenant notamment turque sous le nom d'Edirne. L'itinéraire suivi par le convoi le long de la rivière Maritza devenait ainsi plus compliqué ; au départ de la ville bulgare de Svilengrad, la ligne pénétrait une première fois en territoire grec, puis en Turquie pour la desserte d'Edirne, avant de revenir en Grèce à Neas Orestias pour passer par Pythion, puis enfin entrer définitivement en Turquie près d'Uzunköprü. Les rapports tendus entre les deux pays ne facilitaient alors pas les liaisons ferroviaires ; il s'en suivait des pertes de temps importantes pour les voyageurs en transit.

L'aviation civile était en train de naître grâce à l'achat d'appareils militaires et à leurs réaménagements sommaires pour le transport de quelques voyageurs. Si les premières initiatives de la Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne (CFRNA) avaient débuté en direction de Prague (1920), puis de Varsovie (1921), Vienne et Budapest avaient été reliées à Paris en 1922. La même année, Bucarest et Istanbul était connectées au réseau aérien. En franchissant le détroit du Bosphore pour rallier en 1924 Ankara, elle devenait même la première compagnie intercontinentale. Une rude concurrence était déjà née pour le nouveau « Simplon-Orient-Express ».

Les secousses du fascisme naissant en Italie entraînaient aussi des grèves sur son parcours transalpin et le convoi dut être alors détourné vers les voies jugées plus sûres de l'Autriche. Bien d'autres événements politiques bouleversèrent encore les prestations du train tout au long de ces années.

Jusqu'en 1939, sa composition évolua naturellement en fonction des flux de voyageurs et au gré des services successifs. L'un des premiers changements concerna la circulation de la voiture-lits Lyon - Trieste qui se vit limitée à Milan le 1^{er} janvier 1922, puis arrêtée définitivement le 1^{er} juin suivant faute d'une clientèle suffisante. La branche affluente dite du 45^{ème} parallèle, entre Bordeaux et Milan via Lyon, très déficitaire, fut également abandonnée à cette date. La fréquentation de cette liaison s'étant avérée presque nulle, elle n'avait jamais couvert ses frais d'exploitation. La circulation de la voiture-salon sur le parcours Milan - Trieste fut également stoppée, non à cause d'un nombre insuffisant de voyageurs, mais par suite des retards dans les horaires qui rendaient son maintien impossible dans des heures jugées mal placées par la clientèle (surtout dans le sens Est - Ouest).

Pour le service de l'hiver 1921-1922, le « Simplon-Orient-Express » était donc proposé au départ de Calais et de Paris pour les destinations de Lausanne, Milan, Trieste, Bucarest, Belgrade et d'Istanbul. Une voiture-lits directe circulait entre Paris et Athènes (lundis, mercredis, vendredis) avec des retours s'effectuant les lundis, mercredis et samedis au départ de la capitale grecque. Les autres jours, une voiture-lits restait acheminée par un train ordinaire entre Belgrade et Athènes. Les horaires étaient les suivants avec un départ de Calais-Maritime à 12 h 35 pour atteindre Paris-Lyon à 18 h 15, après avoir effectué un premier rebroussement à Paris-Nord. Le train quittait Paris-Lyon à 19 h 35 pour Milan (14 h 20 - 14 h 55 jour B), Trieste 23 h 55, Belgrade 22 h 50 (jour C), Athènes 17 h 16 (jour E), Istanbul 13 h 00 (jour D).

52		Grands Express Internationaux.		53		Grands Express Internationaux.		
SIMPLON-ORIENT-EXPRESS				Quotidien				
entre CALAIS-PARIS-MILAN-BELGRADE SOFIA-CONSTANTINOPLÉ				entre PARIS-MILAN-BUCAREST				
* Voiture Salon-Buffer de la C ^{ie} Pullman Ltd. de Londres				à Douvres et vice-versa. — Supplément, 3 sh. 6 d.				
Kilo- mètres	Arr.	Dép.	Kilo- mètres	Arr.	Dép.	Kilo- mètres	Arr.	Dép.
—	Londres (Victor)*	— 11 00	—	Londres (Victoria)*	— 11 00	—	Constantinople (merc.)	— 16 00
—	Douvres	12 43	—	Douvres	12 43	—	Constantza (jeudi)	— 11 20
—	Calais (Maritime)	— 14 45	—	Paris (P.-L.-M.)	— 19 32	—	Bucarest	— 23 00
—	Paris (P.-L.-M.)	18 49	19 32	Laroche-Migennes	21 44	21 50	Pitești	4 18
355	Laroche-Migennes	21 44	21 50	Dijon	0 11	0 21	Slatina	3 58
315	Dijon	0 11	0 21	Frasne	3 47	3 22	Craiova	5 41
437	Frasne	3 47	3 22	Vallorbe (douane)	4 00	—	Turn-Severin	8 30
462	Vallorbe (douane)	4 00	—	— (H ^{re} E. cent.)	— 5 30	—	Karansebes	12 01
—	— (H ^{re} E. cent.)	— 5 30	—	Lausanne	6 17	6 30	Timisoara (g. dom. ital. douane)	14 11
509	Lausanne	6 17	6 30	Vevey	6 47	6 49	Carpinis (H ^{re} E. cent.)	14 46
527	Vevey	6 47	6 49	Montreux	6 57	6 59	Zsombolya (douane)	15 04
533	Montreux	6 57	6 59	Sion	8 04	8 10	Senta	19 12
601	Sion	8 04	8 10	Brigue (douane)	9 05	9 30	Soubotitzza	21 13
654	Brigue (douane)	9 05	9 30	Domodossola (douane)	10 21	10 45	Vinkovci	1 54
718	Domodossola (douane)	10 21	10 45	Baveno	— 11 30	—	Brod	5 34
753	Baveno	— 11 30	—	Stresa	— 11 39	—	Zagreb (Etat) (Agram)	10 58
757	Stresa	— 11 39	—	— (Sud)	— 12 18	— 12 24	— (Sud)	— 12 18
774	Arona	11 58	12 03	Ljubljana	15 24	15 50	Ljubljana	15 24
841	Milan (C.) (1)	13 22	14 55	Rakek (douane)	17 00	17 23	Rakek (douane)	17 00
991	Verone (P.N.)	17 29	17 37	Postumia (Adelsb.) (douane)	17 37	18 32	Postumia (Adelsb.) (douane)	17 37
994	— (P. V.)	17 42	17 45	Trieste (C.)	20 45	23 35	Trieste (C.)	20 45
1069	Padoue	18 53	18 56	Venise	5 40	7 00	Venise	5 40
1106	Venise	19 40	20 00	Padoue	7 47	7 51	Padoue	7 47
1265	Trieste (C.)	23 35	0 40	Verone (P.V.)	9 14	9 17	Verone (P.V.)	9 14
1348	Postumia (Adelsb.) (douane)	3 25	4 17	— (P.N.)	9 24	9 34	— (P.N.)	9 24
1359	Rakek (douane)	4 30	5 00	Milan (C.) (1)	12 15	13 00	Milan (C.) (1)	12 15
1411	Ljubljana	5 52	6 15	Arona	14 30	14 35	Arona	14 30
1551	Zagreb (Sud) (Agram)	9 17	9 23	Stresa	— 14 59	— 15 51	Stresa	— 14 59
1556	— (Etat)	9 30	10 14	Baveno	— 15 07	— 15 56	Baveno	— 15 07
1759	Brod	14 56	15 10	Domodossola (douane)	15 50	16 30	Domodossola (douane)	15 50
1826	Vinkovci	16 25	16 55	Brigue (douane)	17 52	18 15	Brigue (douane)	17 52
1944	Indija	19 29	19 45	Sion	19 07	19 13	Sion	19 07
1991	Belgrade (2)	20 40	22 20	Montreux	20 15	20 18	Montreux	20 15
2234	Nisch (3)	5 31	6 03	Vevey	20 50	21 10	Vevey	20 50
2331	Tzaribrod (douane)	8 37	—	Lausanne	20 50	21 10	Lausanne	20 50
—	— (H ^{re} E. orient.)	— 10 07	—	Vallorbe (douane)	22 40	—	Vallorbe (douane)	22 40
2352	Dragoman (douane)	10 51	11 15	— (H ^{re} E. occ.)	— 22 00	—	— (H ^{re} E. occ.)	— 22 00
2394	Sofia	12 20	13 05	Dijon	1 42	1 18	Dijon	1 12
2550	Plovdiv	18 09	18 17	Laroche-Migennes	3 55	4 00	Laroche-Migennes	3 55
2693	Svilengrade (douane)	23 00	23 45	Paris (P.-L.-M.)	6 55	6 58	Paris (P.-L.-M.)	6 35
2730	Andrinople (douane)	0 43	1 00	— (Nord)	7 45	8 40	— (Nord)	—
3049	Constantinople	10 30	—	Boulogne (Maritime)	11 47	—	Boulogne (Maritime)	—
—	—	—	—	Douvres*	— 14 10	—	Douvres*	— 14 10
—	—	—	—	Londres (Victoria)	15 55	—	Londres (Victoria)	15 55

Voir le tarif des suppléments pages 357, 360, 361 et 362.

Voir le prix des billets de

PRIX DES REPAS

1^{er} Déjeuner : 3 francs. — Déjeuner et Dîner : 15 francs. — Parcours Paris-En Italie : 1^{er} Déjeuner : 5 francs. — Déjeuner ou Dîner : 25 francs. — Il sera droit spécial d'une lire et une taxe de luxe de 1 lire 30 par personne.

Voir le Service des

- (1) A MILAN
Incorporation du Wagon-Lits direct quotidien de et pour Ostende pour et de
- (2) A BELGRADE
Incorporation du Wagon-Lits direct quadri-hebdomadaire de et pour
- (3) A NISCH
Rifurcation du Wagon-Lits direct tri-hebdomadaire de et pour Paris

Location par place réservée à l'avance : 5 francs.

chemins de fer page 405.

(vin non compris) :

Boulogne : 1^{er} Déjeuner : 2 fr. 50. — Déjeuner ou Dîner : 12 fr. parcu, en outre du prix des repas (déjeuners et dîners) à prix fixe ou à la carte, un

Messageries pages 406 à 408.

Constantinople (voir page 55).

Praha (Prague) pour et de Constantinople (voir page 56).

Tour et d'Athènes (voir page 54).

Horaires décembre 1922 (document collection André Jacquot)

Une série de déraillement entacha la carrière naissante du train. Le 15 décembre 1921, entre Belgrade et Niš, suite à un rail défectueux, le convoi circulant à une allure modérée était sorti des voies ; il n'y avait pas eu de dégâts corporels mais les voitures avaient toutes souffert. Ensuite, le mercredi 21 décembre suivant, vers 21 h 45, le SOE était une nouvelle fois victime d'un accident, cette fois d'une prise en écharpe ; elle avait eu lieu en Italie, près de la gare de San Dona, sur le parcours de Trieste à Venise suite à la sortie inopinée du Rapide Trieste - Rome garé sur un évitement. Là-encore, la locomotive en avait été la principale victime et il n'y avait pas eu de victimes à déplorer, sauf le chef de gare qui se sentant responsable s'était donné la mort. Il fallut ensuite attendre le 17 mai 1924 pour revoir le SOE faire « la une » des journaux ; en provenance d'Istanbul, il avait en effet tamponné un train de marchandises sur la section Trieste - Postumia ; il y avait eu cette fois deux morts, les personnels de conduite de la locomotive.

En juin 1922, suite à la fin de chantiers de voies, quelques accélérations avaient été observées entre :

- (Londres 11 h 00), Calais-Maritime 14 h 40, Paris-Lyon 18 h 41 - 20 h 00, Milan 13 h 40 - 15 h 00, Trieste 23 h 25 - 0 h 40, Zagreb-Etat 9 h 40, Vinkovci, Orsova, Craiova, Bucarest 6 h 10, Vinkovci, Belgrade 20 h 35 - 21 h 45, Nis, Sofia, Istanbul 8 h 00, Belgrade, Nis, Salonique et Athènes 19 h 40 ; le retour vers Londres transitait par Boulogne.

La voiture-lits Ostende - Bucarest était adjointe à une branche (Londres) Ostende (11 h 45), Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Milan (14 h 23) et cet acheminement fut effectué de la sorte jusqu'au 4 juin 1925. Une autre voiture-lits entra en service sur le parcours Prague - Istanbul à partir du 1^{er} juin 1922. Par la suite, sa composition accueillait à Belgrade, en supplément des autres véhicules, des courses allant de Berlin vers Athènes et Istanbul, ainsi que d'autres se rendant depuis Vienne vers Athènes et de Budapest pour Istanbul. Une voiture-lits d'Ostende pour Istanbul fut même remise en route après le 15 mai 1928.

Suite aux décisions prises lors de la CEH s'étant tenue à Nice du 5 au 10 novembre 1923, un gain de près de trois heures fut réalisé sur le parcours entre les capitales française, roumaine et grecque ; la durée du trajet vers Istanbul aurait pu être elle aussi raccourcie, mais l'on préféra conserver l'arrivée de jour pour cette dernière ville.

Si les deux sections d'accès au tunnel du Simplon restaient encore pour la plupart exploitées en voie unique, un second souterrain parallèle au premier fut ouvert aux circulations à partir du 16 octobre 1922. La traction électrique fut aussi étendue entre Sion et Saint-Maurice à partir du 12 décembre 1923, puis de cette gare en direction de Lausanne le 14 mai 1924. Le triphasé des origines avait cédé sa place au système 15 kV - 16,7 Hz, les cent vingt-sept locomotives Ae 4/7 série n° 10901 à 11027 de configuration d'essieux 2D1 reprenant le convoi sous les caténaires CFF. L'année suivante, le monophasé helvétique atteignit Vallorbe le 5 juin, le parcours en Suisse basculant alors entièrement en traction électrique, la même locomotive pouvant alors rester en tête du train. La conversion du triphasé fut ensuite effectuée sur la section Sion - Brigue le 15 janvier 1927, puis le 2 mars 1930 sous le tunnel sommital. Afin de faciliter les échanges entre les CFF et les FS, le tronçon italien exploité par les Chemins de fer suisses d'Iselle à Domodossola fut à son tour équipé en 15 kV - 16,7 Hz à partir du 15 mai 1930.

En Yougoslavie, des relations complémentaires avaient aussi été mises en place par la CIWL. Grâce à sa position géographique, Belgrade, la capitale, était devenue l'une des villes les mieux desservies des Balkans. Outre le SOE, des voitures-lits circulaient isolément dans les directions de l'Europe Centrale et de l'Allemagne du sud entre Belgrade, Budapest et Vienne, ainsi qu'entre Zagreb et Munich via Bad Gastein et Salzburg (par la ligne des Tauern). Le train Zagreb - Vienne acheminant déjà une voiture-lits entre ces deux cités intégrait également en été une voiture-lits depuis Zagreb pour Sušak (Souchak), station limitrophe de Fiume (Rijeka depuis 1945).

La carrière de ce grand train connu encore de multiples péripéties jusqu'en 1940, voire 1941 au départ de Lausanne, mais ceci est une autre histoire...

Simplon-Quoti.		Grands Express Internationaux.	
entre (Londres) CALAIS-PARIS-CONSTANTINOPLÉ		ORIENT-EXPRESS	
* Voiture Salon-Buffer de la C ^o Pullman Ltd. de Londres		entre PARIS-BUCAREST	
Trains 68 Nord-J 98-L 33 P.-L.-M.-		à Douvres et vice-versa. — Supplément : 3 sh. 6 d.	
PM.-SO-102-602-2-3 Arr. Dép.		Trains L 33 P.-L.-M.-PM-SO 12.	
Londres (Victoria)*		Constantinople (mardi)	
Douvres		Constantza (jeudi)	
Kilo-mètres	Arr. Dép.	Kilo-mètres	Arr. Dép.
—	— 11 00	—	— 11 00
—	12 40	—	5 00
—	14 55	—	— 14 40
—	10 00 20 35	155	15 33 15 39
—	22 48 22 53	345	16 43 16 53
165	1 12 4 19	394	18 55 19 02
315	2 51 2 57	457	19 32 19 40
394	4 27 4 32	462	20 41 20 50
437	5 20 5 50	509	23 29 23 37
462	6 33 6 45	527	0 07 0 15
509	6 59 7 02	533	2 40 2 53
527	7 10 7 12	601	3 35 3 40
533	8 09 8 15	654	4 41 5 00
601	9 06 9 30	718	— 5 26
654	10 20 10 45	748	5 45 6 18
718	— 11 32	753	5 40 6 10
748	— 11 24	757	7 54 8 10
753	— 11 32	774	8 57 9 30
757	11 49 11 54	841	12 40 13 16
774	13 15 14 20	891	14 13 14 48
841	16 50 16 57	1069	19 30 20 05
891	18 11 18 13	1106	20 11 20 44
1069	18 50 19 50	1265	23 16 23 36
1106	23 07 0 05	1348	0 47 1 24
1265	2 25 2 55	1359	1 40 2 20
1348	3 10 3 40	1411	4 10 5 20
1359	4 32 4 42	1411	8 35 9 00
1411	7 40 7 44	1411	9 39 9 40
1456	7 50 8 30	1411	11 03 11 30
1456	13 22 13 37	1411	13 45 14 30
1456	14 56 15 24	1411	18 31 19 10
1456	17 45 18 03	1411	20 01 20 16
1456	19 05 20 30	1411	21 55 22 25
1456	2 45 3 20	1411	23 50 0 14
1456	5 30 —	1411	0 30 0 32
1456	— 7 00	1411	1 00 1 21
1456	7 44 8 09	1411	3 12 3 26
1456	9 15 10 00	1411	5 45 5 53
1456	15 05 15 25	1411	6 22 6 30
1456	20 15 21 20	1411	8 54 9 04
1456	22 30 23 06	1411	10 00 10 07
1456	0 27 0 37	1411	10 38 10 45
1456	1 37 1 46	1411	12 55 13 03
1456	2 55 2 57	1411	14 05 14 07
1456	4 10 4 23	1411	15 00 —
1456	8 00 —	1411	— 16 00
1456	— 17 30	1411	— 17 30

Horaires juin 1924 (document collection André Jacquot)

Effectifs CIWL 1920 - 1925

Été 1920 :

- Paris - Constantinople trihebdomadaire 1 WL n° 821, 823 à 827, 829, 830, 1713,
- Boulogne - Constantinople trihebdomadaire 1 WL n° 1714, 1716, 1718, 1744 à 1747, 1783, 1822,
- Paris - Athènes trihebdomadaire 1 WL n° 1835 à 1837, 1868, 1986 à 1988, 1996, 2067,
- Paris - Belgrade quadrihebdomadaire 1 WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083,
- Paris - Bucarest 1 WL quotidien et 1 WL quadrihebdomadaire WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1761, 2169, 2291, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 à 2452, 2454, 2496,
- Boulogne - Bucarest quadrihebdomadaire 1 WL n° 1762 à 1764, 2311 à 2316,
- Paris - Trieste quotidien 1 WL n° 2317 à 2322,
- Paris - Brigue quotidien 1 WL n° 2323 à 2326,

- Lyon - Trieste quotidien 1 WL n° 2327 à 2330,
- Paris - Bucarest WR n° 919 à 921, 1784, 1799, 2100, 2101, 2137, 2138,
- Paris - Constantinople WR n° 2385 à 2387, 2389, 2391 à 2393, 2395, 2396,
- Bordeaux - Lyon WR n° 668, 673 à 675,
- Paris - Constantinople F n° 1073 à 1077, 1079, 1081, 1087, 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1166,
- Paris - Bucarest F n° 1167, 1168, 1179, 1188 à 1198, 1212 à 1215, 1217, 1220, 1235.

Hiver 1920-1921 :

Paris - Constantinople trihebdomadaire, WL n° 821, 823 à 827, 829, 1713,
 Calais - Constantinople trihebdomadaire, WL n° 1714 à 1719, 1744 à 1746,
 Paris - Athènes trihebdomadaire, WL n° 1747, 1781 à 1783, 1822, 1835 à 1837, 1868,
 Paris - Belgrade quadrihebdomadaire, WL n° 1986 à 1988, 2067, 2069,
 Paris - Bucarest quotidien (1 WL) et quadrihebdomadaire (1 WL), WL n° 1722 à 1724, 1755, 1756, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 à 2452, 2454, 2496,
 Calais - Bucarest quadrihebdomadaire, WL n° 1757 à 1764, 2194,
 Paris - Trieste quotidien, WL n° 1619, 1620, 2195 à 2198,
 Paris - Brigue quotidien, WL n° 1621 à 1624,
 Lyon - Trieste quotidien, WL n° 1625 à 1627, 1814,
 Paris - Trieste WR n° 919, 921, 2100, 2101, 2389, 2392, 2396,
 F n° 1073 à 1077, 1079, 1081, 1082, 1087, 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1179, 1194 à 1198, 1212 à 1215, 1217, 1220, 1235, (1143 détruit à Sid).

Eté 1921 :

Paris - Constantinople quotidien, WL n° 821 à 830, 1713 à 1717,
 Calais - Constantinople quotidien, WL n° 1718, 1719, 1744 à 1747, 1822, 1835 à 1837, 1868, 1986 à 1988, 1996,
 Paris - Athènes trihebdomadaire, WL n° 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291,
 Paris - Bucarest quotidien, WL n° 1722 à 1724, 1755, 1756, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 à 2450, 2496,
 Paris - Trieste quotidien, WL n° 1757 à 1761, 1781,
 Paris - Brigue quotidien, WL n° 1782, 1783, 1804, 1813,
 Lyon - Trieste quotidien, WL n° 1619 à 1623, 1814.

Eté 1921 : (1^{er} juin),

Paris - Constantinople quotidien, WL n° 821 à 830, 1713, 1714, 1718, 1719, 1744,
 Calais - Constantinople quotidien, WL n° 1745 à 1747, 1781 à 1783, 1822, 1835 à 1837, 1868, 1986 à 1988,
 Paris - Athènes trihebdomadaire, WL n° 1996, 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169,
 Paris - Bucarest quotidien, WL n° 1722, 2291, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 à 2452, 2454, 2496,
 Paris - Trieste quotidien, WL n° 1723, 1724, 1755 à 1758,
 Paris - Brigue quotidien, WL n° 1759 à 1762,
 Lyon - Trieste quotidien, WL n° 1619 à 1622, 1763, 1764,
 Paris - Trieste WR n° 919, 921, 2100, 2101, 2389, 2392, 2396,
 Paris - Constantinople deux fourgons à bogies quotidiens postes et bagages, F n° 1073 à 1077, 1079, 1081, 1082, 1087, 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1178, 1179, 1182, 1188 à 1193,
 Paris - Bucarest à trois essieux quotidien messageries, F n° 1056, 1058, 1059, 1061, 1063 à 1065, 1068 à 1072, 1083 à 1085, 1112 à 1114,

Paris - Belgrade - Sofia - Constantinople trois essieux trihebdomadaire messageries, F n° 1115 à 1118, 1142 à 1145,

Lyon - Bucarest bogies quadrihebdomadaire messageries, F n° 1197, 1198, 1207, 1212 à 1215, 1217, 1220, 1235,

Trieste WR n° 2144, 2385 à 2387.

Hiver 1921-1922 : au 10 décembre

Paris - Constantinople quotidien, WL n° 821 à 830, 1713 à 1715,

Calais - Constantinople quotidien, WL n° 1716 à 1719, 1744 à 1747, 1781 à 1783, 1822, 1835,

Paris - Athènes trihebdomadaire, WL n° 1835, 1836, 1868, 1986 à 1988, 1996, 2067,

Paris - Bucarest quotidien, WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291, 2293, 2335, 2341,

Paris - Trieste quotidien, WL n° 1722, 2401, 2447, 2450, 2496,

Paris - Brigue quotidien, WL n° 1723, 1724, 1755, 1756,

Lyon - Trieste quotidien, WL n° 1757 à 1761,

Paris - Trieste WR n° 2100, 2101, 2385 à 2387, 2389, 2392,

Paris - Constantinople deux fourgons à bogies quotidiens postes et bagages, F n° 1077, 1079, 1087, 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1178, 1179, 1182, 1196 à 1198, 1207, 1212 à 1215, 1217, 1235,

Lyon - Bucarest bogies quadrihebdomadaire messageries, F n° 1188 à 1195,

Paris - Bucarest à trois essieux quotidien messageries, F n° 1056, 1058, 1063 à 1065, 1068 à 1072, 1083 à 1085, 1112, 1114,

Paris - Constantinople trois essieux hebdomadaire messageries, F n° 1115 à 1117,

Paris - Belgrade trois essieux hebdomadaire messageries, F n° 1118, 1142,

Paris - Sofia trois essieux hebdomadaire messageries, F n° 1143 à 1145.

Eté 1922 :

Ostende

- Ostende - Constantinople WL n° 553 à 557, 564, 566, 567, 608, 1743, 1748, 1819, 2075, 2081,
Paris

- Paris - Sofia quotidien 1 WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1764,

- Calais - Constantinople quotidien 1 WL n° 1745, 1747, 1781 à 1783, 1803 à 1811,

- Paris - Athènes trihebdomadaire 1 WL n° 1812 à 1814, 1835 à 1837, 1868, 1986,

- Paris - Bucarest quotidien 1 WL n° 1987, 1988, 1996, 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291, 2293,

- Paris - Brigue quotidien 1 WL n° 1619 à 1621, 2496,

- WR n° 2100, 2101, 2385 à 2387, 2389, 2392,

- FP n° 1178 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1219,

- F n° 1089 à 1091, 1104, 1108, 1119, 1124, 1125, 1164 à 1168, 1196 à 1198, 1207, 1220, 1235,

- Lyon - Bucarest messageries quadrihebdomadaire F n° 1188 à 1195,

- Paris - Trieste messageries trihebdomadaire F n° 1056, 1058, 1064, 1068 à 1070,

- Paris - Constantinople messageries hebdomadaire F n° 1112, 1114, 1116, 1117,

- Paris - Belgrade hebdomadaire F n° 1071, 1115, 1142,

- Paris - Sofia hebdomadaire F n° 1072, 1143 à 1145,

Bucarest

- Bucarest - Vinkovci WR n° 2471 à 2476,

Rome

- Trieste - Cospoli WR n° 2012 à 2015, 2136 à 2138, 2344, 2461, 2462, 2464, 2465.

Hiver 1922-1923 :

- Calais - Constantinople WL n° 1745, 1747, 1781 à 1783, 1803 à 1813,
- Paris - Sofia WL n° 1814, 1835 à 1837, 1986 à 1988, 1996, 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082,
- Paris - Athènes WL n° 1722 à 1724, 2083, 2169, 2291, 2293, 2401, 2496
- Paris - Bucarest WL n° 1755 à 1764, 2189 à 2191,
- Paris - Brigue WL n° 2192 à 2195,
- WR n° 2100, 2101, 2385 à 2387, 2389, 2392,
- FP postes n° 1178 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1219,
- F bagages n° 1104, 1105, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1196 à 1198, 1207, 1220, 1235,
- F messageries Lyon - Bucarest n° 1188 à 1195,
- F messageries Paris - Trieste n° 1056, 1058, 1064, 1068 à 1070,
- F messageries Paris - Constantinople F n° 1112, 1116, 1117,
- F messageries Paris - Belgrade n° 1115, 1142,
- F messageries Paris - Sofia n° 1143 à 1145,
- Ostende - Constantinople WL n° 553 à 557, 564, 566, 567, 608, 1743, 1748, 1819, 2075, 2081,
- Trieste - Constantinople WR n° 2012 à 2015, 2136 à 2138, 2344, 2461, 2462, 2464, 2465,
- Bucarest - Vinkovci WR n° 2466, 2471 à 2474, 2476.

Hiver 1922-1923 modifié :

- Calais - Constantinople WL n° 1713 à 1717, 1719, 1745, 1747, 1781 à 1783, 1803 à 1807,
- Paris - Sofia WL n° 1808 à 1814, 1835 à 1837, 1986 à 1988, 1996,
- Paris - Athènes WL n° 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291,
- Paris - Bucarest WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1758, 2293, 2401, 2458 à 2460, 2496,
- Paris - Brigue WL n° 1759 à 1762,
- WR n° 2100, 2101, 2385 à 2387, 2389, 2392.

Eté 1923 :

- Calais - Constantinople WL n° 1803 à 1814, 1835 à 1837,
- Calais - Trieste WL n° 1986 à 1988,
- Paris - Sofia WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1763,
- Paris - Athènes WL n° 1764, 1781 à 1783, 1996, 2067, 2069, 2076, 2077,
- Paris - Bucarest WL n° 2080, 2082, 2083, 2169, 2189 à 2194, 2291, 2293,
- Paris - Brigue WL n° 2195 à 2198,
- WR n° 2100, 2101, 2385 à 2387,
- Paris - Constantinople FP n° 1178 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1219,
- Paris - Constantinople F n° 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1168,
- Lyon - Bucarest messageries F n° 1188 à 1196,
- Paris - Trieste F n° 1056, 1058, 1064, 1066, 1068, 1069,
- Paris - Belgrade - Sofia - Constantinople F n° 1070 à 1072, 1112, 1116, 1117, 1142 à 1145.

Hiver 1923-1924 :

Ostende

- Ostende - Constantinople WL n° 553 à 557, 564 à 567, 608, 1743, 1748, 2075, 2081,

Paris

- Paris - Constantinople WL n° 1803 à 1814, 1835, 1836,
- Calais - Trieste WL n° 1837, 1986,
- Paris - Sofia WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1762,

- Paris - Athènes WL n° 1763, 1764, 1781 à 1783, 1987, 1988, 1996, 2067,
 - Paris - Bucarest WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2189, 2190, 2291, 2293, 2401, 2496,
 - Paris - Brigue WL n° 2191 à 2194,
 - WR n° 1860 à 1864, 2186,
 - Paris - Constantinople FP n° 1178 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1219,
 - Paris - Constantinople F n° 1089 à 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1220, 1235,
 - Lyon - Bucarest messageries F n° 1188 à 1195,
 - Paris - Trieste F n° 1056, 1058, 1064, 1068, 1069,
 - Paris - Belgrade - Sofia - Constantinople F n° 1070, 1112, 1116, 1117, 1142 à 1145,
- Rome
- Trieste - Cospoli WR n° 2012 à 2015, 2136 à 2138, 2461, 2462, 2464, 2465.

Eté 1924 :

- Calais - Constantinople WL n° 1803 à 1814, 1835, 1836,
- Calais - Trieste WL n° 1837, 1986,
- Paris - Trieste WL n° 1722 à 1724, 1755 à 1757,
- Paris - Sofia WL n° 1758 à 1764, 1796, 1987, 2067,
- Paris - Athènes WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169, 2291, 2293,
- Paris - Bucarest WL n° 2189 à 2198, 2401, 2496,
- Paris - Brigue WL n° 2485 à 2489,
- WR n° 2377, 2379, 2380, 2385, 2386,
- Paris - Constantinople postes FP n° 1178 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1219,
- Paris - Constantinople bagages F n° 1074 (bleu), 1075 (bleu), 1089 à 1094, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1235,
- Lyon - Bucarest messageries F n° 1188 à 1197,
- Paris - Trieste messageries F n° 1056, 1058, 1061, 1064, 1066, 1068, 1069, 1072,
- Paris - Belgrade - Sofia - Constantinople F n° 1062 (bleu), 1070, 1071, 1097 (bleu), 1098, 1099, 1112, 1113 (bleu), 1114, 1115 (bleu), 1116, 1118, 1138 à 1140, 1142 à 1145.

Hiver 1924-1925 :

- Calais - Constantinople WL n° 1803 à 1814,
- Calais - Trieste WL n° 1835 à 1837,
- Paris - Sofia WL n° 1755 à 1763, 1986,
- Paris - Athènes WL n° 2067, 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083, 2169,
- Paris - Bucarest WL n° 2189 à 2198, 2291,
- Paris - Brigue WL n° 2293, 2401, 2458,
- WR n° 2377, 2380, 2385, 2387, 2389,
- Paris - Constantinople postes FP n° 1180 à 1182, 1185 à 1187, 1212 à 1215, 1217 à 1220,
- Paris - Constantinople bagages F n° 1090 à 1094, 1119, 1125, 1164 à 1168, 1178,
- Lyon - Bucarest messageries F n° 1188 à 1196,
- Paris - Trieste messageries F n° 1037, 1056, 1058, 1061, 1064, 1066, 1069,
- Paris - Belgrade - Sofia - Constantinople F n° 1068, 1070 à 1072, 1098, 1112, 1116, 1142.

English Translation :

The creation of the « train des vainqueurs » in 1919 : the « Simplon-Orient-Express »

After the Armistice signed at Rethondes near Compiègne and applicable on November 11, 1918 (at 11:00 a.m.), consecrating the victory of the allies over the two German and Austrian monarchies, the redrawn map of Europe had led political leaders to reconsider the mainland rail services. The two defeated German and Austro-Hungarian empires were then no longer in a position to oppose the decisions of the victorious states.

The creation of a large international train linking France and England to the new Danubian States, in particular via Serbia, which has become the kingdom of Serbs, Croats and Slovenes, then Yugoslavia, and above all no longer passing through German-speaking countries, naturally imposed itself. The convoy transiting through the Simplon tunnel and vainly proposed in 1906 by Gustave Noblemaire (Director of the PLM), was undoubtedly the best formula; it was therefore demanded this time by the political power. For the victorious powers, it was indeed vital to circumvent the territories deemed insecure by the former empires. By no longer passing through the rail networks of Germany and Austria, the security of shipments to the Balkans remained better guaranteed.

During the peace treaty talks that took place in Versailles during the first months of 1919, the various interested States were able to sign agreements for the creation of this new relationship called in the projects: "the line of the 45th parallel".

The Inter-Allied Technical Commission had even met in conference to devote itself to the operating methods of this new convoy. Taking place from March 19 to 26, 1919 in one of the salons of the Ministry of Public Works and Transport, it brought together various French, English, Belgian, Italian, Yugoslav (Serb), Romanian and Greek technicians. The first session was chaired by Albert Claveille, Minister of Public Works and Transport in the cabinet headed by Georges Clemenceau. It should be noted that the representatives of Bulgaria and the former Ottoman Empire had not been invited and that those of the central empires were simply informed of the decisions. Among the participants who were invited to these negotiations, we noted the presence of Messrs:

- Fonan, Head of the Central Department of Railway Operations at the Ministry of Public Works,
- Politis, Director of Hellenic (Greek) Railways,
- Cabello, Deputy Director General and two other senior officials of the Italian State Railways (FS),
- Caracostéa, Director of Commercial Service, and Carmassin Principal Comptroller of Romanian Railways,
- Voukovitch, Chief Operating Officer and two senior officials of Serbian Railways,
- Gaudard, Federal Councillor and two senior officials of the Swiss railways,
- three delegates from the French Ministry of Public Works,
- a representative of the Orléans Railway Company
- a representative of the Compagnie des chemins de fer du Nord,
- M. Noblemaire, Director of CIWL

The negotiations were even facilitated, since the new Director of the PLM was none other than Maurice Margot, former Director of Transport at the Ministry of Public Works during the First World War.

When, at the same time, the talks concerned the texts of the future article XII of the Versailles peace treaty, dealing with transport issues, the plenary meetings were held in a room at the Ministry of War, located on Boulevard Saint-Germain in Paris. The representatives of the German and Austrian states, placed by their defeat in a state of inferiority, could no longer contest the realization of this train project.

Although they remained neutral during the conflict and because of their geographical location, Swiss delegates invited to certain sessions gave their approval for this achievement. A motion concerning the possible restoration of the old "Orient-Express" had even been adopted; however, it provided for its limitation to Vienna in order to confirm the absolute priority given to the "Simplon-Orient-Express" for transporting traffic to the capitals of the countries of Central Europe, this relationship being referred to by some as the "Train Flag" or the "Train Interallié", or even the "Train des Vainqueurs". On March 26, 1919, the agreement relating to this relationship was adopted and confirmed by the minutes of the following April 1: the new big train could be born.

Le nouveau « Grand Express » The new « Grand Express »

Without waiting for the conclusions of the peace treaties and under pressure from the French government, the participants had all agreed on the definition of the route which was to allow service to a large number of cities and even tourist resorts. Leaving the French capital from Paris-Lyon station, there were several correspondences, in particular those from London and Calais. After crossing Burgundy and the Jura massif, it arrived in Switzerland at Vallorbe, thus taking advantage of the shortcut opened since 1915 between Frasnay and this border point. It then reached Lausanne and the summer resorts spread out on the shores of Lake Geneva, including Vevey and Montreux. Going up the Rhône valley, it then reached Brig (Brig) to finally cross the Alps in the tunnel drilled under the Simplon pass. After having skirted the shores of Lake Maggiore for a while to serve the city of Stresa in particular, the train entering Lombardy passed through Milan before then reaching Verona, Padua, Venice and Trieste, the last major Italian city encountered before the Yugoslav border (now Slovenia). and ancient Carniola). It then approached tormented reliefs before its arrival in Ljubljana (Laibach which became the capital of Slovenia), then in Zagreb (the former Agram and present day capital of Croatia). The train then crossed Slavonia, a rich region that had long been a Hungarian province.

At Vinkovci in the Sava Valley, the convoy split into two distinct branches. There was a first branch for the destinations of Bucharest and Constanza, even Odessa on the Black Sea, a port then occupied by French troops until the beginning of the 1920s and supporting the White Russians fighting against the Bolsheviks. The main section approached Indija, where the line coming from Budapest and Vienna was joined, the old route taken by the "Orient-Express". The train then served Belgrade, a city on the Danube designated as the capital of the new Yugoslav state. From this city, the railway line followed by the CIWL train went up the Morava valley, crossing old Serbia. In Niš (Nisch), where it met the bifurcation for the directions of Thessaloniki (Salonica) and Athens, while the train descended into one of the most mountainous regions and headed for Sofia. After serving the capital of Bulgaria, the convoy crossed the Balkan range, which gave its name to the region. Then passing through Plovdiv, then Edirne, the train finally reached Istanbul (Constantinople) after a 3,028 km long journey.

Replacing the provisional one signed on March 26, 1919, the final intergovernmental convention for this train was initialled on the following August 22 by the representatives of nine States (France, Belgium, Greece, Italy, Great Britain, the Netherlands, Switzerland, Romania and Yugoslavia); the PLM was naturally designated as the managing administration. For the CIWL, aware of the more political than commercial nature of this relationship, the shortfalls in revenue in the first years were compensated by subsidies to cover operating deficits. Due to the lack of CIWL equipment that could be assigned to it, the missions were to be carried out gradually. At that date, many units were being returned by Germany (ex Mitropa), their overhauls being in progress in various workshops. During the month of May 1919, the Belgian kingdom had requested the attachment of the country to one of these ramifications. The section of these cars left from the port of Ostend to head for Brussels, Luxembourg, Strasbourg, Basel, Saint-

Gothard and Milan; in this last station, it could be attached to the elements coming from Paris, an identical organization being operated during the return to Belgium.

Une mise en exploitation progressive vers les Balkans- Gradual operation towards the Balkans

Without waiting for this signature, the early commissioning of this convoy receiving, let us recall, the name of "Simplon-Orient-Express" (L 33-L 34 in the CIWL indicators), was decided in accordance with the articles of the final agreement. It was launched as a luxury train on the sections located between Paris, Lausanne, Milan and Trieste from April 11, 1919. To facilitate the missions of diplomats and Allied soldiers, connections were also offered in Paris for people coming from London via the Channel ports. It was the same in Milan for those coming from Bordeaux and transiting by a fairly slow Express passing through Limoges, Lyon, the Maurienne valley and Turin. The pursuit beyond Trieste to Belgrade could already be done by an ordinary Express which offered, in addition to 1st class Italian Az cars to Zagreb, as well as 1st class Serbian vehicles to Belgrade, a car- direct sleeping car starting from Paris and going theoretically to Bucharest, a second unit going to Belgrade.

The state of the Danube railways sometimes transformed the trip to the Balkans into a real expedition, with journeys on the road or even by barge on the Danube passing certain damaged sections (in particular large bridges). Thus, the sleeping car for Belgrade had a temporary terminus in Semmlin. As the reconstruction of a destroyed structure on the Save River was not yet complete, travellers had to cross it on a temporary bridge of boats, before taking another Rapide train waiting on the opposite bank to reach Belgrade. In connection with the various peace treaties, the political instability then reigning in the region also complicated the establishment of commercial links circulating on time.

If the official inauguration had taken place on April 11, 1919, with the circulation of a special train for the few guests, the definitive installation of the "Simplon-Orient-Express" in the direction of the Balkans had to wait until January 1. 1920, date of its extension as a luxury convoy to Belgrade.

The railway treaty concerning the circulation of this great international train had been initialed on October 15, 1919. It had been passed between the following railway administrations:

- Dutch Railways,
- Belgian State Railways (signature M. Beckers),
- Alsace-Lorraine railways (signature M. Cathusier),
- Railway from Paris to Orléans (signature M. Jacquot),
- Chemin de Fer du Nord (signature M. Schoeller),
- Paris Lyon Méditerranée (signed by Mr. Eugène Mugniot),
- Swiss Federal Railways (signatures Messrs. E. Gorjat and Roud),
- Italian State Railways (signature Messrs. Fiosi and Germano),
- Serbian-Croatian-Slovenian State Railways (signature M. RM. Avramovitch),
- Romanian State Railways (signature M. Caracostea),
- Hungarian State Railways (signature pending),
- Austrian Southern Railways (signature pending),
- Hellenic Railways (signature M. Politis),
- Bulgarian State Railways (signature M. Morfoff),
- Ottoman Railways (signature M. Labrunie),
- CIWL (signature André Noblemaire)

- Planned for a period of ten years, this act signed in Paris was intended to define its specific conditions of circulation and operation, in particular the compositions of the trains which must always be carried out exclusively using materials (only 1st class) supplied by the CIWL. In addition to details on the route followed by the convoy and the future extensions of its services envisaged in the short term, the CIWL was authorized to limit or even eliminate the types of sleeping cars whose average occupation in places offered over two years was less than 40%.

The CIWL had to assemble a substantial fleet for the formations of the various trains in circulation. At the end of the war, however, she experienced difficulties for this mission. The requirements for these convoys were estimated at more than twenty dining cars, four ten type R sleeping cars and forty vans. A disparate fleet of nearly 150 vehicles was therefore reserved by the Parisian management for the various sections of the train. For the summer of 1920, these distributions are as follows:

- Paris - Constantinople 1 WL tri-weekly (WL n° 821, 823 to 827, 829, 830, 1713),
- Boulogne - Constantinople 1 WL tri-weekly (WL n° 1714, 1716, 1718, 1744 to 1747, 1783, 1822),
- Paris - Athens 1 WL tri-weekly (WL n° 1835 to 1837, 1868, 1986 to 1988, 1996, 2067),
- Paris - Belgrade 1 four-weekly WL (WL n° 2069, 2076, 2077, 2080, 2082, 2083),
- Paris - Bucharest 1 WL daily and 1 WL four-weekly (WL n° 1722 to 1724, 1755 to 1761, 2169, 2291, 2293, 2335, 2341, 2401, 2447, 2449 to 2452, 2454, 2496),
- Boulogne - Bucharest 1 WL four times a week (WL n° 1762 to 1764, 2311 to 2316),
- Paris - Trieste 1 WL daily (WL n° 2317 to 2322),
- Paris - Brig 1 daily WL (WL n° 2323 to 2326),
- Lyon - Trieste 1 daily WL (WL n° 2327 to 2330),
- Paris - Bucharest 1 WR (WR n° 919 to 921, 1784, 1799, 2100, 2101, 2137, 2138),
- Paris - Constantinople 1 WR (WR n° 2385 to 2387, 2389, 2391 to 2393, 2395, 2396),
- Bordeaux - Lyon 1 WR (WR n° 668, 673 to 675),
- Paris - Constantinople F n° 1073 to 1077, 1079, 1081, 1087, 1089 to 1094, 1104, 1108, 1119, 1125, 1164 to 1166,
- Paris - Bucharest F n° 1167, 1168, 1179, 1188 to 1198, 1212 to 1215, 1217, 1220, 1235.

This long list, however, lacks the staff assigned by the Rome Directorate for the section from Milan to Trieste, in particular the few lounge cars, as the Rome archives have not been found.

Departing from Paris-Lyon station, its basic composition already included two vans, a restaurant car and three type R sleeping cars for Bucharest; it also included another van and a type R sleeping car for Belgrade, as well as a type R sleeping car for Milan and another limited to Brig. During the turnaround at Milan-Centrale station, the train still received a Lyon - Trieste sleeping car as reinforcements and another coming from Ostend and bound for Bucharest. On the route between Milan and Trieste, the convoy also accepted a CIWL lounge car; this vehicle (Italian fleet WS n° 911, 1677, 1678) was however only offered until November 30, 1920.

With such a total of CIWL equipment, it was arguably the heaviest sleeping car train on the European continent. During the summer of 1920, a second saloon car was also added to it in Romania between Temesvar and Bucharest. The following season, this vehicle was offered between Zagreb and Temesvar; for lack of sufficient profitability, this service ceased in the autumn of 1921.

Customers of the "Simplon-Orient-Express", like those of other large luxury trains circulating on the European continent, were exempt from the obligation to present their passports and attend the inspection of their luggage in the halls of the stations. -border assigned to the completion of these

formalities. Passport checks were carried out in most cases in the trains or, failing that, when stopping at the station, or even during the journey, in the case of hand luggage.

Following the shortage of coal in Switzerland during the First World War, the CFF had proceeded with the extension of the three-phase from Brig to Sion, the commissioning of the catenaries having taken place on July 31, 1919; the train then benefited from more and more journeys made in electric traction. The first times observed were as follows:

- *SO* : Paris-Lyon 19 h 30, Lausanne 7 h 35, Brigue 10 h 13 - 10 h 40, Iselle 11 h 13, Domodossola 11 h 35 - 12 h 00, Pallanza 12 h 30, Baveno 12 h 39, Stresa 12 h 47, Arona 13 h 06 - 13 h 11, Milan Centrale 14 h 25 - 14 h 55, Brescia 16 h 15 - 16 h 18, Desenzano 16 h 47 - 1 h 48, Vérone 17 h 35 - 17 h 50, Vicenza 18 h 33 - 18 h 36, Padoue 19 h 03 - 19 h 08, Venise 19 h 45 - 20 h 00, Trieste 23 h 45 - 0 h 15, San Pietro del Carso 2 h 25 - 2 h 28, Longatino 3 h 22.

- *OS* : Longatino 3 h 00, San Pietro del Carso 3 h 58 - 4 h 00, Trieste 5 h 30 - 7 h 30, Venise 11 h 15 - 11 h 30, Padoue 12 h 09 - 12 h 14, Vicenza 12 h 45 - 12 h 48, Vérone 13 h 38 - 13 h 53, Desenzano 14 h 41 - 14 h 42, Brescia 15 h 15 - 15 h 18, Milan 16 h 45 - 17 h 25, Arona 18 h 50 - 18 h 52, Stresa 19 h 14, Baveno 19 h 21, Pallanza 19 h 29, Domodossola 20 h 02 - 20 h 20, Iselle 21 h 20, Brigue 21 h 52 - 22 h 20, Lausanne 0 h 47, Paris 11 h 15.

In the fall of 1919, a dispute between Yugoslavia and Romania had already interrupted rail traffic between these two countries. To make matters worse, on November 4 of this year, the L 33 suffered a serious collision near Villeperrot, on the section from Pont-sur-Yonne to Sens. The Rapide Paris - Genève had struck it violently, causing the locomotive to derail; Although there were no deaths or serious injuries to be deplored, in the Simplon-Orient-Express comprising four sleeping cars, a restaurant car and two vans, there were unfortunately around twenty dead and around sixty injured in the other convoy, the WR n° 2428 being however judged not to be repairable.

The date of July 1, 1920 marked the culmination of the planned programme with the arrival of the train in Istanbul (3,342 km from Calais). Obtained by extending the Belgrade section, its frequency for the Golden Horn was initially tri-weekly (departures from Paris on Sundays, Tuesdays and Thursdays).

Various other modifications were made on this occasion. Thus, the section for Bucharest was only started four times a week from Paris, alternating with the Istanbul section (departures on Mondays, Wednesdays, Fridays and Saturdays). Every day, a sleeping car was also offered from Boulogne to Bucharest with a return to Calais; the same was true for a second vehicle going from Boulogne to Istanbul with again a return to Calais. The frequency of sections from Paris for the Romanian and Turkish capitals became daily for June 1, 1921. Following a lull in Greek political life, the road to Athens (3,170 km) was also open on this date thanks to a car- three-weekly beds departing from Paris on Mondays, Wednesdays and Fridays. The kingdom of Belgium was not forgotten with an additional branch leaving from Ostend (Tuesdays, Thursdays and Sundays) and heading towards Athens and Istanbul.

- *SO* : (Londres 8 h 20, Calais-Maritime 12 h 35, Paris-Nord 16 h 45), Paris-Lyon 19 h 30 (jour A), Laroche-Migennes 21 h 54, Dijon 0 h 28 (jour B), Frasné 3 h 00 - 4 h 15, Vallorbe 4 h 50 - 6 h 35 (heure Europe continentale), Lausanne 7 h 25 - 7 h 35, Vevey 7 h 55, Montreux 8 h 05, Martigny 8 h 49, Sion 9 h 22, Brigue 10 h 18 - 10 h 40, Domodossola 11 h 35 - 11 h 55, Pallanza 12 h 27, Baveno 12 h 35, Stresa 12 h 42, Arona 13 h 00, Milan Centrale 14 h 20 - 14 h 55, Brescia 16 h 13 - 16 h 16, Desenzano 16 h 49 - 16 h 50, Vérone 17 h 35 - 17 h 50, Vicenza 18 h 33 - 18 h 35, Padoue 19 h 03 - 19 h 08, Venise SL 19 h 45 - 20 h 00, Trieste 23 h 55 - 0 h 15 (jour C), San Pietro del Carso (Pivka) 2 h 25 - 2 h 28, Ljubljana 3 h 15 - 3 h 50, Zagreb 8 h

30 - 9 h 00, Vinkovci 15 h 27, Bucarest 20 h 20 (heure Europe orientale), Vinkovci 15 h 52, Belgrade 20 h 20 - 20 h 50, Nis 9 h 10 (jour D), Sofia 19 h 30 (jour E), Istanbul 20 h 00 (jour F), Nis 10 h 00, Salonique 17 h 30 (jour E), Athènes 10 h 41 (jour F) (Bordeaux 7 h 53, Lyon 21 h 45 - 21 h 51, Milan 13 h 35).

- OS : Athènes 16 h 00, Salonique 8 h 00 (jour B), Nis 18 h 00, Belgrade 7 h 02 (jour C), Istanbul 20 h 30, Sofia 22 h 20, Nis 5 h 50, Belgrade 19 h 02 - 22 h 20, Vinkovci 2 h 50 (jour D), Bucarest 23 h 00 (heure Europe orientale), Vinkovci 6 h 14, Zagreb 12 h 30 - 13 h 20, Ljubljana 17 h 55 - 18 h 30, San Pietro del Carso (Pivka) 19 h 28 - 19 h 30, Trieste 21 h 00 - 0 h 30 (jour E), Venise 5 h 40 - 6 h 20, Padoue 7 h 01 - 7 h 06, Vicenza 7 h 37 - 7 h 38, Vérone 8 h 30 - 8 h 45, Desenzano 9 h 33 - 9 h 34, Brescia 10 h 07 - 10 h 10, Milan Centrale 11 h 40 - 12 h 40, Arona 14 h 12, Stresa 14 h 34, Baveno 14 h 41, Pallanza 14 h 48, Domodossola 15 h 22 - 15 h 50, Brigue 17 h 22 - 17 h 50, Sion 18 h 43, Montreux 19 h 50, Vevey 20 h 00, Lausanne 20 h 20 - 20 h 35, Vallorbe 21 h 40 - 21 h 40 (heure Europe occidentale), Frasne 22 h 30 - 23 h 20, Dijon 1 h 40 (jour F), Laroche-Migennes 4 h 40, Paris-Lyon 8 h 40, (Paris-Nord 11 h 50, Calais-Maritime 16 h 00, Londres 20 h 20 et Milan 18 h 00, Bordeaux 20 h 20).

With these latest developments, the projects of 1919 became reality and the "Simplon-Orient-Express" then had a virtual monopoly of rail links from Western Europe to the Balkans. Circulating in the heart of the new States born from the dismemberment of the Habsburg Empire and on the ruins of the Ottoman Empire, its first years of circulation were sometimes hampered. Less than eight days after its launch to Istanbul, the outbreak of a conflict between Greece and the Turkish state caused its untimely stoppage. This resulted in new changes to the borders, the Greek city of Adrianople notably becoming Turkish again under the name of Edirne. The route followed by the convoy along the Maritza River thus became more complicated; departing from the Bulgarian city of Svilengrad, the line entered Greek territory for the first time, then Turkey for the Edirne service, before returning to Greece at Neas Orestias to pass through Pythion, then finally entering Turkey definitively near 'Uzunköprü. The tense relations between the two countries did not facilitate rail links; this resulted in significant loss of time for travellers in transit.

Civil aviation was being born thanks to the purchase of military aircraft and their summary reorganizations for the transport of a few passengers. If the first initiatives of the Franco-Romanian Air Navigation Company (CFRNA) had started in the direction of Prague (1920), then Warsaw (1921), Vienna and Budapest had been linked to Paris in 1922. The same year, Bucharest and Istanbul was connected to the air network. By crossing the Bosphorus Strait to reach Ankara in 1924, it even became the first intercontinental company. Tough competition had already arisen for the new "Simplon-Orient-Express".

The upheavals of nascent fascism in Italy also led to strikes on its transalpine route and the convoy had to be diverted to routes deemed safer in Austria. Many other political events further upset the services of the train throughout these years.

Until 1939, its composition evolved naturally according to the flow of travellers and according to the successive services. One of the first changes concerned the circulation of the Lyon - Trieste sleeping car, which was limited to Milan on January 1, 1922, then stopped definitively on June 1 following for lack of sufficient customers. The tributary branch known as the 45th parallel, between Bordeaux and Milan via Lyon, which is very loss-making, was also abandoned on this date. The frequentation of this route having turned out to be almost nil, it had never covered its operating costs. The circulation of the lounge car on the Milan - Trieste route was also stopped, not because of an insufficient number of passengers, but as a result of delays in the timetables which made it impossible to maintain it at times considered to be badly placed by the customers. (especially in the East - West direction).

For the winter 1921-1922 service, the "Simplon-Orient-Express" was therefore offered from Calais and Paris for the destinations of Lausanne, Milan, Trieste, Bucharest, Belgrade and Istanbul. A direct sleeping

car ran between Paris and Athens (Mondays, Wednesdays, Fridays) with returns taking place on Mondays, Wednesdays and Saturdays from the Greek capital. On other days, a sleeping car remained transported by an ordinary train between Belgrade and Athens. The schedules were as follows with a departure from Calais-Maritime at 12:35 p.m. to reach Paris-Lyon at 6:15 p.m., after having made a first reversal at Paris-Nord. The train left Paris-Lyon at 7:35 p.m. for Milan (2:20 p.m. - 2:55 p.m. day B), Trieste 11:55 p.m., Belgrade 10:50 p.m. (day C), Athens 5:16 p.m. (day E), Istanbul 1 p.m. 00 (Day D).

A series of derailments marred the budding career of the train. On December 15, 1921, between Belgrade and Niš, following a defective rail, the convoy traveling at a moderate pace had left the tracks; there had been no bodily damage but the cars had all suffered. Then, the following Wednesday, December 21, around 9:45 p.m., the SOE was once again the victim of an accident, this time in a side-spin; it had taken place in Italy, near San Dona station, on the route from Trieste to Venice following the unexpected exit of the Rapide Trieste - Rome parked on a siding. Here again, the locomotive had been the main victim and there had been no victims to deplore, except the station master who, feeling responsible, had killed himself. It was then necessary to wait until May 17, 1924 to see the SOE again making "the front page" of the newspapers; coming from Istanbul, he had indeed bumped into a freight train on the Trieste - Postumia section; this time there had been two deaths, the personnel driving the locomotive.

In June 1922, following the end of track works, some accelerations had been observed between:

- (Londres 11 h 00), Calais-Maritime 14 h 40, Paris-Lyon 18 h 41 - 20 h 00, Milan 13 h 40 - 15 h 00, Trieste 23 h 25 - 0 h 40, Zagreb-Etat 9 h 40, Vinkovci, Orsova, Craiova, Bucarest 6 h 10, Vinkovci, Belgrade 20 h 35 - 21 h 45, Nis, Sofia, Istanbul 8 h 00, Belgrade, Nis, Salonique et Athènes 19 h 40 ; le retour vers Londres transitait par Boulogne.

The Ostend - Bucharest sleeping car was attached to a branch (London) Ostend (11:45 a.m.), Brussels, Luxembourg, Strasbourg, Basel, Milan (2:23 p.m.) and this routing was carried out in this way until June 4, 1925 Another sleeping car entered service on the Prague - Istanbul route from June 1, 1922. Subsequently, its composition hosted in Belgrade, in addition to other vehicles, races from Berlin to Athens and Istanbul, as well as others travelling from Vienna to Athens and from Budapest to Istanbul. A sleeping car from Ostend to Istanbul was even restarted after May 15, 1928.

Following the decisions taken during the CEH held in Nice from November 5 to 10, 1923, a gain of nearly three hours was made on the route between the French, Romanian and Greek capitals; the duration of the journey to Istanbul could also have been shortened, but it was preferred to keep the daytime arrival for the latter city.

Although the two access sections to the Simplon tunnel were still mostly operated on a single track, a second underground parallel to the first was opened to traffic from 16 October 1922. Electric traction was also extended between Sion and Saint-Maurice from December 12, 1923, then from this station in the direction of Lausanne on May 14, 1924. The original three-phase had given way to the 15 kV - 16.7 Hz system, the one hundred and twenty-seven Ae 4/7 series n ° 10901 to 11027 of 2D1 axle configuration taking the convoy under the CFF catenaries. The following year, the Swiss single-phase reached Vallorbe on June 5, the route in Switzerland then switching entirely to electric traction, the same locomotive then being able to remain at the head of the train. The three-phase conversion was then carried out on the Sion - Brig section on January 15, 1927, then on March 2, 1930 under the summit tunnel. In order to facilitate exchanges between CFF and FS, the Italian section operated by Swiss Railways from Iselle to Domodossola was in turn equipped with 15 kV - 16.7 Hz from 15 May 1930.

In Yugoslavia, complementary relations had also been set up by the CIWL. Thanks to its geographical position, Belgrade, the capital, had become one of the best served cities in the Balkans. In addition to the

SOE, single sleeping cars ran in the directions of Central Europe and South Germany between Belgrade, Budapest and Vienna, as well as between Zagreb and Munich via Bad Gastein and Salzburg (via the Tauern line). The Zagreb - Vienna train, already transporting a sleeping car between these two cities, also included a sleeping car in summer from Zagreb for Sušak (Souchak), a station bordering Fiume (Rijeka since 1945).

The career of this great train still knew many adventures until 1940, even 1941 from Lausanne, but that is another story...

Mediterranean Lines of Communication – MEDLOC

Set up by the UK's Army Movement Control Division known as Q-Mov

by Chris Elliott and Sebastian Lair

Back in 2016 Rob Bayliff, the Chairman of the World War Two Study Group sent us a collection of Medloc Photos taken between 1945 – 1948. These were taken by Major Burke RE and we have included just a few of these as they capture the atmosphere of Medloc in the years immediately after the end of WW2

Background notes about Medloc

*Referred to in traditional British dry humour by many travellers as
Movement Eventually Despite Lots of Confusion*

Medloc was the acronym chosen by the British War Office and started life at the end of world War One in 1918. In 1944 as the Normandy landings signalled the eventual end of German ambitions and occupation with the end of the war likely in the next months, plans were made to use Medloc to transport over 2 million service personnel once hostilities had ended.

When World War Two came to an end in May 1945, Western Europe's railways were in a state of great disarray.

Belgium, the Netherlands and France were left with considerable destruction of all types of installations, bridges, viaducts, locomotives and rolling stock. Caused by allied bombing and the work of the resistance who carried substantial sabotage in May and June in a very successful effort to stop the Germans from reinforcing their army in Normandy.

A railway strike that started in the Netherlands in September 1944 went on for eight months and left the country railways inoperable, the Germans took 90% of passenger carriages and 50% of all locomotives back to Germany, if you add to that 90% of overhead electric catenary and 82% of electrical substations removed, one can understand the serious problems that faced The Netherlands.

A similar problem existed in France, of a total of 12.547 locomotives only 7.485 were serviceable, out of some 320.000 freight wagons, 45.150 were damaged or irreparable.

The lack of freight wagons and passenger carriages to a lesser extent caused considerable problems and friction between the military authorities and the National Railway Authorities.

For some time the Allied Forces now occupying Germany regarded freight wagons as '*Butin de Guerre*' and both wagons and carriages were marked as such. Even carriages and wagons taken by the German were not returned to France for some months.

Protests were made by the French Government. The task of moving essential food, fuel and other critical materials was very difficult.

Seen from the world of transport in 2012, it is difficult to comprehend that lorries other than military vehicle were non-existent. No motorways and no '*poids lourdes* !so everything had to be moved by rail.

Then came other demands from the Allies, from the US who were still moving servicemen across France down the Rhone Valley to the Mediterranean to be moved by sea to the Far East and the War with Japan. Plus demands from The British to move many hundreds of thousands of service people from the Middle East, Italy and the South of France to the Channel Ports. The British Medloc trains moved over 2 million service personnel.

These demands were for trains to cross France; Toulon to Dieppe, from Milan to Calais via Switzerland and Dijon. From the South of Austria to at first to Calais and then later to the Netherlands.

The state of SNCF locomotives, many damaged by sabotage, allied bombing and destruction by the Germans was such that the Allies shipped several hundred British built Austerity Class 140 and 150 locomotives. These locos were used mainly in the north, and on a rare occasion were seen to be hauling trains out of Paris.

Three routes for Medloc were established on a priority basis:

A Toulon to Dieppe with one train per day in each direction.

B Milan to Calais or Dieppe with two trains per day in each direction.

C Villach to Calais with one train per day in each direction.

Military records revealed that 10 *rames* each of 14 carriages were loaned for the Medloc Service route A Toulon to Dieppe. When planning no guarantee could be given that SNCF's carriages would be available, so DR carriages and BR stock would be used.

These demands had to be met using the existing rolling stock, that rolling stock was made up into special trains sets, using any carriages that were fit for the long journey. At the beginning the special trains from Toulon to Dieppe were made up of carriages not only from SNCF's, but DR (ex German Reich) carriages and sets of rolling stock shipped from the UK.

Proposals were made to transfer a number of sets of Italian carriages from Italy to the Toulon to Dieppe service.

Service personnel who were to travel on Medloc trains were likewise prioritised.

Personnel; returning o the United Kingdom prior to redeployment to the Far East.

Python; leave, Normal Reliefs.

Demobilisation; release from the forces.

The negotiations with Switzerland were delicate as it was necessary to respect Switzerland's Neutrality. That meant that any service personnel en-route to the Far East and the war with Japan were not allowed to travel via Switzerland.

Another proposal was to use Bomber aircraft between Italy and the United Kingdom. That would mean that 900 personnel could be flown each day. In practice few were moved in this way.

Medloc A Toulon to Dieppe

A tented camp was to be established at the race course le Crau near Toulon, this camp had to provide enough accommodation for 5000. The choice of this location made by General Alexander when the summer sun was beating down and had not taken account of the Mediterranean torrential rains 'Episode Cevenole.

La Seyne railway station was chosen for departing and arriving Medloc trains. The route chosen from La Seyne was along the coast to Nimes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Toulouse, then north via Limoges, Neuilly Pailloux, Paris, and Dieppe. This route took into account the shortage of steaming coal for the steam locomotives and that the line from Sète had been electrified.

As no on-board restaurant cars were available or were not suitable for such large numbers of travellers, Meal Camps were established at Bram just west of Carcassone and at the French military camp at Neuilly Pailloux near Chateauroux. When the route via Toulouse was abandoned in 1946, Medloc trains used the Rhone valley and meal stop was established at Beaune just outside the station.

A winter tented camp was planned for Dieppe, this camp would have to provide enough accommodation for 3000. However the French Military authorities eventually made two existing repatriation camps available.

At the same time the SNCB and the Belgian Government reported a critical position '*une demarche urgente et pressante*' protesting against the retention by the British Military Authorities, in Germany of no less than 14 000 Belgian railway wagons, 72 000 were needed for moving the harvest.

In October 1945 800 freight wagons were returned to France from the British Occupied zone of Austria. Some interesting statistics; in 1938 there were a total of 473.417 freight wagons operated by SNCF, none of which were foreign. However in July 1945 there was a total of 315.743 wagons, 275.673 were foreign. In September 1945 there was a total of 322.627 wagons, 280.226 were foreign.

Medloc B Milan to Calais

The Swiss Government struck a bargain with the British, in return for opening the Swiss – Italian border thus allowing Swiss exports via Genoa, Medloc trains were allowed to cross Switzerland. Meal Camps were established at Villers les Pots just east of Dijon and at Epluches just north west of Paris.

The Medloc B route which started in Milan was used to move all military personnel arriving from the South of Italy and those transhipped from Greece, Malta and the Middle East. To move the service personnel north from Tarento, Brindisi and Bari, a series of feeder trains were established ferrying passengers to Milan.

The conditions on these military train were very basic, no corridors, no restaurant cars, many of the troops were packed eight to a compartment. Often no windows, just plywood panels to keep the worst of the cold, rain and coal smuts out. Despite all these privations those returning home were just happy to be going home after several years away.

Over 1000 former passengers replied to an appeal in 1994 made by Chris Elliott all providing intimate details of these trains, the conditions on board and their personal recollections of how they felt, many were very young servicemen, just 19 or in their early twenties. Many spoke of the casual way in which the trains were handled, the many seemingly unscheduled stops where bridges were crossed at walking pace and not to forget the black market.

The currency in common use was cigarettes, a cigarette could persuade a steam loco driver to fill a bucket with hot water to brew tea. A cigarette or two could buy you a pair of nylons three would provide a visit to a *Bordel*.

The deprivations of war ravaged Europe also came as shock, everywhere the trains stopped there were children begging for food, cigarettes. The war weary servicemen travellers threw anything they could.

It was not unknown for the Medloc trains to arrive in Limoges with armed gendarmes on the platform to stop any black marketing whilst gendarmes not in uniform were trading cigarettes, chocolate and about almost anything that could be used as barter.

Medloc was described by former Medloc travellers as “farical, hilarious, dreadful, thrilling, most efficiently organised, never to be forgotten,” all these adjectives and many more were used to describe the Medloc train journeys.

Whereas there were lists of passengers, of carriages plus plus it was the responsibility of the officer in charge of the train often in his early twenties to supervise the train on its long journey. There were servicemen in all types and colours of uniform, if you were in uniform it was assumed that you had the right to be on the train.

German prisoners of war were employed to work in the transit camps, at Toulon an enterprising German sergeant produced a form to be filled in by those travelling. This form set down what was needed by a Medloc traveller; it took quite some time for the camp authorities to find out what was going on, not before several Germans had jumped aboard wearing any uniform that they had found.

One sergeant recalls being made the officer in charge of a Medloc train leaving Calais for Germany and Austria. This train was carrying German prisoners of war to be transferred back to Austria to work in the various military camps. This officer relates that every time the train stopped at a station in Germany, a few would simply jump off and fade into the mist so that when he arrived in Villach few of the original POWs were still on board.

Expecting to face military justice, he was relieved that no-one seemed the slightest bit interested. This laissez-faire was not too surprising as many of those in transit in repatriation camps were close to being demobbed after the war and just did not want to know about military discipline.

Medloc C Villach to Calais and Hook of Holland

Villach was the Medloc headquarters in Austria. The Medloc C route's first journey started from Villach by lorry across Germany to arrive in Calais but was soon to be replaced by the train service for short time also from Calais to Villach via Germany.

Villach was then and still is today an important railway hub in British Occupied Zone in Austria. In addition to keeping the Medloc trains running, Movement Control operated a connecting overnight service was between Vienna and Villach. The UK like the other three occupying powers had a garrison in Vienna. To reach Vienna the train had to pass through the Russian Zone.

Villach close to Italian frontier was the arrival point for Medloc feeder trains and in later days these feeder trains were replaced by a bus with a trailer.

The unstable political situations in occupied German and Austria and the independence of the Communist Government led by Tito in Yugoslavia and his opposition to the Russians who wanted Yugoslavia to become another satellite state, created speculation that Russia might one day make a dash for Yugoslavia

via Villach. The Royal Engineers railway operating squadron had keep two trains in steam in Vienna just in case it was necessary to evacuate the British Embassy staff in a great hurry. An early sign of just how nervous Western Europe was at the outbreak of the cold war between Russia, it satellites and the West.

Medloc C ran for ten years, until the last train left Villach for the Hook of Holland on the signing of the Austrian Peace Treaty in October 1955.

One Army sergeant who has left us his notebook with some very interesting drawings of locomotives and signalling systems.

Romance was to be found on Medloc, an Italian countess was smuggled aboard the Medloc train from Italy, another of a soldier falling in love at a meal halt *un coup de foudre*, then coming back and marrying the young lady.

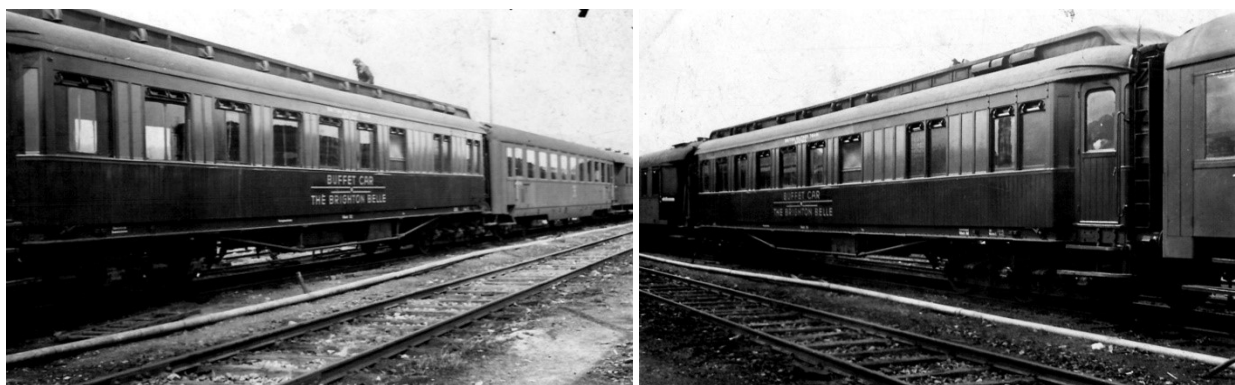
The authors of Medloc book talked to a lady in the village of Bram just west of Carcassonne who had worked at the British camp close to the station, it was used as a meal halt. This young lady had complained to the doctor of shaking hands, the doctor's diagnosis was you've caught the English disease of drinking too much tea. .

In Calais there were a number of young Calaisienne ladies helping in the canteen. There was a mirror on the wall between the kitchen and dining room. So that every time they carried the plates passed the mirror they would check to see that they looked stunning.

The Army cook sergeant soon got annoyed with this grooming and in good East End of London Cockney Dialect Shouted "*How about a bit more bleeding Travail ranhd here and less of regardez vous dans le miroir*". It was the joke of the night!!

The Medloc headquarters in France was at the elegant Roget and Gallet Perfume House in La rue St Victoire.

One could be forgiven for the word Confusion (C) in the alternative definition of the Medloc (see title). One returning serviceman arrived in a station in France only to see the south bound Medloc train standing at the opposite platform and staring out of the window was his wife and children heading south to spend some leave with him, he never arrived in Calais.



Dirk was able to identify the six-axle WR "Buffet Car - Brighton Belle". It is a former DESG Diner from the DESG 51-56 or 57-88 series (first DESG numbers, later renumbered), both series built by van der Zypen & Charlier at Cologne-Deutz between 1906 and 1908. In 1916 the car was forcibly recruited into Mitropa, CIWL lost its German subsidiary DESG.



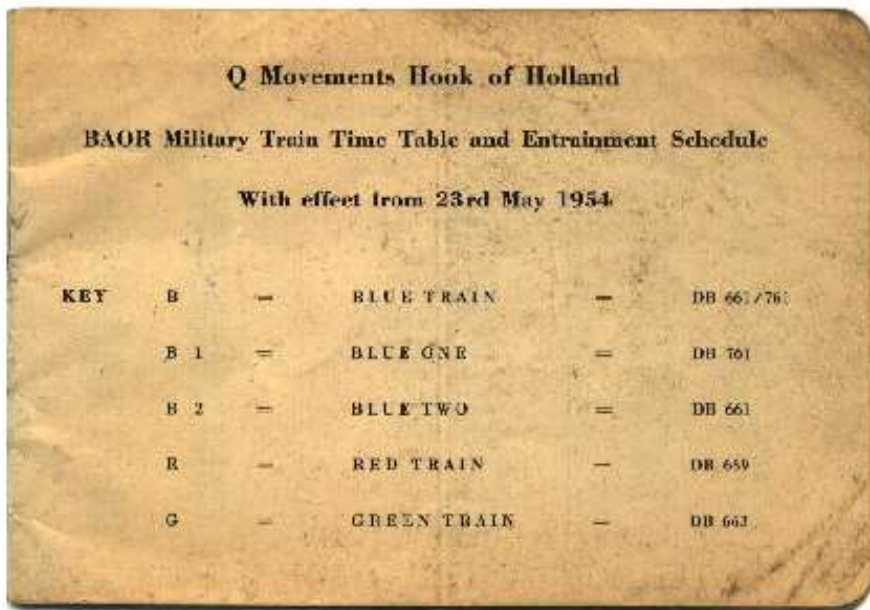
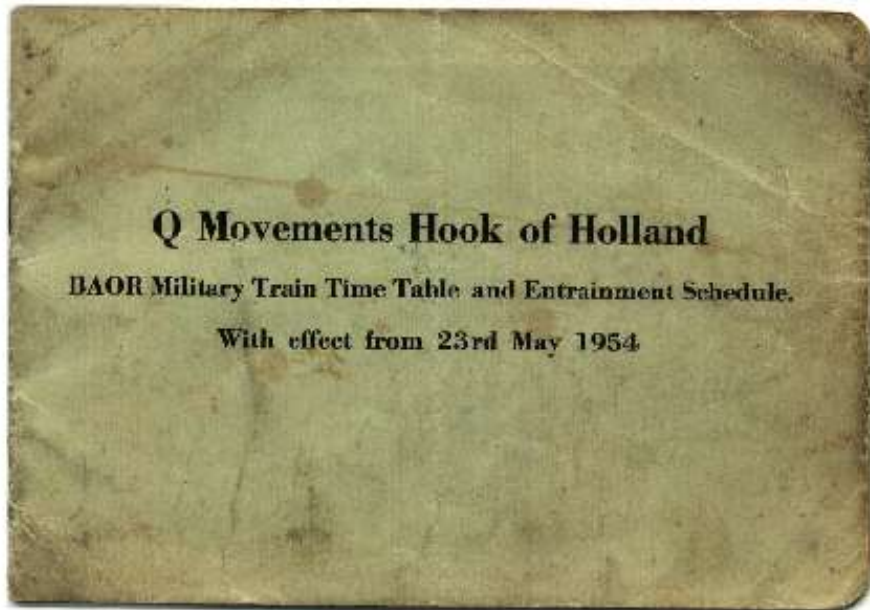
If you put your 'specs' on you might just be able to read the words Lady Astor & the D-Day dodgers. The D-Day landings at Normandy took place in June of 1944. It was not a happy time or place. The fighting was hard and the human costs were high. Canadians took one of the lead positions in the fighting. But Normandy was not the only front upon which the Canadians fought and died. In July of 1943, Canadians, Americans and many other soldiers landed on the island of Sicily and began a campaign to push the German army up and right out of Italy. The fighting was fierce as is attested to by the number of Allied graves, 542 of them are Canadians, throughout Italy.

As the death toll in the Italian campaign mounted, what did Lady Astor have to say about it? She referred to the Italian-campaign soldiers as "D-Day Dodgers". She had received a letter from a disillusioned British soldier who apparently thought that he was not part of the war effort. He signed his letter *D-Day Dodger*. Not bothering to find out what the term meant, Lady Astor started to refer to soldiers in the Italian campaign as "D-Day Dodgers."



The Milan to Calais NAAFI Car

As we have explained above, Medloc 'C' From Villach to Hoek Van Holland was the route that the train included some CIWL Cars until it stopped operating in late 1955. Thanks again to Rob Bayliff set out below are some various timetable and other documents used on this route.



Q Movements Hook of Holland
BAOR Military Time Table and Entrainment Schedule
With effect from 23rd May 1954

R. J. E. Bagdoff Collection

Provenance M. Brax

Page 1 of 10

(Original 5 1/2" x 4 1/2")

Klagenfurt - Hook via Mönchen-Gladbach and Dalheim and v. v.

DB 668/667 The White Train

DB 668			DB 667	
arr	dep		arr	dep
	09.47	Hook	20.18	
10.46	10.48	Utrecht	19.09	19.15
11.45	11.46	Eindhoven	18.12	18.14
12.20	12.27	Roermond	17.26	17.36
12.46	12.47	Vlodrop	17.08	17.09
12.52	13.19	Dalheim	16.38	17.03
13.46	14.01	Mönchen-Gladbach	15.56	16.12
14.59	15.00	Köln Süd	14.56	14.57
16.13	16.20	Koblenz Hbf.	13.39	13.46
-	-	Frankfurt Süd	11.19	11.34
19.16	19.23	Laufach	-	-
20.40	21.01	Würzburg	08.53	09.23
23.13	23.22	Treuchtlingen	06.49	06.59
00.22	00.25	Augsburg	05.46	05.51
01.33	01.35	M. Trudering	04.34	04.37
03.20	04.05	Salzburg	02.05	02.50
07.06	07.08	Spittal	22.39	22.52
07.40	07.59	Villach	21.04	22.05
08.33		Klagenfurt		20.24

Villach - Wien/Graz and return

Military Coach

D 564			E 982		
		10.14	Villach	18.41	
	11.00	11.08	Klagenfurt	17.51	17.57
	13.48	13.50	Zeltweg	15.23	15.25
	15.02	15.05	Bruck a. d. Mur	14.01	14.10
	16.16		Bruck a. d. Mur		13.59
17.05			Graz		13.10
	16.36	16.38	Semmering	13.05	13.08
	18.27	18.29	Meidling	10.46	10.48
	18.35		Wien	10.40	

Q Movements Hook of Holland
 BAOR Military Time Table and Entrainment Schedule.
 With effect from 23rd May 1954

Villach - Trieste and return (Bus)

The Military Bus Service will run from Villach to Trieste and v. v. on the following timings:

arr	dep		arr	dep
	09.00	Villach Main Station	19.45	
10.00	10.15	Tarvision	18.30	18.45
12.45	13.15	Tricesimo	15.30	16.00
15.00		Trieste Q Mov HQ		13.45

This service operates only on the day when MEDLOC train arrive at VILLACH and on the day after. It is not a daily service.

Train on which passenger will travel and colour of ticket to be issued

Destination Station	Change at	Train on which passenger will travel and colour of ticket to be issued				
		Officers M & F	Families	ORs M & F	Sponsored civilians (MIL)	Ex civil ship
Ahrsbeck	Mönchen-Gladbach	G	G	G	G	G
Altenbeken	Paderborn	G	G	G	G	G
Ahlhorn	-	B 1	B 1	B 1	B 1	B 1
Aurich	Oldenburg	B 1	B 1	B 1	B 1	B 1
Bentheim	Münster	B	B	B	B	B
Bad Harzburg	Hannover	B 2	B 2	R	SB	B 2 R
					others	R
Bad Oeynhansen	-	B 2	B 2	R	SB	B 2 R
					others	R
Brunswick	Hannover	B 2	B 2	B 2	SB	B 2 R
					others	R
Bremen	-	B 1	B 1	B 1	B 1	B 1
Berlin	Bad Oeynhansen	R	R	R	R	R
Bückeberg	-	B 2	B 2	R	SB	B 2 R
					others	R
Berged	Celle	B 2	B 2	B 2	B 2	B 2
Bad Pyrmont	Hameln	G	G	G	G	G

Q Movements Hook of Holland
BAOR Military Time Table and Entrainment Schedule.
With effect from 23rd May 1954

Informations sur le « Fonds de Dotation Orient-Express »

Adapted with permission and translated for the Amis des Wagons-Lits Newsletter by Chris Elliott

» Le « Fonds de Dotation Orient Express » a été créé en 2016, à l'initiative de la SNCF et de la filiale OE, ceci dans le but de rassembler, conserver, valoriser et transmettre le Patrimoine attaché au célèbre train et à son histoire. Le 3 juillet 2017, L'Association « Patrimoine Compagnie des Wagons-Lits » signait la donation d'un patrimoine inventorié, au « Fonds de Dotation Orient Express ». Aujourd'hui, Six administrateurs composent le Conseil d'Administration du « Fonds de dotation OE » Monsieur Guillaume Pepy Président du Conseil d'administration Madame Florence Brachet – Champsaur Directrice Pôle Patrimoine SNCF Madame Stéphanie Rismont Directrice Communication SNCF Madame Martine Chantereau Présidente Association Patrimoine Cie des WL Monsieur Stephen Alden DG Accor Raffles Hôtels et Orient Express. Monsieur Guillaume de Saint-Lager Vice-Président d'Orient Express - ACCOR Où est situé le fonds d'Archives CIWL ?

Où est situé le fonds d'Archives CIWL ? La plupart des archives industrielles, techniques, commerciales et iconographiques, sont dorénavant situées au siège du Fonds de Dotation OE, à la Tour ACCOR d'Issy les Moulinaux. Elles sont destinées à être présentées au public dans le cadre d'expositions culturelles. □ Précédemment entreposées dans les locaux des archives historiques du groupe SNCF au Mans, 1250 boîtes d'archives CIWL, en partie inventoriées, ont été, quant à elles, transférées en 2022 aux Archives Nationales du Monde du Travail à Roubaix. Toutes ces archives seront à terme accessibles à la consultation, pour les chercheurs et le grand public. □ La collection d'objets historiques a été inventoriée en 2017 lors de la donation. Ces objets ont été conditionnés en 2019, pour leur retrait du local de l'Association Patrimoine de la CIWL situé rue de Charenton à Paris. Cette collection historique du fonds de dotation est aujourd'hui regroupée et stockée à Stains chez un prestataire spécialisé dans le stockage d'œuvres et de pièces destinées aux maisons de vente parisiennes. Le Conseil d'Administration du « Fonds de dotation Orient Express » a décidé d'entamer une réflexion pour une relocalisation et une amélioration des conditions de conservation de cette collection d'objets historiques.

Animations et projets 2023 : 2023 est l'année anniversaire des débuts de l'aventure des trains de luxe à travers le monde, incarnée par l'Orient-Express. Pour ces 140 ans, le Fonds de dotation Orient Express a souhaité partager avec le plus grand nombre une riche programmation culturelle et patrimoniale, tout au long de l'année, en France et à l'étranger. □ Les expositions - A partir de la collection d'archives de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, (Epreuves photographiques mais également plans, cartes, dessins techniques ou encore brochures publicitaires), le Fonds de dotation Orient-Express a conçu une exposition présentée au cours de l'été 2021, lors des rencontres photographiques d'Arles, à l'Espace Van Gogh. - Du 17 mars au 21 mai 2023 dans le cadre des 140 ans, une exposition coproduite par le Fonds de dotation OE et les rencontres d'Arles, est présentée à la Villa Médicis, Académie de France à Rome. A la Villa Médicis, archives et photographies témoignent également de l'aventure ferroviaire franco-italienne du Rome-Express, l'un des trains les plus prestigieux de la Compagnie des Wagons-Lits, mis en service en décembre 1883. « ORIENT-EXPRESS & Cie :

Pour célébrer les 140 ans de l'Orient-Express, le Fonds de dotation s'est rapproché de la Commission philatélique du groupe La Poste pour l'émission d'un timbre commémoratif. Inscrit au programme philatélique national, le timbre sera émis le 4 octobre 2023. Une journée d'étude pour célébrer les 140 ans de l'Orient Express et l'arrivée des archives aux ANMT de Roubaix, est prévue d'être intégrée dans la programmation des Journées européennes du patrimoine 2023. Il semblerait que cet événement puisse être reporté en 2024, en y adossant une visite du Technicentre SNCF d'Hellemmes – Lille, et ceci avec la présence à Lille du train POE, rame historique de l'Orient Express.

Informations sur la Marque « Orient-Express » Au printemps 2022, La SNCF a vendu à ACCOR la marque « Orient Express », ainsi que ses parts dans la filiale OE. Le groupe Accor est désormais seul aux commandes de la filiale « Orient-Express ». - Stephen Alden, administrateur au Conseil d'administration du « Fonds de Dotation O.E. », est le DG Accor de Raffles Hôtels et de Orient Express

Un cocon sur rails, dans lequel pourront voyager au maximum 64 personnes, dans 17 voitures des années 1920, dont 13 avaient été rachetées par Albert GLATT à la CIWL. En 2025, les premières voitures imaginées en collaboration avec les meilleurs artisans français, dévoileront les nouveaux charmes de l'Orient Express. Pendant les Jeux olympiques de 2024, les trois premières voitures refaites, dont le bar et le restaurant, seront exposées à Paris, comme l'avait fait Georges Nagelmackers à l'exposition universelle de Paris en 1900, où il avait présenté la VL n° 513, construite en 1897.

L'histoire continue avec le lancement de l'enseigne hôtelière une collection particulière de 10 hôtels d'ici 2030, Rome, puis Venise en 2024 Autres projets de la marque "Orient Express La Dolce Vita », un autre train de luxe composé de 11 voitures. Des voitures de Trenitalia des années 1970, restaurées pour devenir de luxueux hôtels ambulants. « O.E. La Dolce Vita » lancera en 2024, six trains différents à travers 14 régions italiennes. Au départ de Rome, le service s'étendra également à Paris, Istanbul et la ville de Split en Croatie.

ORIENT EXPRESS SILENSEAS L'avenir de l'Orient Express s'écrira également sur l'eau en 2027, avec le lancement du plus grand voilier au monde construit à Saint Nazaire. 54 suites de 70 m² seront proposées à 120 passagers.

We have read in several sources about changes that not only relate to the latest plans for the relaunch of various 'Orient Express' luxury trains but equally important changes as to where the CIWL records, documents, photos and a lot more are now being stored, this is vital information for anyone wanting to carry out research.

Information on the “Orient-Express Endowment Fund”

The "Orient Express Endowment Fund" was created in 2016, on the initiative of the SNCF and the subsidiary Orient Express OE, with the aim of collecting, preserving, enhancing and transmitting the heritage attached to the famous train and its history. . On July 3, 2017, the Association “Patrimoine Compagnie des Wagons-Lits” signed the donation of an inventoried heritage to the “Fonds de Dotation Orient Express”.

Most of the industrial, technical, commercial and iconographic archives are now located at the headquarters of the OE Endowment Fund, at the ACCOR Tower in Issy les Moulineaux. They are intended to be presented to the public in the context of cultural exhibitions. ☒ Previously stored in the premises of the historical archives of the SNCF group in Le Mans, 1,250 boxes of CIWL archives, partly inventoried, were transferred in 2022 to the National Archives of the World of Work in Roubaix. All these archives will eventually be accessible for consultation, for researchers and the general public. ☒ The collection of historical objects was inventoried in 2017 during the donation. These objects were packaged in 2019, for their removal from the premises of the CIWL Heritage Association located rue de Charenton in Paris. This historical collection of the endowment fund is now grouped together and stored in Stains a town just north of Paris by a service provider specializing in the storage of works and pieces intended for Parisian auction houses. The Board of Directors of the "Orient Express Endowment Fund" has decided to initiate a reflection for a relocation and improvement of the conditions of conservation of this collection of historical objects.

Plans for 2023

2023 is the anniversary year of the beginning of the adventure of luxury trains around the world, embodied by the Orient-Express. For these 140 years, the Orient Express Endowment Fund wanted to share with as many people as possible a rich cultural and heritage program, throughout the year, in France and abroad. ☑ The exhibitions - From the archive collection of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits, (photographic prints but also plans, maps, technical drawings or advertising brochures), the Orient-Express Endowment Fund has designed an exhibition presented during the summer of 2021, during the photographic meetings in Arles, at the Espace Van Gogh. - From March 17 to May 21, 2023 as part of the 140th anniversary, an exhibition co-produced by the OE Endowment Fund and the Arles meetings, is presented at the Villa Medici, French Academy in Rome. At the Villa Medici, archives and photographs also bear witness to the Franco-Italian railway adventure of the Rome-Express, one of the most prestigious trains of the Compagnie des Wagons-Lits, which entered service in December 1883. « ORIENT-EXPRESS & Co.:

To celebrate some 140 years of the Orient Express

the Endowment Fund approached the Philatelic Commission of the La Poste group for the issue of a commemorative stamp. Registered in the national philatelic program, the stamp will be issued on October 4, 2023. A study day to celebrate the 140th anniversary of the Orient Express and the arrival of the archives at the ANMT in Roubaix, is planned to be integrated into the program European Heritage Days 2023. It would seem that this event could be postponed to 2024, with a visit to the SNCF Technicentre in Hellemmes – Lille, and this with the presence in Lille of the POE train, a historic Orient Express train .

Information about the « Orient Express » brand

- In the spring of 2022, SNCF sold the "Orient Express" brand to ACCOR, as well as its shares in the OE subsidiary. The Accor group is now solely in command of the "Orient-Express" subsidiary. - Stephen Alden, administrator on the Board of Directors of the "Fonds de Dotation O.E. », is the Accor CEO of Raffles Hotels and Orient Express.

An icon from the past on rails, in which a maximum of 64 people can travel, in 17 cars from the 1920s, 13 of which had been bought by Albert GLATT from the CIWL to form his Nostalgie Istanbul Orient Express. In 2025, the first restored ex NIOE cars will be unveiled. During the 2024 Olympic Games, the first three restored cars, including the bar and the restaurant, will be exhibited in Paris, as Georges Nagelmackers did at the Universal Exhibition in Paris in 1900, where he presented the WL n° 513, built in 1897.

.... with the launch of the hotel brand, a special collection of 10 hotels by 2030, Rome, then Venice in 2024.... Other projects of the brand "Orient Express La Dolce Vita", another luxury train consisting of a whole fleet of Trenitalia cars from the 1970s, restored to become luxurious traveling hotels. "O.E. La Dolce Vita" will launch in 2024, six different trains across 14 Italian regions. Departing from Rome, the service will also extend to Paris, Istanbul and the city of Split in Croatia.

.... The future of the Orient Express will also take to the seas in 2027, with the launch of the largest sailing yacht in the world built in Saint Nazaire. 54 suites of 70 m² will be offered to 120 passengers.

Mails from our correspondents:

Rabbi Walter Rothschild wrote:

Hi, an interesting article on the CIWL carriages used in 'From Russia with Love':

"More on "From Russia with Love" (in German) here: <http://www.eisenbahn-im-film.de/info/russia.htm>

Translation shouldn't be a problem with one of the internet translators."

Walter

Adam Carpenter very kindly sent us the link to the TimetableWorld website where the CIWL 1953 timetable can be seen.

<https://timetableworld.com/ttw-viewer.php?token=5e9cfca8-40ff-4b9a-a669-7336fd5ce51c>

Yet More New Night Trains

We continue to get news from our correspondents about the latest new Night Train Services. Our contact **Adrian Pedley** sent us details from a BBC Business Article by **Suzanne Bearne**. The trains now added to the European night train map are:

Back in October, the newly-launched sleeper service from Stockholm to Hamburg, Germany's second-largest city. This is run by Swedish railway company **SJ**. The service departs Stockholm every day at 5.30pm and arrives into Hamburg at 6.30am.



Image source: SJ - SJ's sleeper train takes 13 hours to travel between Stockholm and Hamburg

The service is powered by renewable energy, and it is typically being used by Swedes to connect them to other rail services from Hamburg. "Hamburg isn't the main destination for most travellers, but is an important hub for people to reach more destinations in Germany and France and so on," a spokesman says. "We have people wanting to travel on it to reach ski resorts, but then also to have meetings in Brussels. That's why we arrive early in Hamburg."

SJ plans to extend the route to Berlin from April (which now runs). It will compete with an existing provider of night trains between Stockholm and Hamburg and Berlin - Snälltåget.

Then comes that Belgian-Dutch train firm **European Sleeper** which is due to begin operating an overnight service from Brussels and Amsterdam to Berlin.



Image source: European Sleeper Image

European Sleeper plans to extend its service from Berlin to Prague. Starting services from the end of May, European Sleeper will initially run trains three times a week, with each departure able to transport up to 500 passengers.

French night train business **Midnight Trains** says it wants to "reawaken the enchanting experience of the night train" when it launches its first luxurious services from Paris in 2024. Aiming to ultimately serve more than 10 destinations include Rome, Porto and Edinburgh, it claims its trains will be like "hotels on rails" that have old-fashioned "glorious roaring 20s charm".

Meanwhile, existing sleeper train service **Nightjet**, which is owned by Austrian Railways, will later this year start operating its Brussels-Vienna and Paris-Vienna lines on a daily basis, up from three times a week.



Image source: Nightjet Image, Nightjet's sleeper trains are due to increase their frequency later this year.

Marc Stegeman wrote:

Hello Chris and Dirk, via Iain Dobson's Ramble I was informed the VSOE would halt at Amsterdam Central Station on tuesday 14 march, early in the evening. This time I made it just in time to see this fabulous luxury train arrive, behind a Lineas electric loco (Vectron ?)

In a hurry I raced up to the platform where the luxury passengers / tourists were just de-embarking. After about 10 minutes the train staff posed for a farewell photo and closed the window blinds. I was one of about 30 railway photographers who were there to savour this exceptional train in all its splendour from the outside. Today, 15/3, it would depart again, but in the morning I couldn't be at the station in time. So, until next time.

On the internet you may already find many postings by the other train spotters. Most of us can just dream of once ever travelling on the VSOE



Marc Stegeman

Beat Mugli wrote:

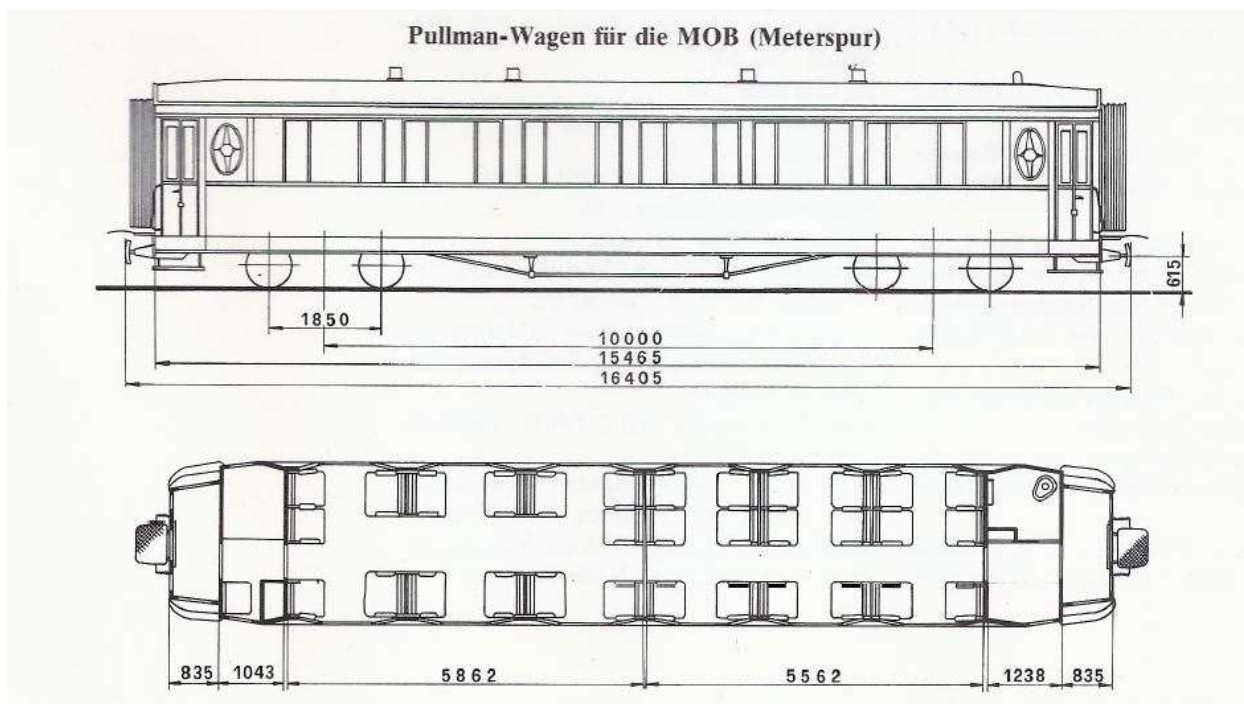
Sehr geehrter Herr Elliott

Nachdem ich die Wagentypen der CIWL im Buch von Renzo Perret studiert habe, habe ich folgende Frage an Sie:

Könnte man nicht die 4 Meterspurwagen der CIWL bei der MOB als Wagen vom Typ "Golden Mountain Pullman Express" bezeichnen? Ich denke, dass es bei der CIWL keine andere Wagen, welche in 1 Abteil 1. Klasse und 1 Abteil 2. Klasse unterteilt waren, gab.

Editors Note:

Diese Meterspur-Pullmans werden im allgemeinen Sprachgebrauch „MOB-Pullmans“ genannt, heute auch schon häufiger „RhB-Pulmans“ aufgrund des aktuellen Einsatzgebietes der ehemaligen Wagen 103-106 (RhB 1141-1144). Die CIWL benannte ihre Wagen selten nach Einsatzzwecken, sie orientierte sich eigentlich an Plan-Nummern. Jeder Typ (und jede Abwandlung/Umbau/Modernisierung davon) trug eine bis 1907 dreistellige, dann fünfstellige Plannummer. Die Bezeichnung verschiedener Wagen nach ihrem (ersten) Einsatzgebiet insbesondere bei Pullmans kam erst später „in Mode“, da mit Plannummern die zahllosen Hobbyforscher kaum etwas anfangen konnten, wenn ihnen diese nicht vorlagen und es Buchstaben wie bei den Schlafwagen nicht gab. Ich fürchte also, das relative Wortungetüm „Typ Golden-Mountain-Pullman-Express“ wird sich heute nicht mehr durchsetzen lassen.



Source: Renzo Perret, Die Pullman-Wagen

Und dann haben Sie ja auch noch die beiden (untereinander und zu der Serienausführung) unterschiedlichen Wagen 101 und 102, die aus älteren Fahrzeugen umgebaut wurden – diese müssen sie auch noch da mit unterbringen. Ich denke, mit dem Oberbegriff „MOB-Pullmans“ ist klar, was gemeint ist. Richtig ist, dass es bei der CIWL bis auf unten angefügte Ausnahme keine weiteren gemischtklassigen Pullmans gab, diese gab es sonst nur bei den Rheingoldsalonwagen der Deutschen Reichsbahn nach Umbau in den 1930er Jahren. Dann gab es noch den normalspurigen Zubringerzug über die BLS mit den Teakholzsalonwagen 2444-2446, die im unteren Wagenkastenbereich metallisiert und ebenfalls blau-crème gestrichen wurden – diese blieben bis heute namenlos, obwohl sie die Bezeichnung „Voiture Salon Pullman“ ebenfalls am Wagenkasten trugen (und auch gemischtklassig eingesetzt wurden).

Les Services Pullman Isolés 1945-1950 - Pullman single car Services 1945-1950

Magazine review by Chris Elliott

A partir du 10 février dans votre boîte aux lettres
Aussi disponible en librairie à partir du 11 février

Journal du Chemin de Fer 251

SOMMAIRE

- 4 Les Traxx Benelux
- 6 Le RER à Lille
- 10 75 ans de locos électriques
- 20 La série 15
- 28 DLC aux Pays-Bas
- 36 Poperinge
- 44 Les Pullman isolés
- 56 Ralls & Photos en 1983
- 60 Ralls & Photos
- 77 Retour en 1998

media media group

Back in mid-February Jos Geilen sent us his and Willy Patten's article part one about what we would call Pullman single car operations. Just a few days ago we received part two.

These articles appear in the Belgian magazine 'Journal du Chemin de Fer', both in its French edition and 'Spoorweg Journal' in its Dutch edition. Part one 251 – part two 252. Part one 'Avant la Seconde Guerre mondiale' has 13 pages, part two 'Une reprise difficile' = 11 pages.

Jos has spent many years researching and writing some interesting articles about the Pullman Services of CIWL with particular reference to the cross channel services, The 'Oiseau Bleu' and 'Etoile du Nord' between Paris and the Belgian Coast, and services to and from the Netherlands, the 'Edelweiss Express' to Switzerland.

Part one covers these isolated Pullman services before World War Two. In their opening paragraph Jos and Willy explain that they needed some 16 articles to cover the full story of these Pullman Services. So as to be clear 'Isolated' means just that! not Pullman trains but a Pullman Car or two in other Express trains.

It will be of special interest to CIWL *aficionados* as it adds to the previous histories of CIWL Pullman services just across The Channel and southern reaches of the North Sea i.e. The Near Continent.

Likewise of special interest is the history of the Channel Ports and I needed to get out a map to understand more fully these crossing ports and how they operated back 100 years ago.

We all know about Dover, Harwich on the UK side but what about Queenborough on the Medway and then on the Belgian coast we know about Ostend but what about Vlissingen in The Netherlands'?

The article starts with a full history of the Cross Channel services between the UK, Belgium and the Netherlands. The Routes, the Ports used and the various companies that were formed to operate a fleet of ships. An important summary and history. The formation of the companies 'Stoomvaart Maatschap pij Zeeland' (SMZ), launched in 1875 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV' (always abbreviated as SMZ) in 1877.

The topic headings are :

La voiture Pullman Paris – Liège du Nord Express, Le 'Valeureux Liégeois'

La voiture Pullman Paris – Ostende, remplaçante du 'Paris-Côte Belge Pullman Express'

La relation Pullman Amsterdam – Vlissingen – Londres, Le chemin le Plus rapide vers l'Allemagne

Service Pullman Amsterdam – Vlissingen, Une Voiture Pullman pour la Reine

This first part article is to be found in the Belgian Magazine issue N° 251 with texts in French and Dutch on its website www.modelspoormagazine.be

A partir du 14 avril dans votre boîte aux lettres
Aussi disponible en librairie à partir du 15 avril

Journal du Chemin de Fer 252
La grande édition de l'histoire de nos trains

SOMMAIRE

- 6 L'Orient Express est passé par la Belgique
- 8 Le démontage de l'expo 'Royals & Trains' à Train World
- 16 M6 ou M7? Cherchez les différences...
- 18 La ligne 154 Dinant - Heer - Agimont
- 30 Les services Pullman isolés (2) - Période 1945-1950
- 42 Le train EC 'Memling' très particulier...
- 48 Une seconde vie pour la série 25-5
- 58 Rails & Photos en 1983
- 62 Rails & Photos 2023
- 80 Les trams CAF en service à Anvers

Part Two tells in great detail just how difficult it was to restore many trains in Belgian and the Netherlands after the destruction of much of the railway infrastructure, the loss of locomotives and rolling stock and just how the international trains to and from France were restarted.

Both are extremely well written, documented and illustrated, part two has a really good map of the lines and network.

We thoroughly recommend these and suggest that buying the magazine will be money well spent.

oOo

À la mi-février, Jos Geilen nous a envoyé son article et celui de Willy Patten, première partie, sur ce que nous appellerions les opérations de voiture unique Pullman. Il y a quelques jours à peine, nous avons reçu la deuxième partie.

Ces articles paraissent à la fois dans le magazine belge 'Journal du Chemin de Fer', dans son édition française et 'Spoorweg Journal' dans son édition néerlandaise. Première partie 251 – deuxième partie 252

La première partie 'Avant la Seconde Guerre mondiale' compte 13 pages, la deuxième partie 'Une reprise difficile' = 11 pages.

Jos a passé de nombreuses années à rechercher et à écrire des articles intéressants sur les services Pullman de la CIWL, avec une référence particulière aux services transmanche, l'Oiseau Bleu et l'Étoile du Nord entre Paris et la côte belge, et les services vers et depuis le Pays-Bas, « l'Edelweiss Express » vers la Suisse.

La première partie couvre ces services Pullman isolés avant la Seconde Guerre mondiale. Dans leur premier paragraphe, Jos et Willy expliquent qu'ils avaient besoin de 16 articles pour couvrir toute l'histoire de ces services Pullman. Pour être clair, "Isolé" signifie exactement cela ! pas des trains Pullman mais une voiture Pullman ou deux dans d'autres trains express.

Il sera d'un intérêt particulier pour les aficionados de CIWL car il s'ajoute aux histoires précédentes des services CIWL Pullman juste de l'autre côté de la Manche et du sud de la mer du Nord, c'est-à-dire du proche continent.

L'histoire des ports de la Manche est également d'un intérêt particulier et j'avais besoin de sortir une carte pour mieux comprendre ces ports de passage et comment ils fonctionnaient il y a 100 ans.

Nous connaissons tous Douvres, Harwich du côté britannique, mais qu'en est-il de Queenborough sur la Medway, puis sur la côte belge, nous connaissons Ostende, mais qu'en est-il de Vlissingen aux Pays-Bas ?

L'article commence par un historique complet des services Cross Channel entre le Royaume-Uni, la Belgique et les Pays-Bas. Les Routes, les Ports utilisés et les différentes sociétés qui se sont formées pour exploiter une flotte de navires. Un résumé et un historique importants. La formation des sociétés 'Stoomvaart Maatschap pij Zeeland' (SMZ), lancée en 1875 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV' (toujours abrégé en SMZ) en 1877.

Les titres des sujets sont :

La voiture Pullman Paris – Liège du Nord Express, Le 'Valeureux Liégeois'

La voiture Pullman Paris – Ostende, remplaçante du 'Paris-Côte Belge Pullman Express'

La relation Pullman Amsterdam – Vlissingen – Londres, Le chemin le Plus rapide vers l'Allemagne

Service Pullman Amsterdam – Vlissingen, Une Voiture Pullman pour la Reine

Cet article de la première partie est à retrouver dans le numéro 251 du Magazine Belge avec des textes en français et en néerlandais sur son site www.modelspoomagazine.be

La deuxième partie raconte en détail à quel point il a été difficile de restaurer de nombreux trains en Belgique et aux Pays-Bas après la destruction d'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire, la perte de locomotives et de matériel roulant et à quel point les trains internationaux à destination et en provenance de la France ont été redémarrés.

Nous les recommandons vivement et suggérons que l'achat du magazine sera de l'argent bien dépensé.

oOOo

Halverwege februari stuurde Jos Geilen ons het eerste deel van zijn artikel en dat van Willy Patten over wat we Pullman single car operations zouden noemen. Nog maar een paar dagen geleden ontvingen we deel twee.

Deze artikelen verschijnen zowel in het Belgische tijdschrift 'Journal du Chemin de Fer', in de Franse editie, als in 'Spoorweg Journal' in de Nederlandse editie. Deel één 251 – deel twee 252

Deel één 'Avant la Seconde Guerre mondiale' telt 13 pagina's, deel twee 'Une reprise difficile = 11 pagina's.

Jos heeft vele jaren besteed aan het onderzoeken en schrijven van enkele interessante artikelen over de Pullman Services van CIWL met bijzondere verwijzing naar de cross channel services, De 'Oiseau Bleu' en 'Etoile du Nord' tussen Parijs en de Belgische Kust, en diensten van en naar de Nederland, de 'Edelweiss Express' naar Zwitserland.

Deel een behandelt deze geïsoleerde Pullman-diensten voor de Tweede Wereldoorlog. In hun openingsparagraaf leggen Jos en Willy uit dat ze zo'n 16 artikelen nodig hadden om het volledige verhaal van deze Pullman Services te vertellen. Voor alle duidelijkheid: 'Geïsoleerd' betekent precies dat! geen Pullman-treinen maar een Pullman Car of twee in andere Express-treinen.

Het zal van bijzonder belang zijn voor CIWL-liefhebbers omdat het bijdraagt aan de eerdere geschiedenis van CIWL Pullman-diensten aan de overkant van het Kanaal en de zuidelijke uitlopers van de Noordzee, d.w.z. het nabije continent.

Eveneens van bijzonder belang is de geschiedenis van de Kanaalhavens en ik had een kaart nodig om deze kruisende havens beter te begrijpen en hoe ze 100 jaar geleden werkten.

We kennen allemaal Dover, Harwich aan de Britse kant, maar hoe zit het met Queenborough aan de Medway en dan aan de Belgische kust weten we over Oostende, maar hoe zit het met Vlissingen in Nederland?

Het artikel begint met een volledige geschiedenis van de Cross Channel-diensten tussen het VK, België en Nederland. De routes, de gebruikte havens en de verschillende bedrijven die werden gevormd om een vloot van schepen te exploiteren. Een belangrijke samenvatting en geschiedenis. De oprichting van de bedrijven 'Stoomvaart Maatschap pij Zeeland' (SMZ), gelanceerd in 1875 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV' (altijd afgekort als SMZ) in 1877.

De onderwerpkoppen zijn :

La voiture Pullman Paris – Liège du Nord Express, Le 'Valeureux Liégeois'

La voiture Pullman Paris – Oostende, remplaçante du 'Paris-Côte Belge Pullman Express'

De relatie Pullman Amsterdam – Vlissingen – Londen, Le chemin le Plus rapide vers l'Allemagne

Service Pullman Amsterdam – Vlissingen, Une Voiture Pullman pour la Reine

Dit eerste deel van het artikel is te vinden in het Belgisch Tijdschrift nr. 251 met teksten in het Frans en het Nederlands op zijn website www.modelspoormagazine.be

Deel twee vertelt tot in detail hoe moeilijk het was om veel treinen in België en Nederland te restaureren na de vernietiging van een groot deel van de spoorweginfrastructuur, het verlies van locomotieven en rollend materieel en hoe de internationale treinen van en naar Frankrijk weer werden opgestart.

Beide zijn buitengewoon goed geschreven, gedocumenteerd en geïllustreerd, deel twee heeft een heel goede kaart van de lijnen en het netwerk.

We raden deze ten zeerste aan en stellen voor dat het kopen van het tijdschrift goed besteed geld zal zijn.

oOOo

Bereits Mitte Februar schickte uns Jos Geilen seinen und Willy Pattens Artikel Teil eins über das, was wir Pullman-Einzelwagenbetrieb nennen würden. Er behandelt Pullmanläufe in gewöhnlichen Schnellzügen. Erst vor wenigen Tagen haben wir den zweiten Teil erhalten.

Diese Artikel erscheinen sowohl in der französischen Ausgabe der belgischen Zeitschrift „Journal du Chemin de Fer“ als auch in der niederländischen Ausgabe des „Spoorweg Journal“. Erster Teil 251 – Zweiter Teil 252

Teil eins „Avant la Seconde Guerre mondiale“ hat 13 Seiten, Teil zwei „Une reprise difficile“ = 11 Seiten.

Jos hat viele Jahre damit verbracht, einige interessante Artikel über die Pullman-Dienste der CIWL zu recherchieren und zu schreiben, mit besonderem Bezug auf die Cross-Channel-Dienste, dem 'Oiseau Bleu' und 'Etoile du Nord' zwischen Paris und der belgischen Küste, und Dienste von und nach den Niederlanden, der 'Edelweiss Express' in die Schweiz.

Teil Eins behandelt diese isolierten Pullman-Dienste vor dem Zweiten Weltkrieg. In ihrem einleitenden Absatz erklären Jos und Willy, dass sie etwa 16 Artikel brauchten, um die ganze Geschichte dieser Pullman-Dienste abzudecken. Um es klar zu sagen: „Isoliert“ bedeutet genau das! keine Pullman-Züge, sondern ein oder zwei Pullman-Wagen in anderen Express-Zügen.

Es wird für CIWL-Fans von besonderem Interesse sein, da es die frühere Geschichte der CIWL-Pullman-Dienste direkt über den Ärmelkanal und die südlichen Ausläufer der Nordsee, d.h. den nahen Kontinent, ergänzt.

Ebenfalls von besonderem Interesse ist die Geschichte der Kanalhäfen, und ich musste eine Karte herausholen, um diese Kreuzungshäfen und ihre Funktionsweise vor 100 Jahren besser zu verstehen.

Wir alle kennen Dover, Harwich auf der britischen Seite, aber was ist mit Queenborough auf der Medway und dann an der belgischen Küste, wir kennen Ostende, aber was ist mit Vlissingen in den Niederlanden?

Der Artikel beginnt mit einer vollständigen Geschichte der Cross-Channel-Dienste zwischen dem Vereinigten Königreich, Belgien und den Niederlanden. Die Routen, die genutzten Häfen und die verschiedenen Unternehmen, die gegründet wurden, um eine Schiffsflotte zu betreiben. Eine wichtige Zusammenfassung und Geschichte. Die Gründung der Unternehmen „Stoomvaart Maatschap pij Zeeland“ (SMZ), gegründet 1875 „Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Koninklijke Nederlandsche Postvaart NV“ (immer abgekürzt als SMZ) im Jahr 1877.

Die Themenüberschriften sind :

La voiture Pullman Paris – Lüttich du Nord Express, Le ‘Valeureux Liégeois’

La voiture Pullman Paris – Ostende, remplaçante du ‘Paris-Côte Belge Pullman Express’

La Relation Pullman Amsterdam – Vlissingen – Londres, Le chemin le Plus rapide vers l’Allemagne

Service Pullman Amsterdam – Vlissingen, Une Voiture Pullman pour la Reine

Dieser erste Teil des Artikels ist in Ausgabe Nr. 251 des Belgischen Magazins mit Texten in Französisch und Niederländisch auf seiner Website www.modelspoomagazine.be zu finden

Teil Zwei erzählt sehr detailliert, wie schwierig es war, viele Züge in Belgien und den Niederlanden nach der Zerstörung eines Großteils der Eisenbahninfrastruktur, dem Verlust von Lokomotiven und Rollmaterial wiederherzustellen, und wie die internationalen Züge von und nach Frankreich wieder in Betrieb genommen wurden.

Beide sind sehr gut geschrieben, dokumentiert und illustriert, Teil zwei hat eine wirklich gute Karte der Linien und des Netzwerks.

Wir empfehlen diese uneingeschränkt und meinen, dass der Kauf der Magazine gut angelegtes Geld ist.

VSOE to axe its UK London to Folkestone train

by Chris Elliott

Luxury train operator cuts its UK train - so passengers will have to join train in Paris.

Dare one say it, Brexit complicates travel to Europe and this is just another example of miss selling the benefits of leaving the EU. When the Orient Express began operating in the 19th century, passports were optional – the only paperwork required by British travellers was a copy of the Thomas Cook Continental Timetable.

Until now, passengers have been able to ride in the Pullman art deco cars from London to Folkestone. There they boarded coaches to cross the Channel to meet Belmond's continental train at Calais, then, as night fell, they dressed for dinner; a compartment in one of the vintage 1929 cars it costs a shade more than in the 1950s.

A quote from Mark Smith, founder of the train travel site The Man in Seat 61. "But the one thing that it's made harder is crossing borders. In the old days, whatever border you're at, there's your passport, off you go. Suddenly everyone wants to take your fingerprints as if you're a criminal." Passengers from London will be able to take the modern high-speed Eurostar to Paris and join the VSOE. "it's not the same", he said. "It is a great shame if that part of the experience is gone."

The writer remembers taking the Orient Express from Vienna to Budapest in the mid-1950s; no luxury and local farmers trying to push their four legged friends up into the 2nd class, watched by the Russian Soldiers in the watch towers on the frontier at [Heygeshalom](#).

No Evening Dress required.

Brexit has ended other train journeys as well – Eurostar's service from St Pancras to Disneyland Paris will finish this summer. Still all of this is set against the background of more and more European night train services with ÖBB Austrian railways leading the way - Dankeschön ÖBB!

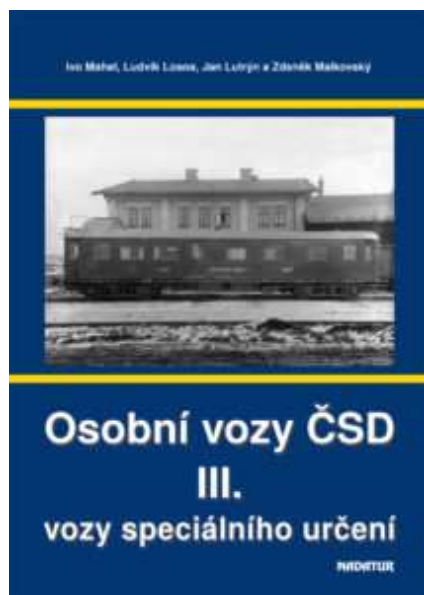
Anyone wanting to read more about his sorry tale should read the Guardian's travel article:

<https://www.theguardian.com/travel/2023/apr/15/brexit-orient-express-murder-london-folkestone-leg-route-border-delays>

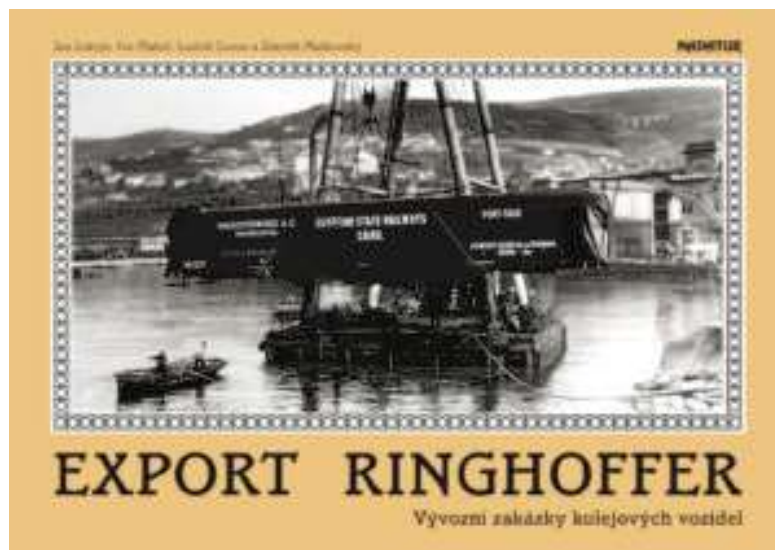
Last but not least Pierre Birgé wrote:

Hello Chris, hello Dirk,

I hope you are both well. Thank you very much for the newsletters, always very very interesting! I recently bought two books from the Czech Republic, from Nadatur <https://www.nadatur.com/> :



Osobní vozy ČSD III. – vozy speciálního určení



EXPORT RINGHOFFER

The first book is about special vehicles of the ČSD, which means all dining cars and all sleeping cars (books I and II of the same series are seating cars, and couchettes).

The Ringhoffer book has a chapter on CIWL, with pictures of 0102, 444, 392, 1072, 485, 0193, 1089, 1111, 680, 726, 987, 1606, 1674, 2271, 3008, 2901.

Both books are in Czech, with a very small summary in English and in German at the end, but they are mainly pictures, so interesting even without understanding Czech.

If you like, and if not already done by someone else (in case I missed them), would you like me to write a proper review of both books?

Editor's note: Yes, we do! In our next issue, you can read Pierre Birgé's two book reviews, along with other interesting topics that are already in the pipeline!
